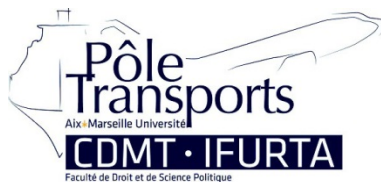


UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**Le transport maritime
en mer Baltique :
exemple d'une coopération régionale**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

Élian Audibert

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2015-2016

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



Le transport maritime en mer Baltique : exemple d'une coopération régionale

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

Élian Audibert

Sous la direction de Maître Christian Scapel

Année universitaire 2015-2016

Remerciements

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à Maître Christian Scapel et à Monsieur le Professeur Pierre Bonassies, ainsi qu'à Monsieur le Professeur Cyril Bloch, pour la qualité de leur enseignement et leur faculté de transmettre leur passion pour le monde des transports.

Je tiens également et tout particulièrement à exprimer mes plus vifs remerciements à Monsieur Frédéric Deneffe pour ses conseils toujours très appréciés et de grande qualité.

Sommaire

Partie 1

Contexte historique et économique du transport maritime en mer Baltique 13

Titre 1 - La coopération historique : la Ligue hanséatique	14
Chapitre 1 - Création et évolution	14
Chapitre 2 - Structure interne et politique externe.....	20
Titre 2 - La renaissance de la coopération en mer Baltique	27
Chapitre 1 - Vers un renouveau de la Ligue hanséatique ?	27
Chapitre 2 - Les liens forts entre les ports de la mer Baltique.....	33

Partie 2

La coopération institutionnelle et juridique pour le transport maritime en mer Baltique 45 |

Titre 1 - La coopération institutionnelle : Helsinki et ses alentours glacés ...	46
Chapitre 1 - Helsinki, de la convention à la commission	46
Chapitre 2 - La coopération pour la navigation en eaux glacées.....	56
Titre 2 - La coopération juridique : le croisement des intellectuels et des praticiens.....	68
Chapitre 1 - La coopération entre juristes nordiques	68
Chapitre 2 - Les Codes maritimes nordiques	78

Conclusion	87
Bibliographie	89
Annexes	A à K

Introduction

Le transport maritime, par sa nature même, est international. Reliant les pays et les continents entre eux, ce mode de transport des personnes et des marchandises s'est vu, au fil des décennies, de plus en plus canalisé dans un cadre juridique et législatif international par le biais de conventions diverses.

Néanmoins, il serait erroné de penser que ce mode de transport est encadré en totalité par des textes internationaux : ainsi, certaines zones géographiques « sortent du lot » en mettant en avant leurs spécificités – géographiques, économiques, culturelles, etc. – pour adopter des règles juridiques applicables à ces régions en question.

C'est précisément dans ce cadre régional que nous allons nous placer pour traiter d'une zone bien spécifique : la mer Baltique. Plus précisément, le but de ce travail sera d'exposer un trait particulier des acteurs de cette région qui est leur propension à s'engager dans des projets communs et à accorder une grande importance au processus coopératif dans leurs modes de fonctionnement, mais aussi dans l'élaboration et l'application de règles juridiques : il s'agira alors d'expliquer en quoi le transport maritime en mer Baltique est un exemple de coopération régionale.

Le sujet traité abordera les différents aspects de cette coopération relative au transport maritime en mer Baltique, que ces aspects soient historiques, politiques, économiques et juridiques. C'est au travers de ces différents prismes que la coopération pour le transport maritime dans cette mer s'est formée et s'est concrétisée.

Dès lors, il convenait d'aborder ces différentes facettes (historiques, économiques et juridiques) pour pouvoir comprendre les tenants et les aboutissants de cette coopération toute particulière dans le monde.

Nous traiterons ainsi des origines historiques de cette coopération régionale, de ses particularités économiques, de ses acteurs institutionnels (organisations supranationales notamment) ainsi que des avancées législatives communes qui font, de cette région et de ce mouvement coopératif à grande échelle, un parfait exemple des aboutissements possibles lorsque plusieurs États d'une même région mettent en commun leurs efforts pour faire progresser l'harmonisation au sein de cette même zone géographique.

D'un point de vue historique, cette coopération tire ses origines de la Ligue hanséatique, puissant regroupement de marchands et de villes capable de dicter sa volonté aux pouvoirs royaux limitrophes et d'apporter des changements considérables dans les habitudes et méthodes commerciales de la région.

Après une longue période d'oubli de la Hanse, l'idée revint sur le devant de la scène afin de se servir de symbole fortement ancré dans la culture commune des États riverains et relancer un mouvement politique de coopération. Élan que l'on peut considérer comme une des sources du rapprochement récent qu'ont adopté les pays concernés.

Concernant l'économie, la première réflexion qui vient à l'esprit est de se demander dans quel cadre un secteur fortement concurrentiel, comme le transport maritime, pourrait arriver à faire naître une forme de coopération entre ses acteurs professionnels. Or, là encore, nous pouvons constater que ces acteurs économiques, même toujours en situation de concurrence féroce entre eux, ont réussi à s'asseoir autour d'une table permanente afin de traiter et d'échanger sur des problématiques qui les concernent tous.

D'un point de vue institutionnel, la coopération en matière de transport maritime est ici le fruit de plusieurs organismes supranationaux. Toutefois, ce travail nécessita certains choix au niveau des exemples de coopération. Exemples qui seront traités et analysés dans les lignes ci-dessous.

Il n'était pas possible de lister toutes les organisations supranationales spécifiques à la région et d'expliquer l'ensemble leurs actions, et ce pour les raisons suivantes :

D'une part, les différents acteurs propres au transport maritime en mer Baltique se sont regroupés dans divers organismes aussi divers et variés, dont la description précise s'apparenterait à un inventaire indigeste.

Nous avons par exemple (et pour ne citer qu'eux) le Forum de développement de la Baltique, le Forum de la mer Baltique ou encore la Conférence des parlementaires de la mer Baltique. D'autres structures gravitant autour de celles-ci, il était peu judicieux d'ajouter à la confusion en les décrivant dans leur totalité.

D'autre part, les travaux de ces différentes organisations ne sont pas uniquement axés sur le transport maritime. Ces lieux de rencontres et d'échanges ayant des objectifs généraux (protection de l'environnement, lutte contre la criminalité et le crime organisé, harmonisation du commerce ou encore du droit familial), leurs actions n'est pas uniquement concentrée sur le droit du transport maritime et ses activités connexes.

En outre, il n'est pas rare que ces différents programmes, chacun mené par une de ces organisations, se recoupent plus ou moins. On assiste ici à un foisonnement d'institutions, de plans et d'actions qui, au final, risquent de perdre le lecteur, et ce au détriment de certaines organisations qui méritent d'être analysée plus en détail car sortant du lot.

C'est pourquoi le choix a été fait lors de la rédaction de ne retenir que deux exemples – certes non représentatifs mais pertinents – grâce à leur champ d'action spécifique ainsi qu'à leur réussite dans l'objectif de faire évoluer le transport maritime en mer Baltique : la Convention d'Helsinki (et la commission du même nom qui en est le prolongement

direct) ainsi que les formes de coopération pour une navigation plus sûre dans les eaux glacées de la Baltique en des saisons hivernales.

Enfin, d'un point de vue juridique, nous sommes ici en présence d'un mouvement de rapprochement et de croisement des législations qui débuta bien avant l'avènement de l'Union européenne. Poussés par une histoire et une culture juridique communes, les juristes des pays scandinaves ont fait preuve d'un véritable esprit de régionalisme qui leur a permis de défendre leurs spécificités ainsi que de créer un des outils les plus avancés de la coopération pour le transport maritime en mer baltique.

L'intérêt de sujet réside dans la compréhension globale du mode de fonctionnement propre à cette région. La mer Baltique est certes intégrée aux grandes connexions maritimes mondiales, elle garde néanmoins une forme d'organisation toute particulière. Cette forme de coopération générale fait, de la mer Baltique, une région que l'on ne peut traiter comme étant parfaitement similaire aux autres, et ce que ce soit d'un point de vue juridique, pratique ou encore économique.

En premier lieu et d'un point de vue strictement économique, tout acteur professionnel ayant des intérêts dans la mer Baltique devrait s'intéresser à l'organisation qu'adoptent les acteurs de cette région :

- Les autorités portuaires de la région sont-elles dans une configuration de concurrence féroce et totale ?
- Ou bien sont-elles liées entre elles par des alliances de diverses formes ?
- Est-ce peut-être une configuration mixte entre concurrence et coopération sur des problématiques globales ?

La connaissance des institutions de la région est également d'une importance non négligeable afin de mieux comprendre leur implication dans la création et l'application de règles relatives au transport maritime. Ces structures régionales jouent ainsi un rôle intermédiaire

entre les organisations internationales telles l'Organisation maritime internationale et les acteurs purement nationaux que sont les États.

Ce sont ces organisations, composées des pays riverains ainsi que d'autres acteurs spécialisés, qui permettent aux grands textes internationaux d'être intégrés de la meilleure façon possible dans les législations nationales, de façon harmonisée et en prenant en compte toutes les spécificités de la mer Baltique.

Dès lors, leur connaissance ainsi que l'analyse du rôle de ces institutions sont cruciales pour analyser le transport maritime dans cette région comme étant unique et ne pouvant pas simplement être intégré dans les grands flux maritimes mondiaux sans ajustements préalables.

En outre, la connaissance des règles juridiques unifiées particulières au transport maritime entre ces États permet de comprendre avec force jusqu'où ce mouvement global de coopération a été mené. L'analyse de leur construction et de leur application permet ainsi de mieux déterminer toute l'importance donnée par les acteurs régionaux à cette harmonisation.

Dans un cadre plus général, l'étude de la coopération pour le transport maritime en mer Baltique pourrait être le point de départ de nouveaux types de coopérations régionales de même sorte. Souvent citée en exemple, la situation de cette mer septentrionale pourrait être une source d'inspiration pour d'autres régions particulières comportant des particularités nécessitant que tous les acteurs régionaux travaillent de concert pour en améliorer le transport maritime sous différents aspects (protection de l'environnement, meilleure coopération des institutions et structures nationales, rapprochement ou croisement des législations nationales, etc.). Néanmoins le sujet abordé n'est pas non plus sans difficultés. L'éclatement des sources (parfois contradictoires entre-elles) ne permet pas toujours d'avoir une vision unique de ce qu'est la coopération pour le transport maritime en mer baltique.

De même, la multiplicité des acteurs régionaux (dont ceux cités plus haut mais également bien d'autres) peut compliquer l'analyse effectuée par des personnes extérieures à cette région. Ces divers organismes, forums et institutions ont bien souvent des compétences qui se chevauchent et il est dès lors difficile de déterminer lequel, de ces acteurs, dispose du *leadership* de telle ou telle action.

Sans oublier, et cela est tout naturel lorsqu'on parle d'un sujet non plus national mais régional, que la diversité des langues est également une difficulté qu'il faut prendre en compte. Bien que la plupart des écrits qui découlent directement de ce mouvement de coopération soit en anglais (langue du transport maritime par excellence), il n'est pas rare que les textes nationaux relatifs à l'harmonisation des dispositions soient en finlandais, en norvégien, en polonais ou encore en estonien.

Toutefois, ce sont également ces difficultés (certes plus d'ordre technique et linguistique que juridique) qui permettent d'apprécier le processus de coopération et d'harmonisation dans sa globalité.

En effet, la beauté de cette coopération est qu'elle a réussi, avec le temps, à s'ancrer fortement en région Baltique et à impacter durablement le transport maritime dans une multitude de domaines : coordination entre ports, transposition des textes internationaux dans les systèmes législatifs des États riverains, mise en commun des efforts pour limiter les risques dus à la navigation dans les glaces, etc.

Dès lors, le fil rouge de cette analyse sera de démontrer, à travers les âges, les acteurs et les aboutissements, que la coopération pour le transport maritime en mer Baltique est un mouvement global qui implique tous les protagonistes prenant part, de près ou de loin, au transport maritime.

Pour cela, notre démonstration se divisera en deux parties étroitement liées l'une à l'autre. La première partie servira à poser les bases historiques et économiques de la coopération en mer Baltique.

En effet, il paraissait important (voire nécessaire) de partir « du début » et donc de la création historique de ce mouvement de coopération pour correctement en apprécier tous les tenants et aboutissants. Les considérations économiques, quant à elles, permettent d'appréhender le fait que ce ne sont pas uniquement les acteurs politiques et juridiques qui font la coopération, mais également des personnes morales privées qui savent trouver un juste milieu entre concurrence et entraide bénéfique à tous les participants.

La seconde partie se concentrera sur les acteurs institutionnels et juridiques, véritables fers de lance de la coopération pour le transport maritime en Baltique.

Les acteurs institutionnels se sont ainsi regroupés au sein de plusieurs organismes et structures dont le but reste d'améliorer le transport maritime en mer Baltique sur plusieurs plans : protection de l'environnement, meilleure transposition des règles internationales par les États riverains ou encore garantir une navigation sûre durant les périodes hivernales.

Les acteurs juridiques quant à eux se sont regroupés de façon moins formelle, mais cela ne les a pas empêché de faire progresser, au fil des années, les différents instruments législatifs par lesquels la coopération dans le domaine du transport maritime prend tout son sens.

Partie 1 - Contexte historique et économique du transport maritime en mer Baltique

La coopération des acteurs et des institutions en mer Baltique n'est pas née du jour au lendemain. Ce processus fut long à se mettre en place. Il trouve sa genèse des siècles auparavant lorsque fut créée la Ligue hanséatique. C'est cette Hanse d'origine qui servit, il y a peu, à redonner un élan de coopération dans une mer Baltique déchirée entre différents blocs, différentes économies et idéologies.

Dès lors, tout part de l'histoire de la naissance de la Ligue hanséatique, pour arriver à la vision d'une renaissance de cette même Ligue au travers des différentes politiques et institutions œuvrant pour davantage de cohésion et de coopération dans la région baltique.

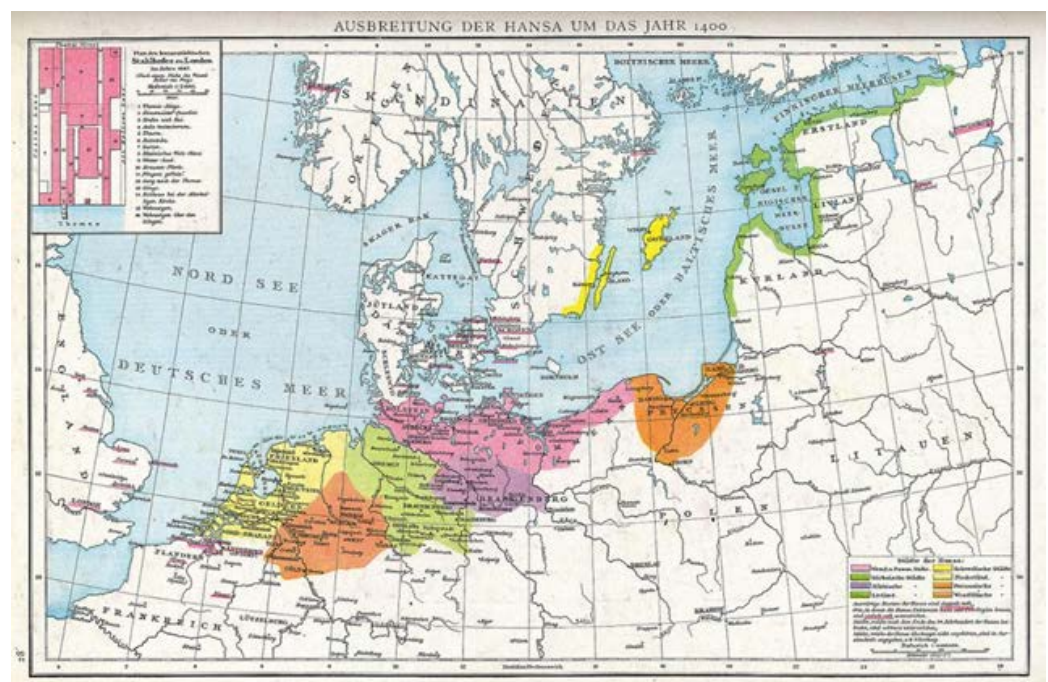


Figure 1: La Hanse vers l'an 1400

Titre 1 - La coopération historique : la Ligue hanséatique

La Ligue hanséatique fut le pivot d'une première forme de coopération économique, politique mais aussi juridique sur l'espace de la mer Baltique. Ainsi pour comprendre le présent, il est souvent nécessaire d'en apprendre plus sur le passé.

Dès lors, on ne peut parler de cette première forme de coopération régionale sans s'attarder sur sa création mais aussi sur sa structure

Chapitre 1 - Création et évolution

De sa création jusqu'à sa « dissolution », la Hanse n'a pas toujours revêtu la même forme. Mais quelles que soient les entités qui la composaient, la Ligue hanséatique poursuivait toujours le même objectif : pouvoir se regrouper afin d'être préparée au mieux face aux obstacles qui l'attendaient.

Section 1 - Marchands puis villes en quête du même objectif

Quand on parle de la Hanse, il faut savoir que celle-ci a subi un changement de structure important, passant d'un regroupement de marchands à une coopération entre villes de tailles et d'importances différentes. Qu'importe, la forme ne modifiant pas le fond, la Hanse su garder en tête les raisons de son existence et les buts qu'elle s'était fixés : permettre, par tous moyens, de favoriser le commerce en mer Baltique.

I - De la Hanse des marchands à la Hanse des villes.

La Hanse, telle que nous la connaissons, n'est pas née d'un seul coup et a dû passer par deux grandes étapes avant de pouvoir devenir cette puissance incontournable de l'époque.

À l'origine, l'activité économique de la région à cette époque émanait de villes allemandes anciennes (dont notamment Cologne). Puis un mouvement de colonisation poussé par une démographie grandissante et

une volonté d'évangéliser les derniers territoires païens d'Europe contribua à l'aménagement des territoires du nord-est du continent¹.

Ainsi, à l'origine purement démographique mais aussi religieuse, la colonisation allemande des territoires du nord-est (Brandebourg, Poméranie ou encore Mecklembourg) se transforma alors en une colonisation commerciale qui poussa toujours plus loin vers les rivages de la Baltique orientale que l'on disait riche en diverses ressources commercialisables.

Le sacre de ce périple était bien souvent le même : atteindre l'île de Gotland pour ensuite gagner Novgorod, grande cité marchande de l'époque qui deviendra, plus tard, un des comptoirs les plus riches de la Hanse. C'était, en outre, la porte vers tout le marché russe².

Tout commença en 1161, à Visby, sur l'île de Gotland (actuelle Suède), date où ces commerçants (pour la plupart allemands) décidèrent de se grouper pour diverses raisons qui feront l'objet d'une explication détaillée plus loin dans ces lignes.

C'est dans cette communauté de marchands allemands que l'on peut esquisser les premiers pas de la Hanse – environ 100 ans avant la première trace du mot « hanse » (désignant un groupement de marchands allemands) – dans un document écrit (privileges que le roi d'Angleterre accorda aux marchands de Hambourg et Lübeck)³.

Ce n'est que plus tard que cette « première Hanse » migra vers Lübeck (fondée en 1158) pour s'y installer définitivement. À compter de ce moment-là, la ville acquiert une place centrale dans le fonctionnement de la Hanse, servant, en tout premier lieu, de carrefour Est-Ouest pour le transport et l'échange de marchandises.

¹ S. Champonnois, *"La Hanse dans la Baltique"*, Clio, 2002.

² P. Jeannin, *"Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, La Hanse (XIIe-XVIIe siècles).], Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 2e éd., 1967, p. 387.*

³ P. Jeannin, *"Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, La Hanse (XIIe-XVIIe siècles).], Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 2e éd., 1967, p. 387.*

La ville devient également le point de départ des colons qui partaient vers les territoires encore mal exploités des rivages orientaux de la Baltique⁴.

Vinrent ensuite se greffer d'autres villes d'importance, telles que Hambourg, Wismar et Rostock en 1259, ou encore Cologne et d'autres villes d'Allemagne de l'ouest en 1281. C'est du rapprochement de ces villes (et de bien d'autres encore au fil du temps) que naîtra la « deuxième » Ligue hanséatique : une confédération de cités qui partageaient une même communauté d'intérêts et d'objectifs, une même unité culturelle et entre lesquelles la communication était favorisée par un dialecte commun (le bas-allemand). Ce n'est qu'en 1356 que la Ligue hanséatique fut officialisée à Lübeck⁵.

II - Changement de structure, persistance des buts

Mais cette Hanse des villes garda en tête le but premier de la Hanse des marchands : protéger et favoriser à tout prix leur commerce et représenter leurs intérêts envers le monde extérieur. S'ensuivit alors un développement croissant des activités de la Hanse en Angleterre et en Flandre, ainsi que la mainmise de la Ligue sur la quasi-totalité des échanges en Europe du nord et au-delà.

La Hanse permit surtout à ses membres de bénéficier d'un poids plus important dans les négociations avec les villes connexes, attribuant ainsi des privilèges notables aux marchands de la Ligue lors de leurs échanges commerciaux. Ces mêmes privilèges étaient également accordés d'une ville hanséatique à une autre, et ce afin de favoriser et protéger le commerce « intérieur ».

Nous pouvons, par exemple, citer les différents privilèges que la Flandre a accordés à tous les marchands de la Hanse. Ces mêmes marchands purent également obtenir de nombreux privilèges spéciaux dans tous les ports des royaumes de Suède et de Norvège, ou encore d'un traitement de faveur dans les foires de Skänor (Suède), grande plaque tournante du commerce de poissons dont les marchands de Lübeck étaient les spécialistes.

⁴ S. Champonnois, *"La Hanse dans la Baltique"*, Cléo, 2002.

⁵ *Idem* note 4 ci-dessus.

Cette puissance économique permet ainsi à la Ligue hanséatique de négocier sur un pied d'égalité avec différents États souverains pour asseoir son autorité de grande puissance régionale et lui permettre de remplir son objectif principal : le commerce.

Section 2 - Le commerce au cœur du besoin de se regrouper

De tous temps, la Baltique fût un territoire riche de ses différentes ressources naturelles et ce n'est donc pas anormal que cette région ait vu arriver, au fil du temps, plusieurs vagues de marchands. Mais il serait erroné d'oublier que cette région est également une grande exportatrice de « biens de masse », pour lesquels les transports maritimes demandaient une logistique et un financement tout particuliers.

I - La Baltique, un territoire riche en ressources

Il n'est pas naturel dans le monde des affaires de se regrouper par pur altruisme. En effet, un tel processus suppose que chacun des participants y trouve un avantage, et ici, le tout premier avantage que ces commerçants ont aperçu était la lutte contre la piraterie en mer Baltique ainsi que la sécurité de l'approvisionnement des stocks et des routes commerciales maritimes.

En outre, le transport maritime, quel qu'il soit, s'accompagne de dangers inhérents : avaries, naufrages, pertes, etc. Cette alliance entre commerçants (et plus tard entre villes) permet alors de partager les frais et risques, étape nécessaire pour faire prospérer le transport maritime et ainsi la Ligue hanséatique.

C'est bien sur le commerce que la Ligue s'est construite et a prospéré. Diverses marchandises affluaient de toutes parts et ont fait la richesse des villes et comptoirs commerciaux de la Ligue jusqu'en actuelle Estonie à Tallinn, anciennement Reval : les commerçants allemands achetaient de grandes variétés de biens pour les échanger contre de la bière allemande, des vins français, des tissus italiens et maintes autres choses encore⁶.

⁶ P. Norel, "L'invention du Marché", Seuil, 2004.

Les chevaliers de l'Ordre Teutonique, qui, bien souvent, précédaient les marchands de la Hanse, participaient également activement à ce commerce de grande ampleur : alors qu'ils ramenaient de leurs conquêtes des matières telles que le miel, des céréales, des bois mais aussi et surtout de l'ambre (très réputé sur les côtes de la mer Baltique, et plus particulièrement sur les rivages de l'actuelle Estonie), ces biens faisaient l'objet d'un troc de grande ampleur contre des marchandises nécessaires à la vie du chevalier : ustensiles de tous les jours, armes et armures ainsi que nourriture (et notamment les harengs dont le commerce fut pendant longtemps la spécialité de la Hanse).

II - Mais un commerce dominé par des « biens de masse »

Néanmoins, si l'on porte un regard plus large, on se rend vite compte que, malgré quelques ressources précieuses, la grande majorité des marchandises commercialisées par la Ligue sont des produits de masse.

En effet, l'Europe du nord était alors considérée comme un « grenier à blé » qui exportait une grande part de sa production vers le reste du continent, et plus particulièrement au sud où les autres cités marchandes (notamment les grands centres de commerce qu'étaient les différentes cités italiennes telles Venise ou Gêne) ne pouvaient produire de telles quantités de nourritures sur leurs territoires. Il en allait ainsi du blé, du seigle, du poisson ou encore de la bière⁷.

Nous pouvons également citer des matériaux plus lourds tels le bois (la région de la Baltique est très connue pour ses bois précieux et de qualité), le goudron ou encore de l'ambre dont l'Estonie et plus particulièrement Tallinn (anciennement nommée Reval) s'était fait la spécialité.

Et c'est pour transporter de telles marchandises que la coopération qui mena à la Hanse prit tout son sens. Les navires pour convoyer ces biens de la mer Baltique au reste de l'Europe se devaient d'être lourds et imposants, et dont le financement ne pouvait se faire par un seul armateur.

⁷ P. Norel, *"L'invention du Marché", Seuil, 2004.*

En outre, le coût de transport (le fret dirons-nous), pour acheminer ces marchandises d'un territoire à un autre, était élevé et ne permettait pas aux différents commerçants de dégager un bénéfice substantiel⁸.

Cette prédominance des considérations commerciales se ressentait également et, avant tout, dans la composition des classes dominantes au sein des villes de la Ligue. En effet, les marchands jouaient un rôle majeur dans la politique intérieure – mais aussi extérieure – des villes hanséatiques (voire la dominaient largement), et tout ceci au détriment de la majorité de la population (allant jusqu'à 62% à Hambourg) qui était composée d'artisans, lesquels n'avaient pas voix au chapitre (mais qui, en contrepartie, étaient exemptés d'impôts).

Ainsi, à la fin du XIII^e siècle, la Hanse dominait largement tout le commerce entre l'Europe occidentale et les territoires riverains de la mer du Nord et de la mer Baltique. Cette puissance économique était en outre favorisée par des structures commerciales adaptées qui laissaient une certaine marge de liberté aux commerçants hanséates.

Nous pouvons, par exemple, citer les compagnies de *Fahrer* qui donnaient un cadre juridique aux différentes entreprises individuelles, tout en leur laissant une certaine autonomie d'action leur permettant de s'adapter et de croître dans ce monde commercial⁹.

⁸ P. Norel, "L'invention du Marché", Seuil, 2004.

⁹ P. Jeannin, "Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*], Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 2e éd., 1967, p. 390

Chapitre 2 - Structure interne et politique externe

Les relations internes à la Hanse étaient caractérisées par une certaine souplesse, une relative liberté laissée aux villes qui la composaient. Toutefois, la politique extérieure de la Hanse pouvait parfois être toute autre, celle-ci étant en situation de quasi-monopole sur les pourtours de la mer Baltique.

Section 1 : Une structure nébuleuse d'où Lübeck sort du jeu

La grande force de la Hanse de l'époque était son mode de fonctionnement interne, déjà tourné vers la solidarité entre ses membres plutôt que sur la domination d'un acteur sur les autres. Mais cette « liberté interne » propre à l'organisation n'était pas non plus totale, et une ville sut se positionner en tant que « capitale » de la Ligue hanséatique.

I - L'absence de domination interne d'une ville sur une autre

Comme dit en amont, la Hanse des marchands laissa, peu à peu, sa place à la Hanse des villes, dont la « capitale » était Lübeck. Vinrent ensuite se greffer à cette puissance naissante, d'autres villes d'importance, telles Hambourg, Wismar, Rostock ou encore Cologne.

Parler de structure pour la Hanse n'est pas chose aisée, essentiellement car la Ligue hanséatique n'a jamais eu de limites géographiques et chronologiques bien définies. Durant toute son existence, les frontières se mouvaient au gré des villes qui rejoignaient ou quittaient cette union.

Manifestement, ce qui caractérise le plus la structure de la Hanse est que celle-ci fonctionne grâce à un réseau plus ou moins étendu de villes solidaires entre elles. Ainsi, il est très difficile (voire impossible) pour une seule ville (par exemple Lübeck ou encore Hambourg) d'étendre son pouvoir sur les autres villes, et donc sur la Hanse dans son intégralité¹⁰.

¹⁰ P. Norel, "L'invention du Marché", Seuil, 2004.

Dès lors, la différence avec les autres organisations du pouvoir, plus traditionnelles tels les États, royaumes ou empires est flagrante. Il n'y a, dans le cas de la Hanse, aucun État à proprement parler, aucun pouvoir exécutif capable de prendre des décisions par lui-même et de les imposer aux autres membres de la Ligue.

Il est difficile de savoir précisément combien de villes comptait la Hanse à un moment donné (exception faite des villes principales) du fait que ce nombre ne cessait de varier au fil des époques, des intérêts politiques et commerciaux de leurs dirigeants, des pressions des royaumes et empires extérieurs, etc.

Ainsi, l'on pourrait dire que la Hanse formait une sorte de nébuleuse mouvante, à l'intérieur de laquelle les villes baignaient, rattachées entre elles par le lien de solidarité et les privilèges qui leur étaient accordés au fil des ans¹¹.

Le mode de prise de décision était lui aussi quelque peu original et reflétait parfaitement la volonté originelle qui prévalut lors de la formation de la Hanse : baser les relations entre partenaires sur des notions d'échanges et de coopération, et non pas sur des idées de domination interne et de méthodes de gouvernement strictes et rigides.

En effet, les décisions prises au sein de la Hanse l'étaient durant une diète (*Hansetag*), grand rassemblement des représentants des différentes villes de la Ligue. Ainsi, alors même que les différentes villes qui composaient la Hanse jouissaient d'une autonomie plus ou moins grande vis-à-vis des différents souverains (rois, empereurs, etc.), celles-ci privilégiaient quasi-systématiquement le dialogue entre elles pour résoudre les conflits et adopter des lignes de conduites cohérentes.

Autre fait intéressant, les décisions prises durant ces diètes générales ne concernaient que les villes qui prenaient la peine d'y envoyer des représentants afin de pouvoir participer aux discussions. Et même à ce stade, ces décisions ne s'imposaient pas toujours par la suite : il fallait

¹¹ P. Jeannin, "Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*].", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 2e éd., 1967, p. 386

attendre que celles-ci soient ratifiées par les différentes villes de la Hanse pour qu'elles y soient applicables et acquièrent une force contraignante¹². Ainsi, l'on pourrait parler d'un certain lien « confédéral » qui aurait uni les villes composant la Ligue. Il s'agissait en premier lieu d'un regroupement basé sur la fluidité de ses membres et des interactions entre eux, le tout n'étant pas dirigé par des institutions rigides, mais au contraire, par une relative liberté donnée aux participants qui pouvaient se mouvoir dans une certaine inconsistance juridico-politique.

Pour la petite anecdote, c'est d'ailleurs cet argument que la Hanse présentait aux différents royaumes avec lesquels elle pouvait se trouver en situation de conflit du fait d'un de ses membres : on ne pouvait imposer à la Ligue hanséatique (prise dans son ensemble) des représailles collectives en réaction au comportement d'une ou plusieurs villes, car celle-ci n'est pas une *societas*, un *collegium* ou encore une *universitas*¹³.

II - Lübeck, pivot central de la Ligue hanséatique

Aux premiers abords, cette union (cette coopération dirons-nous) ne semble pas avoir de « chef », malgré le statut de « capitale » qui revient à Lübeck. Mais cette dernière devait se contenter d'une « simple » place de capitale économique et délaissier toute prétention d'hégémonie envers les autres villes de la Hanse : Lübeck n'exerçait (en tout cas formellement) aucune autorité centrale envers les autres marchands et villes qui composaient la Ligue hanséatique.

Malgré cette apparente absence d'organe directeur, il n'en reste pas moins que la ville de Lübeck occupait une place prépondérante, prééminence officiellement reconnue en 1418. Jouissant du statut de ville libre à l'intérieur du Saint-Empire romain germanique, elle était idéalement placée sur le passage principal des marchandises entre la mer du Nord et la mer Baltique.

Lübeck était ainsi véritablement la plaque tournante de la Hanse du fait de cette position géographique stratégique qui permettait à la Ligue de

¹² P. Norel, "L'invention du Marché", Seuil, 2004.

¹³ P. Jeannin, "Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*].", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 2e éd., 1967, p. 386

contourner les grandes puissances scandinaves de l'époque, et notamment, le Danemark et la Suède qui, comme dit plus haut, contrôlaient les détroits reliant la mer du Nord et la mer Baltique¹⁴.

Elle était, en outre, menée par un conseil de marchands à l'intérieur duquel siégeaient les représentants des grandes entreprises (bien souvent familiales) qui étaient le poumon économique et commercial de la Ligue.

C'est aussi à Lübeck que se tenait la diète générale (précédemment citée), et c'est également au sein de cette ville que s'installa la cour d'appel propre à la Hanse en 1293, auparavant sise à Visby.

De plus, dans les moments troubles que la Ligue a pu avoir à traverser (conflits avec les puissances étrangères notamment), la politique menée au nom de la Hanse toute entière était en réalité bien souvent une politique axée sur les intérêts de Lübeck qui, rappelons-le, disposait d'une place de premier ordre dans le fonctionnement de cette union¹⁵.

Section 2 - Une mainmise totale sur la région

La Hanse, regroupement commercial par excellence, cherchait avant tout à maximiser les profits de ses villes et marchands, et ce par tous les moyens. La Ligue est donc arrivée, au fil du temps, à être en situation de monopole sur ce territoire, et parfois en employant des moyens peu diplomatiques.

I - Le monopole complet sur le commerce régional

La Ligue hanséatique, qui s'accommodait fort bien de sa structure ouverte et sans réelle contrainte autoritaire en son sein, n'adoptait pas vraiment une telle politique vis-à-vis du monde extérieur. En effet, de manière assez générale, la Hanse a longtemps imposé sa marque et sa volonté sur les manières de commercer avec des non hanséates.

¹⁴ P. Norel, "L'invention du Marché", Seuil, 2004.

¹⁵ P. Jeannin, "Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, *La Hanse (XIIe-XVIIe siècles)*].", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 2e éd., 1967, p. 389.

Tout d'abord, et cela transparaît dans la nature même de la Hanse, le commerce devait être organisé et rationalisé. Cela passait en premier lieu, bien que la tâche fut longue, par une structuration de l'espace maritime entre la mer du Nord et la mer Baltique afin d'y encadrer le commerce et les transports de la manière la plus logique et fructueuse possible¹⁶.

On abandonna alors les anciens systèmes commerciaux purement basés sur le colportage local et les relations personnelles, pour les remplacer par une comptabilité écrite, un crédit très encadré ainsi que des calculs de commissions.

Ainsi la Ligue réglementait de bout en bout les modalités financières des relations commerciales effectuées par ou avec des marchands hanséates.

Mais la mainmise de la Hanse se rapprochait toujours un peu plus d'un impérialisme non dissimulé : du fait de sa puissance incontestée, elle pouvait décider de qui était autorisé à traiter avec ses marchands, qui était autorisé à faire affaire dans ses villes, qui pouvait, sans encombre, stocker ses marchandises dans ses entrepôts ou encore utiliser ses navires, etc.

Dans une politique plus extrême, il était déjà arrivé à la Hanse d'interdire à ses villes et marchands d'accorder des crédits à des non hanséates, voire interdisait tout commerce avec des étrangers ! Elle réussit même à interdire aux chantiers navals de Dantzig de construire tout navire pour des clients extérieurs à la Hanse¹⁷.

II - La conquête commerciale par l'usage de la force

Cette « union » avait aussi pour but de s'affirmer face à des opposants plus organisés et ayant un réel pouvoir, tels les rois et autres empires de l'époque. D'une manière générale, la Hanse privilégiait toujours la voie diplomatique ainsi que les négociations. Dépourvue en elle-même d'armée propre, elle devait lever des taxes et impôts à l'intérieur des

¹⁶ P. Norel, *"L'invention du Marché"*, Seuil, 2004.

¹⁷ S. Champonnois, *"La Hanse dans la Baltique"*, Cléo, 2002.

viles hanséates et compter sur les contingents et moyens fournis par celles-ci (qui, si elles refusaient, étaient mises à l'index).

Nous pouvons citer en premier lieu les Hollandais, avec qui la Hanse commerçait avant de prendre des mesures drastiques à leur encontre, tel le fait de limiter la durée d'appareillage de leurs navires à quai.

Nous ne pouvons pas non plus oublier le royaume du Danemark qui, à l'époque, était l'ennemi le plus à même de faire tomber la Ligue hanséatique. Cette puissance régionale incontestable, qui avait la mainmise sur les détroits du Sund et du Belt – passages obligés pour entrer et sortir de la mer Baltique – régnait également sur l'actuelle Norvège. L'étau se resserrait alors sur la Hanse qui risquait de ne plus pouvoir commercer en dehors de la mer Baltique.

Mais là encore, l'union de ces marchands et de ces villes finit par porter ses fruits. Là où quelques villes isolées n'auraient pu faire le poids face au puissant royaume danois, la Hanse parvint à défaire son opposant, non sans détruire Copenhague ainsi que son port, et à imposer, aux successeurs du royaume, un droit de regard sur les futurs dirigeants danois, tout cela aux termes de la paix de Stralsund de 1370.

De nouveau, la guerre éclata entre le Danemark et la Hanse en 1420, et de nouveau, l'union des villes domina son ennemi qui lui imposa alors d'ouvrir à la libre navigation ses détroits¹⁸.

Ainsi la Ligue hanséatique – ce regroupement de marchands et de villes dont le but principal restait avant tout le commerce maritime – sut profiter de ses différentes conquêtes militaires. Les campagnes militaires auxquelles la Hanse prit part, au fil des ans, lui permirent ainsi, avec l'aide du pouvoir militaire de l'Ordre Teutonique dont le Grand maître était *de facto* un membre de la Ligue hanséatique, de cadrer et de structurer un espace maritime qui allait de la mer du Nord à la mer Baltique, structure nécessaire à la stabilité et à l'expansion d'une zone commerciale organisée.

¹⁸ S. Champonnois, "La Hanse dans la Baltique", *Clio*, 2002.

Au final, nous pouvons dire que la Hanse, du fait de son importance dans la vie commerciale et économique de la région (et même au-delà), était obligée de recourir à des moyens militaires pour asseoir sa domination et défendre sa situation monopolistique. Situation qu'elle considérait comme immuable et légitime.



Figure 2: Porte de Viru – Tallinn / Estonie © xbm 2012

Titre 2 - La renaissance de la coopération en mer Baltique

Le réveil de la coopération en mer Baltique passe par plusieurs axes : l'un politique, l'autre économique.

Le premier axe se base sur la vision d'un homme politique allemand, Björn Engholm, qui relança l'idée d'une coopération baltique à l'image de la Hanse originelle.

Le second axe est le résultat d'opérateurs économiques majeurs de la région que sont les ports, qui se sont regroupés afin de faire face, ensemble, aux défis du XXI^e siècle.

Chapitre 1 - Vers un renouveau de la Ligue hanséatique ?

Ce renouveau de la Ligue hanséatique est le fait d'un homme en particulier. Homme politique allemand, Björn Engholm théorisa ce « réveil » de la Hanse, et accompagna cette idée d'actes concrets pour lui permettre de prendre forme.

Section 1 - La vision d'un homme : Björn Engholm

Le but de ce « réveil » de la coopération hanséatique fut la constatation, par Björn Engholm, que les pays riverains de la mer Baltique ne pourraient se retrouver pacifiquement qu'autour d'une idée forte, profondément ancrée dans leur mémoire collective. Et c'est sur le mode de gestion interne à la Hanse d'antan que Björn Engholm a accentué son analyse afin qu'elle soit reprise aujourd'hui.

I - L'union autour d'un symbole fort

C'est en Allemagne qu'est née l'idée de « Nouvelle Hanse », mise sur le devant de la scène politique par Björn Engholm. Cet homme politique – président du *Land* du Schleswig-Holstein (dont la capitale est Kiel, ancienne ville hanséatique, mais qui abrite aussi Lübeck sur son

territoire), futur président du SPD (Parti social-démocrate allemand) ainsi que candidat au poste de Chancelier – partait d'un constat simple : les années de séparations idéologiques et économiques de la mer Baltique, du fait de la Guerre froide, nécessitaient de se retrouver autour d'un symbole historique fort de coopération et de cohésion afin que l'ensemble des acteurs des États riverains puisse se mobiliser¹⁹.

Le réveil de la Hanse était également nécessaire d'un point de vue plus européen : Björn Engholm percevait clairement le danger d'un continent européen réunifié mais séparé entre une région centrale et les zones périphériques, les secondes étant marginalisées et dépendantes de la première.

C'est donc pour cela qu'il estimait nécessaire de réunir tout le potentiel de la région baltique par une étroite collaboration entre les États riverains. D'autant plus que cette zone géographique dispose d'atouts non négligeables : une forte productivité, des acteurs économiques qui investissent et innovent, une préoccupation réelle et importante pour les questions écologiques et un marché de plus de 70 millions d'habitants²⁰.

De plus, d'autres impératifs jouaient en faveur d'une telle coopération : présenter les intérêts des pays riverains d'une seule voix, rationaliser et structurer les flux de transports au sein du territoire afin d'y augmenter la mobilité des hommes et des marchandises, impulser une reprise économique globale de la région grâce à une culture entrepreneuriale bien implantée en Europe du nord, partager les préoccupations écologiques avec les autres pays riverains, etc.

Le renouveau de la coopération en mer Baltique avait également pour objectif de combler le vide laissé par la disparition des blocs de l'Ouest et de l'Est qui désormais ne sont plus des formes d'organisation.

Il fallait ainsi trouver une nouvelle forme d'organisation dans laquelle les États puissent se retrouver pacifiquement et s'accorder sur des projets

¹⁹ N. Escach, "La "Nouvelle Hanse" de Björn Enholm a-t-elle vraiment été un échec ?", Eurostudia, 2011, p.73

²⁰ N. Escach, "La "Nouvelle Hanse" de Björn Enholm a-t-elle vraiment été un échec ?", Eurostudia, 2011, p.76

communs : nous avons donc là, en plus de l'objectif de coopération, un but de réconciliation et de pacification²¹.

Et ce symbole était celui de la Nouvelle Hanse, faisant ainsi directement référence à cette période historique décrite plus haut. C'est donc en 1988, à Kiel, que Björn Engholm lança cette idée afin que celle-ci soit le moteur de la relance (économique, politique et diplomatique) dans une zone déchirée et dans un contexte troublé. Se regrouper autour de l'histoire de la Hanse que tous les pays riverains de la Baltique partagent, autour de ce symbole de coopération, était, pour Björn Engholm, le meilleur moyen pour que les États de la Baltique coopèrent de nouveau.

II - Une vision spécifique de la Hanse d'antan

L'homme politique allemand avait une vision bien spécifique de la Hanse et de ce qu'elle représentait. Selon lui, la Hanse était une forme d'unité économique ancienne, une organisation qui, comme nous l'avons vu plus haut, était caractérisée par une organisation et une structure souples, qui a œuvré à harmoniser différents droits commerciaux et maritimes entre eux et qui a rapproché les hommes et laissé sa marque dans la culture commune de cette région.

Ce concept de « Nouvelle Hanse » exprime donc la nécessité de se rattacher à pour fabriquer tous ensemble, autour d'un symbole fédérateur, le futur de la mer Baltique. Ce concept semblait indispensable à Björn Engholm pour pouvoir faire renaître la coopération dans la région²².

La position politique de cet homme permet également d'entrevoir les changements structurels qui se sont imposés dans la région au fil des années. Il était le président d'un *Land* et non pas un homme politique de l'État fédéral allemand, preuve que la Baltique n'était plus perçue comme une zone spécifique séparée par de multiples frontières étatiques mais comme un lieu où peut s'asseoir une coopération transnationale,

²¹ N. Escach, "La "Nouvelle Hanse" de Björn Enholm a-t-elle vraiment été un échec ?", Eurostudia, 2011, p.76

²² N. Escach, "La "Nouvelle Hanse" de Björn Enholm a-t-elle vraiment été un échec ?", Eurostudia, 2011, p.78

décentralisée et non hiérarchisée basée sur une réalité historique et géopolitique.

Le fait que cette coopération soit non hiérarchisée est d'une grande importance pour Björn Engholm. En effet, au cours des siècles (XIX^e et XX^e notamment), la Ligue hanséatique fut régulièrement utilisée par des penseurs et politiques allemands pour justifier une domination germanique en Baltique. Il s'agissait alors de ne pas répéter les erreurs du passé au risque de d'étouffer dans l'œuf un espoir de coopération si prometteur.

Dans sa vision de la Nouvelle Hanse, ce sont des régions « indépendantes » et non des États-nations, qui sont le moteur de la coopération : celle-ci sera impulsée par la base et non plus le sommet ; nous sommes ici en présence d'un schéma horizontal (où tous les acteurs, qu'ils soient privés ou publics, jouent un rôle) et non vertical (système pyramidal).

En analysant la région de la mer Baltique et en en parlant comme d'une région unie par des liens culturels, économiques, politiques et juridiques, Björn Engholm a ainsi grandement participé la reconnaissance de cette unité.

Au final, la vision de Björn Engholm n'a pas vraiment pu lui survivre. Réminiscence de la domination allemande dans la Baltique ; particularités des pays scandinaves qui ne veulent pas se voir intégrés dans une « région baltique », vide de sens, ne mettant pas assez en avant leurs spécificités à leurs yeux ; structure de la zone baltique qui reste décentralisée ne permettant pas une relance aussi efficace que souhaitée... Tous ces éléments combinés ont fait qu'il est difficile d'affirmer que l'on a assisté à une « renaissance » de la Ligue hanséatique à l'aube du XXI^e siècle.

Mais l'on ne peut pas non plus parler d'échec. La vision de Björn Engholm, ainsi que les institutions auxquelles il a participé à créer, ont laissé des traces dans le processus de coopération caractérisant aujourd'hui les acteurs de la mer Baltique.

Ainsi chacun d'eux, chaque institution, chaque projet se réclame de cette redécouverte de la Ligue hanséatique, symbole fédérateur de la région baltique.

Section 2 - Une idée suivie d'actes concrets

Björn Engholm ne pouvait se contenter de lancer une idée, il incita à la création du Conseil des États de la mer Baltique, première table de la région autour de laquelle tous les protagonistes intéressés pouvaient discuter et monter des projets communs concernant cette région.

L'homme politique allemand participa également à la création d'autres organisations qui, si elles n'ont pas de rôle majeur dans le transport maritime en mer Baltique, participent à la redécouverte d'une conscience Baltique commune.

I - Le retour d'une coopération décentralisée et transnationale

Ce réveil de la Hanse se voulait avant tout un réveil de la coopération décentralisée, supranationale et régionale de la Hanse d'antan plutôt qu'une domination allemande en Baltique.

C'est ainsi que le 5 mars 1992 vit la création de Conseil des États de la mer Baltique (CEB) sur la suggestion, encore une fois, de Björn Engholm.

Cette institution fut le pivot du renouveau de la Hanse, mais plus impressionnant encore, ce fut la première à réunir autour d'une même table tous les États riverains de la mer Baltique : des pays de l'OTAN (Norvège), des pays membres de l'Union européenne imminente (Allemagne et Danemark), des pays qui préparaient leur intégration à cette même Union (Suède et Finlande), des pays candidats (Pologne, pays baltes) ainsi que la Russie²³.

Mais comment réussir à faire coopérer des États dont les buts et les objectifs peuvent être totalement contradictoires, notamment sur les sujets les plus sensibles ?

²³ A. Marin, "Argument Baltique : faux prétexte et modèle juste", Outre-Terre, 2009, p.348

C'est pour cela que ce Conseil a d'emblée éliminé les problématiques de coopération « dures » telles que la sécurité, pour leur préférer des sujets moins délicats et plus consensuels comme la protection de l'environnement marin (traditionnellement chère aux pays nordiques), le commerce ou encore le transport maritime.

La coopération au sein du Conseil débordait ce cadre bien défini et irriguait également le processus de mise en œuvre de ces projets. Ainsi le spectre des acteurs, impliqués dans la mise en place concrète des opérations, est très large et regroupe des autorités régionales, des lobbies, des universitaires, des ONG, des entreprises, etc²⁴.

De manière plus générale, les villes bordant la mer Baltique semblent avoir redécouvert depuis environ une trentaine d'années l'héritage de la Hanse, qu'il soit matériel ou immatériel. Ainsi, ces villes se sont attelées à le réutiliser afin de fonder de nouveaux réseaux économiques, politiques et institutionnels.

Cela leur permet dès lors de dépasser les frontières étatiques, de ne pas être limitées par de basses postures politiques pour ainsi reconstituer un réseau de coopération transnational basé sur la redécouverte d'une identité hanséatique commune.

II - Un incubateur d'organisations essentielles à la coopération régionale

L'homme politique allemand a également mis en œuvre plusieurs cadres pour que cette idée puisse se concrétiser. Il a notamment fondé un *think tank* à Kiel qui a permis une profonde réflexion sur les moyens à mettre en œuvre afin de retrouver une réelle coopération transnationale en mer Baltique.

L'action de Björn Engholm porte également sur la mise en place de nombreuses institutions baltiques afin de favoriser la création de la Nouvelle Hanse. Il ne serait pas pertinent de toutes les étudier en détail, d'autant plus que certaines d'entre elles ne correspondent pas au sujet

²⁴ A. Marin, "Argument baltique : faux prétexte et modèle juste", *Outre-Terre*, 2009, p.350

présenté ici. Néanmoins elles permettent à la coopération baltique de s'étendre de manière homogène mais aussi et surtout de ne pas délaisser certains secteurs.

Nous pouvons par exemple citer l'*Ars Baltica*, en 1989, qui est un réseau culturel autour de la Baltique et qui a pour but de rapprocher les cultures baltiques. En 1990, fut également créé le Club Nord Européen (*North European Club, NEC*) à Stockholm dont l'objectif est de renforcer l'unité baltique et ce, aux plans politique et économique. Le NEC permet ainsi à ses membres (qui sont des chefs d'entreprises influentes) de s'organiser sur plusieurs thèmes d'envergure dont les infrastructures de transport et la protection de l'environnement marin de la région baltique²⁵.

Björn Engholm a également marqué de son empreinte la création à Helsinki, en 1991, de la conférence des parlementaires de la mer Baltique (BSPC) ainsi qu'à Copenhague, en 1992, du Conseil des États de la Baltique, deux institutions majeures qui promeuvent la coopération dans bien des domaines.

Chapitre 2 - Les liens forts entre les ports de la mer Baltique

L'OPB fut une des grandes nouveautés dans le paysage économique et commercial de la mer Baltique de ces dernières années. Symbole d'un renouveau de la coopération initié non plus par le paysage politique local mais par les acteurs privés (au sens large), l'OPB ne se démarque guère des autres associations de son genre, mais dispose d'une place toute particulière pour déterminer la politique commune des ports de la région.

Section 1 - Origines et structure de l'OPB

Il faut comprendre que l'OPB n'est pas issue d'une simple envie des ports de la région de se regrouper. Elle est née, au départ, d'une volonté de réparer les dégâts (économiques, commerciaux, écologiques, etc.) provoqués par des décennies de Guerre froide et la chute du bloc

²⁵ N. Escach, "La "Nouvelle Hanse" de Björn Engholm a-t-elle vraiment été un échec ?", Eurostudia, 2011, p.84

soviétique. Il y avait donc, à la base, une nécessité de renouveler la coopération, et c'est ce qui conduisit les principaux ports de la mer Baltique à se regrouper au sein d'une même organisation.

I - La nécessité d'une coopération nouvelle

Séparée et brisée pendant plusieurs décennies de Guerre froide, enjeux majeur de différentes puissances régionales voire internationale, la mer Baltique a longtemps été une mer de conflits. Néanmoins, depuis les derniers bouleversements que la région a connus, des acteurs économiques longtemps opposés ont décidé de se regrouper afin d'avancer de façon commune.

A. La Baltique, une mer d'opposition

Depuis plusieurs siècles, la mer Baltique est régulièrement source de conflits, notamment entre les « mondes » russe et européen. Les puissances qui composent ces mondes ayant parfois des intérêts convergents, parfois non, la mer Baltique se trouve ainsi souvent être un lieu de coopération mais aussi de compétition. En outre, cette mer a toujours été un passage, un lien entre les pays nordiques et la Russie avec l'Europe continentale.

Plus particulièrement, elle constitue un enjeu stratégique de premier plan pour la Russie depuis la fondation de Saint-Pétersbourg par le tsar Pierre le Grand, en 1703, afin justement de donner à ce pays une voie d'accès maritime et donc au reste du continent européen.

On comprend dès lors que l'accès à cette mer, les trafics qui s'y déroulent ainsi que les forces navales en présence intéressent tout particulièrement la Russie qui dispose d'un double accès à la mer Baltique : la ville de Saint-Pétersbourg et ses différents terminaux portuaires, mais aussi l'enclave de Kaliningrad fournissant à elle seule près de 90% de la production mondiale d'ambre et pour laquelle Moscou a de grands projets économiques et militaires ; projets qui peinent à se concrétiser²⁶.

²⁶ J-F Fiorina, "Géopolitique de la Baltique. Un espace entre concurrence et coopération", CLES, 2013, p.2

Il est donc évident que dans ce contexte, et notamment du fait du passif de cette région qui était « séparée » entre les deux blocs durant la Guerre froide, cette mer est d'une importance de premier plan, tant d'un point de vue politique, économique que militaire.

Même encore aujourd'hui, la mer Baltique peut être source de tensions entre le bloc occidental et la Russie. Du fait de l'effondrement du bloc soviétique, de nombreux pays satellites bordant la mer Baltique (tels que les pays baltes ou encore la Pologne) se sont empressés de rejoindre l'OTAN. De même, ces pays (ainsi que d'autres tels la Suède et la Finlande) ont tous rejoint à terme l'Union européenne, ce qui « enclava » la mer Baltique au sein d'un espace « occidental » (Union européenne et OTAN), ce qui est loin d'être du goût de Moscou.

Ainsi, pour pouvoir surmonter les difficultés historiques et économiques de cette région, il fallait que de nouveaux acteurs se regroupent pour aboutir à un projet commun : la réhabilitation globale du transport maritime en mer Baltique par le biais de l'Organisation des ports baltes.

B. Une nouvelle coopération menée par de nouveaux acteurs

Comme décrit plus haut, la Baltique a toujours été, et ce depuis plusieurs siècles déjà, un territoire d'échanges et de communications pour les États qui la bordent. Mais cet espace n'a pas connu que des périodes de paix et d'unité, loin de là. La période de la Guerre froide (ainsi que la chute du bloc communiste) a laissé de profondes marques dans les relations entre les différents pays riverains de la Baltique, ainsi que dans le paysage économique et commercial (essentiellement sur sa rive orientale). Dès lors il semblait nécessaire aux États riverains, pour réussir à opérer une relance économie et commerciale de cette zone, de coopérer plus étroitement que jamais.

Pour preuve nous pouvons voir que les partenaires commerciaux des ports de la rive orientale de la Baltique ont radicalement changé. Alors qu'en 1989, la région balte commerçait à 98% avec l'Union soviétique, depuis la chute du régime communiste, c'est l'Union européenne qui représente environ 80% des flux commerciaux et économiques avec les ports de cette région (Union dont plusieurs pays riverains sont membres,

rappelons-le). Mais cette coopération n'est pas uniquement l'affaire des instances publiques. En effet, pour une telle région maritime, nul doute que les différents ports de cette zone jouent un rôle de premier plan dans le développement économique de la Baltique, étant considérés comme des « portes vers l'extérieur ».

Cela est d'autant plus vrai que la mer Baltique est une mer fermée / semi-fermée ; les États qui la bordent sont indéniablement liés par un même cadre socio-économique, d'où la nécessité de coopérer²⁷.

Dès lors, il devenait inévitable pour les acteurs portuaires de la région de se rapprocher afin d'échanger et de définir ensemble une ligne commune pour résorber les fractures et rattraper le retard accumulé par des décennies de séparations idéologiques et économiques.

C'est le 10 octobre 1991 que le projet de coopération entre les ports de la mer Baltique prit doucement naissance. Des représentants des ports de Copenhague, Rostock et de Tallinn se réunirent à dans la capitale danoise pour y fonder ce qui deviendra l'Organisation des ports baltes (OPB, *BPO* pour *Baltic Ports Organization* en anglais), organisation internationale non gouvernementale²⁸.

II - Structure et composition de l'OPB

L'organisation des ports baltiques regroupe les plus importants ports de la région (ce qui est un critère d'adhésion), nécessité qui permet à l'organisation d'avoir une structure convenables pour ceux-ci, et des objectifs faisables par l'ensemble de ses membres.

A. Une organisation limitée à certains ports d'importance

À l'heure actuelle, l'OPB comprend 45 membres qui figurent parmi les plus importants ports de la mer Baltique. Nous pouvons par exemple citer les ports de Copenhague et d'Aarhus (Danemark) ; de Tallinn (Estonie) ; Helsinki et Turku (Finlande) ; Rostock, Lübeck, Stralsund et Kiel

²⁷ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.78-79

²⁸ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.79

(Allemagne) ; Riga et Ventspils (Lettonie) ; Klaipeda (Lituanie) ; Gdansk (Pologne) ; Stockolm, Malmö, Helsinborg, Kalmar et Göteborg (Suède) (cf. annexe 1).

Mais quels sont les critères pour qu'un port puisse intégrer cette organisation ?

Tout d'abord, il faut remplir un critère purement géographique : seul un port situé dans la mer Baltique peut espérer y adhérer. Néanmoins, ce critère peut faire l'objet d'une acceptation assez large : par exemple, le port de Göteborg n'est pas situé *stricto sensu* dans la mer Baltique, mais sur la côte ouest de la Suède, face au Danemark. Qu'importe, ce port fait tout autant partie de l'OPB que les autres du fait de son importance (deuxième ville de Suède par sa population, grand centre industriel et commercial) et de sa situation géographique qui le place au carrefour des lignes qui entrent et sortent de la mer Baltique²⁹.

Cette exception est toutefois permise par les statuts de l'OPB qui indiquent, dans l'article 3.2, que l'association peut donner son feu vert à un port disposant d'une « position géographique spécifique ».

Autre critère qui est celui-ci de nature économique : pour pouvoir intégrer l'OPB, le port en question doit être un port commercial. Ainsi, on exclut les ports de pêche, les ports de plaisance, les ports militaires ou encore les ports dont l'activité principale sont les navettes entre les différentes îles de cette mer.

Un autre critère concerne maintenant l'importance du port. En effet, les statuts de l'OPB indiquent que pour pouvoir adhérer à cette organisation, le port candidat doit avoir une « importance considérable », sans définition aucune de cette condition. Bien qu'il n'y ait pas de palier pour définir ce critère (on ne demande pas d'objectif minimal en termes de trafic, de surface ou autre), dans les faits cependant, il est admis que ce critère implique que le port ait une activité économique internationale.

²⁹ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.86-87

Toutefois, l'absence de définition stricte de cette obligation permet une certaine souplesse pour traiter des demandes d'adhésion, ce qui peut permettre à terme à l'OPB d'accueillir plus de membres et donc d'augmenter son influence³⁰.

Il est à noter qu'un critère n'a ici aucune importance, à savoir la structure juridique du port : celui-ci peut être organisé en tant que société anonyme, en port public ou municipal ou encore en une entreprise d'État, cela n'a au final aucune importance.

B. Le fonctionnement interne de l'OPB

Passons maintenant à la structure interne de l'OPB. L'organisation est basée en Estonie (et plus spécifiquement au sein du port de Tallinn) et est soumise à la loi estonienne sur les associations à but non-lucratif.

L'organisation est constituée d'une assemblée générale, d'un conseil d'administration ainsi que d'un secrétariat ; ce qui ne la démarque guère des autres organisations internationales de ce type.

En outre, l'OPB comprend en son sein, 5 comités de travail dont les spécialités sont diverses, mais qui opèrent pour arriver à un seul et même but : créer un climat de confiance et donc de coopération entre des acteurs « privés » (pas forcément au sens de la structure mais plus par rapport à leurs objectif économiques) qui sont à la base en position de concurrence.

Ces comités sont les suivants :

- planification et construction des ports
- développement du trafic venant des et allant vers les ports
- relations publiques, internationales et inter-portuaires
- formation
- coopération en droit international concernant les ports en matière d'environnement.

³⁰ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.87-88

L'assemblée générale est l'organe le plus puissant de cette organisation : Elle adopte les résolutions qui ne sont pas du ressort des comités spécialisés (qui sont attribuées de manière expresse par les statuts de l'organisation). C'est également l'assemblée générale qui est compétente pour modifier les statuts, mais aussi les objectifs de l'OPB. Enfin, elle a le dernier mot concernant la décision d'inclure ou non un nouveau port au sein de la structure.

L'assemblée générale se réunit une fois par an, mais celle-ci peut également devenir assemblée générale extraordinaire lorsque la situation l'exige, sur décision de cette même assemblée ou bien sur celle du conseil d'administration. Les décisions discutées lors de l'assemblée générale sont votées à la majorité simple, sauf lorsqu'un article des statuts impose une décision prise à la majorité qualifiée.

Le conseil d'administration, quant à lui, gère l'administration de l'association et la représente également celle-ci à l'extérieur. Les membres du conseil d'administration sont choisis par l'assemblée générale pour une durée de 2 ans renouvelables. Enfin, le conseil d'administration établit le secrétariat pour l'assister dans ses différentes tâches.

Remarquons, qu'ici aussi, la coopération prime sur la domination : les ports membres peuvent tous participer collectivement au fonctionnement et aux prises de décisions, sans qu'un groupe de port originaires d'un même pays ou d'une même région puisse prendre l'ascendant sur les autres et imposer ses vues au détriment d'une croissance collective de l'organisation.

Section 2 - Rôles et actions de l'OPB

L'OPB s'est, depuis sa création, fixé plusieurs buts, plus ou moins urgents et importants. Bien qu'il soit difficile de les lister et les détailler dans leur intégralité, nous pouvons voir que l'organisation s'est dotée d'une liste d'objectifs variés au service d'une vision plus générale du rôle de l'OPB.

I - Les objectifs majeurs de l'OPB

L'objectif général et principal de l'OPB est la défense des intérêts communs des ports situés en mer Baltique, ainsi que la promotion de ces intérêts auprès des autres organismes européens et internationaux³¹. Mais nous pouvons citer plusieurs objectifs spécifiques et précis :

Ainsi, l'OPB a pour missions :

- le développement rapide et rationnel du transport maritime en région Baltique ;
- la coordination des mesures de coopération entre les ports
- l'échange d'informations, le transfert de technologies et le service de gérance des ports ;
- la formation du personnel ;
- l'établissement et la maintenance d'un réseau de contacts internationaux pour les ports ;
- la commercialisation de la région Baltique comme centre stratégique de logistique ;
- la négociation et la prise de décisions en ce qui concerne l'affiliation à d'autres organisations internationales.

Il ne serait pas pertinent d'expliquer en détails en quoi consistent tous ces objectifs, certains parlant d'eux-mêmes : formation du personnel, échanges d'informations et de technologies, etc. Néanmoins, certains de ces buts méritent d'être étudiés de plus près et notamment les deux premiers.

Ainsi, le premier de ces objectifs – le développement du transport maritime en mer Baltique – est des plus importants, car c'est par l'activité économique et commerciale des ports baltes que toute la région peut bénéficier d'une reprise commerciale globale. Ce premier objectif a ainsi une double fonction : tout d'abord, et c'est celle qui transparaît le plus dans l'intitulé de ce but, il sert à renforcer le développement économique des États dans la région ; ensuite, il a pour vocation de créer un portail, une sorte de *hub* géant pour le transfert de cargaisons et de passagers de port en port.

³¹ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.83

Cette mission vise avant tout à rééquilibrer les acteurs en présence : les ports et territoires sous ancienne domination soviétique ont eu beaucoup de mal à passer à une économie de marché, et cette transformation ne s'est pas réalisée sans heurt. Il fallait donc que les anciens ports communistes retrouvent un niveau équivalent à celui des ports occidentaux³².

En outre, du temps de l'ère soviétique, ces ports bénéficiaient d'une réelle spécialisation (Exemple : les ports des pays baltes étaient littéralement les portes de sortie du pétrole et du gaz soviétique vers le reste du monde). Dès lors, aider ces ports à se moderniser constitue également un atout pertinent pour les autres acteurs portuaires qui peuvent ainsi « bénéficier » de ces spécialisations. Nous sommes donc ici dans une sorte de binôme « concurrence-complémentarité » tout à fait spécifique³³.

Pour atteindre ce but, l'OPB cherche à mettre en avant les échanges commerciaux (transport de marchandises) mais également le tourisme (transport de passagers) entre les États riverains. De fait, la mer Baltique est caractérisée par un réseau dense de ferries, assurant une manne de passagers non négligeable pour faire croître les échanges économiques au sein de cette région.

Ainsi, l'échange fulgurant des contacts, du tourisme baltique et du commerce dans la région a permis un développement important des liaisons entre les pays riverains par des lignes régulières de ferries, développement qui devrait continuer sur sa lancée avec l'intégration européenne d'un bon nombre d'États riverains.

Le deuxième objectif spécifique de l'OPB est la coordination des mesures de coopération entre les ports.

Cet intitulé met l'accent sur le fait que cette coordination vient de la base (c'est-à-dire des ports eux-mêmes) au lieu d'être imposée par les organismes directeurs de l'organisation. Ainsi, les ports membres

³² M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.84

³³ A. Serry, "Les ports de la Baltique orientale. Persistace des territoires et mutations", *Le Courrier des pays de l'Est*, 2005, p.41-43

déterminent en commun de quelle manière ils souhaitent coopérer, à quelle fréquence, selon quelles priorités, etc.

Cette coopération se fait, en outre, de manière générale dans tout le réseau de l'OPB : les offres et projets d'un ou plusieurs ports ne sont pas destinés à d'autres ports bien spécifiques du groupe, mais à l'intégralité des membres de l'organisation.

Néanmoins, même dans le cas où une offre bien déterminée concerne des partenaires particuliers, l'OPB reste présente du fait qu'elle peut jouer le rôle d'intermédiaire entre ces acteurs : ainsi, quelle que soit la portée des offres et leur(s) destinataire(s), la cohésion globale n'est jamais laissée de côté du fait que l'organisation joue toujours un rôle dans les négociations³⁴.

II - La vision globale de l'OPB

Généralement, l'OPB sert de coordinateur pour de telles mesures de coopération qui touchent avant tout le développement et la spécialisation des ports.

Ces mesures prennent souvent la forme de flux financiers (entre les différents ports) et ceci pour des raisons diverses : mise à niveau des ports sous ancienne régulation communiste, comme indiqué plus haut, et ainsi, permettre un développement global de la région baltique ; ou encore, investir dans la future spécialisation d'un port concurrent pour lui permettre d'aller plus facilement vers de nouveaux marchés et donc, aboutir à un relâchement de la pression concurrentielle entre les ports concernés³⁵.

Cela permet également de diversifier les activités portuaires et de capter de nouveaux marchés (ce qui bénéficie à l'ensemble du réseau portuaire baltique).

³⁴ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.84-85

³⁵ M. Kalbusch, "L'organisation des ports baltes", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.85

Nous pouvons citer en exemple la compagnie en charge du port de Hambourg (HHLA) qui a pris une participation de 25,1% dans le futur terminal pétrolier de Saint-Pétersbourg. Ou encore, le cas du port de Saint-Pétersbourg qui a investi dans le port letton de Ventspils pour y faire agrandir les terminaux pétroliers, et ainsi, en faire une plate-forme commerciale importante³⁶.

Nous retrouvons ici un exemple frappant de cet esprit de cohésion et de coopération propre aux acteurs de la mer Baltique : là encore, la priorité reste le commerce, mais les ports ont ici compris que l'augmentation du trafic dans la mer Baltique ne peut aboutir si chaque entité se comporte en concurrente aveugle et acharnée.

Dès lors, la meilleure solution sur le long terme pour les membres de l'OPB est de s'entraider, afin que toute la région puisse en profiter car il ne faut pas oublier que les ports baltes sont en concurrence avec d'autres zones importantes de trafics maritimes, que ce soit au cœur de l'Europe ou bien dans le reste du monde.

Nous passerons plus rapidement sur les autres objectifs précités de l'OPB. L'échange d'informations et le transfert technologique permettent une meilleure cohésion entre les membres de l'organisation ainsi qu'une meilleure (re)mise à niveau des différents ports. La formation du personnel permet quant à elle une compatibilité entre les procédures et méthodes de travail au-delà des frontières étatiques et des normes de chaque pays (qui, rappelons-le, ne sont pas tous membres de l'Union européenne et donc ne sont pas tous soumis à ses normes).

Le réseau de contacts internationaux pour les ports, ainsi que l'affiliation à d'autres organismes internationaux, permettent à l'organisation, et à tous ses membres, d'être mieux représentés au-delà des frontières de la mer Baltique. Cela favorise l'insertion en tant qu'acteurs d'une économie mondiale (ce qui serait probablement très difficile pour un port isolé).

³⁶ A. Serry, "Les ports de la Baltique orientale. Persistence des territoires et mutations", *Le Courrier des pays de l'Est*, 2005, p.46

La promotion de la région baltique comme centre stratégique permet, là également, de donner une meilleure visibilité à cette région économique et de fait, d'attirer de potentiels investisseurs, ce qui serait favorable à tous les acteurs portuaires et maritimes de la région.

Au final, nous pouvons retenir de l'OPB que celle-ci agit comme une sorte de forum où ses membres peuvent échanger leurs positions, émettre des idées qui seront débattues par tous les ports et ainsi regrouper leurs actions pour parvenir à une meilleure cohésion et une plus grande efficacité.

Partie 2 - La coopération institutionnelle et juridique pour le transport maritime en mer Baltique

Comme l'indique le titre de cette partie, la coopération concernant le transport maritime en mer baltique se réalise au travers de deux grandes voies.

La première est celle des institutions supranationales qui jouent un rôle de regroupement et d'harmonisation entre les différents pays riverains. Les exemples les plus frappants sont la convention et la commission d'Helsinki.

La seconde voie est celle qui fut créée de toutes pièces par les juristes des États scandinaves afin d'opérer un croisement des législations et de la jurisprudence respectives de ces pays.



Titre 1 - La coopération institutionnelle : Helsinki et ses alentours glacés

La coopération régionale en mer Baltique est extrêmement vaste, voire confuse par certains moments. En effet, il existe une profusion d'organismes régionaux regroupant différents acteurs du monde économique, politique, maritime, juridique, etc. Ces organismes eux-mêmes ont parfois des tâches qui se superposent avec d'autres, ajoutant encore à la complexité. On peut citer les exemples que sont le *Baltic Sea*³⁷ *Forum*, la *Baltic Sea Parliamentary Conference*³⁸ ou bien encore le *Baltic Development Forum*³⁹.

Pour éviter une longue liste énumérative de ces différentes structures et de leurs rôles respectifs (qui bien souvent se recoupent), ne seront traités ici que deux exemples spécifiques : la convention et la commission d'Helsinki, dans un premier temps ; la coopération pour la navigation dans les eaux glacées, dans un second temps.

Chapitre 1 - Helsinki, de la convention à la commission

Ce que l'on pourrait nommer le « système d'Helsinki » se compose de la convention d'Helsinki (essentiellement de 1992) qui pose les bases d'une coopération à échelle régionale large entre les États riverains, et de la commission d'Helsinki qui se charge de transposer les objectifs de la convention sur le terrain.

Section 1 - La convention d'Helsinki, un exemple d'efforts communs

Ici, nous allons tout d'abord étudier la mise en place cette convention pour ensuite aborder sa structure et ses objectifs.

³⁷ Que l'on pourrait traduire par "Forum de la mer Baltique"

³⁸ Que l'on pourrait traduire par "Conférence des parlementaires de la mer Baltique"

³⁹ Que l'on pourrait traduire par "Forum du développement de la Baltique"

I - Genèse et création de la convention

La première convention d'Helsinki (de son nom complet, Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique) a été signée en 1974 (entrée en vigueur en 1980), mais a été rendue caduque par une nouvelle version signée le 9 avril 1992 et entrée en vigueur de 17 janvier 2000^{40 41}.

Les États parties à cette convention sont le Danemark, l'Estonie, la Finlande, l'Allemagne, la Lettonie, la Lituanie, la Norvège, la Pologne, la Russie, la Suède ainsi que l'Union européenne.

Le but général de ce texte est, comme son nom l'indique, de sauvegarder l'environnement marin spécifique de la Baltique contre toutes les sources de pollutions (dont la pollution maritime qui nous intéresse le plus ici) et ce en mettant au premier plan une coopération intergouvernementale entre les États, parties à la convention.

Mais avant d'aborder ses apports et son fonctionnement, voyons succinctement sa création. La première convention de 1974 était née dans un contexte politique houleux. Nous étions alors en plein cœur de la Guerre froide, et les quelques tentatives de coopération entre les membres de deux blocs ne purent déployer tous leurs effets⁴².

Il fallut attendre la chute du bloc soviétique pour qu'un nouvel élan de rapprochement et de coopération se fasse sentir. Ce regain d'intérêt est le fruit de plusieurs facteurs combinés : pressions de l'opinion publique internationale (surtout scandinave) pour un meilleur traitement de la mer Baltique ; changements politiques majeurs de la région qui ont amené une vague de démocratie en Europe de l'Est, etc.⁴³

⁴⁰ J. Beer-Gabe, "La commission d'Helsinki", *Annuaire du droit de la mer*, 2011, p.488

⁴¹ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.20

⁴² *Idem* note 41 ci-dessus.

⁴³ *Idem* note 41 ci-dessus.

Dès lors, ces modifications du champ géopolitique ont permis aux États souverains bordant la mer Baltique de reprendre contact librement et de recommencer les travaux pour aboutir à un accord plus satisfaisant. Les parties en présence ont ainsi préféré la solution d'une toute nouvelle convention plutôt que d'amender celle déjà existante, solution leur permettant d'intégrer de nouveaux concepts juridiques ainsi que les résultats des changements politiques et économiques de la région.

Il serait néanmoins erroné de considérer les deux moutures de ce texte comme étant fondamentalement différentes. Au contraire, la version de 1992, n'a pas procédé à un bouleversement radical de la structure héritée de celle de 1974, mais s'est contentée d'ajouter les évolutions citées plus haut pour permettre une meilleure adaptation de la convention à son environnement international et donc d'adapter ses objectifs au contexte dans lequel la convention évolue⁴⁴.

II - Structure et objectifs de la convention

Il ne serait pas pertinent ici d'expliquer précisément les tenants et aboutissants de tous les articles de la convention d'Helsinki. En effet, bien que son objectif fondamental soit la protection de l'environnement marin en mer Baltique, la convention a un champ d'application assez large qui regroupe plusieurs types de pollutions : nucléaire, plateformes offshore, par la terre, etc. Ainsi, seuls seront traités les articles mettant en avant la coopération au niveau maritime.

Commençons tout d'abord par le champ d'application de la convention. L'article 1 indique que ce texte s'applique dans la région de la mer Baltique, qui comprend la mer à proprement parler, mais aussi les détroits d'entrée et de sortie ainsi que les eaux intérieures des États parties à la convention.

Nous avons donc là un certain degré d'applicabilité de la convention qui montre bien tout l'intérêt de celle-ci : les dispositions et actions prises en vertu de la convention ne s'arrêtent pas aux portes des eaux intérieures des pays riverains.

⁴⁴ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.21

Ce champ d'application est ici renforcé par l'article 4.2 qui impose aux États parties une autre obligation d'ordre général : intégrer les dispositions de ladite convention dans leurs eaux territoriales et intérieures par l'action des différentes autorités et administrations nationales.

L'article 3, quant à lui, énumère les grands principes généraux de la convention, et indique notamment la première obligation qui incombe aux États parties. Ainsi ces derniers doivent, unilatéralement ou de manière commune, adopter toutes les mesures législatives, administratives (ou d'une quelconque autre nature) afin de prévenir et d'empêcher toute pollution dans la mer Baltique. Il s'agit ici d'un principe général qui laisse place ensuite à des actions et comités plus spécialisés (abordés et détaillés plus loin).

En outre, l'article précise bien que ces actions peuvent être prises de façon unilatérale. Exemple : si une problématique particulière touche un pays bien spécifique).

Ou bien multilatérale : lorsqu'une action nécessite l'implication de plusieurs États membres, sinon tous, pour être davantage efficace.

Pour avoir une idée plus précise des implications que peut avoir la convention d'Helsinki sur le transport maritime (toujours dans l'optique de protéger l'environnement marin), il faut ensuite se référer à l'annexe IV de la convention.

De fait, l'article 1.b de cette annexe dispose que les États parties à la convention doivent activement coopérer afin d'intégrer, et ce de façon harmonisée pour l'ensemble de ces pays, les différents textes (conventions et autres règlements) adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Nous pouvons considérer cette convention comme une sorte « d'antichambre » aux divers textes internationaux, commune aux pays riverains de la Baltique. Le but recherché est la meilleure application de ces textes dans cette région spécifique. Il y a donc ici une « connexion »

particulière avec le transport maritime purement international qui pénètre le droit régional, mais toujours sous l'attention des pays riverains, conscients des spécificités de leur région et de sa fragilité.

De manière générale, l'article 2 de cette même annexe indique que les États contractants doivent s'entraider afin d'enquêter sur les violations de la convention, et plus particulièrement pour lutter contre la pollution marine dans la mer Baltique.

Nous avons donc ici une deuxième phase où la coopération a plein effet durant l'application pratique des règles découlant de la convention d'Helsinki. Ainsi cette coopération n'est pas uniquement une question d'harmonisation des dispositions internationales afin de mieux les intégrer dans les législations nationales, mais également une application en commun des objectifs découlant de ces différents textes internationaux.

Mais ce ne sont pas les seuls apports de la convention d'Helsinki. En effet, une partie non négligeable de cette annexe IV est consacrée, de manière plus spécifique, à l'application des annexes de la convention MARPOL (convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires), et notamment des annexes I à V (prévention de la pollution par les hydrocarbures, par les substances liquides nocives transportées en vrac ou en colis ou encore par les eaux usées et ordures des navires).

De même, la convention dispose (article 9) que les parties contractantes doivent coopérer afin de développer un système AIS (Système d'identification automatique) commun à toute la mer Baltique et permettant une meilleure reconnaissance des navires dans la région, évitant ainsi des accidents aux conséquences parfois irréparables pour le fragile écosystème marin de la région.

De la même manière que pour la coopération pour la navigation en eaux glacées (que nous développerons par la suite), ce système d'AIS commun fonctionnerait par agrégation des données AIS récoltées par les opérateurs nationaux, qui les transmettraient ensuite à une structure supranationale.

Au final, nous voyons ici toute la place de la convention d'Helsinki. Celle-ci joue sur deux plans : elle est en même temps un texte original qui dicte des obligations nouvelles aux parties contractantes, mais également une « passerelle » (une « antichambre » comme dit plus haut) pour que ces mêmes États puissent débattre ensemble de la meilleure façon d'adopter les textes internationaux relatifs au transport maritime dans leurs législations respectives.

Cette position, entre droit international et droit régional, est symptomatique du transport maritime en mer Baltique, que ce soit au niveau économique, politique ou encore juridique. Pleine de particularités, cette zone a acquis un statut spécifique et se voit appliquer des règles qui lui sont propres.

Néanmoins, le secteur du transport maritime étant par définition international, une région (aussi importante soit-elle) ne peut se couper du reste des flux maritimes et par extension des règles internationales qui découlent de cette activité.

Ces objectifs et ces travaux ne sont pas mis en application uniquement au niveau des États. Ainsi la convention d'Helsinki a donné naissance à l'instrument clef de la mise en place de ces dispositions qu'est la commission d'Helsinki.

Section 2 - La commission d'Helsinki et ses actions

La commission d'Helsinki est l'organe central qui gère l'application effective de la convention sur le terrain, afin que celle-ci ne reste pas lettre morte.

La commission joue deux grands rôles dans ce but : c'est en son sein que sont adoptées les recommandations qu'elle propose, et c'est elle qui met en place différents comités et groupes spécialisés pour renforcer l'application concrète des objectifs fixés par la convention.

I - La commission comme lieu d'adoption des recommandations

Comme précédemment pour la convention d'Helsinki, nous n'allons pas aborder toutes les structures (de formes diverses) nées de la mise en pratique de ce texte pour nous concentrer sur l'organe essentiel qu'est la commission d'Helsinki.

Celle-ci n'est autre que le prolongement institutionnel de la convention précitée et définit la politique environnementale de la région baltique. La commission « gère » et organise l'application de la convention par les États parties, et pour cela rassemble et transmet toutes les informations relatives à l'environnement marin de la Baltique, à ses évolutions, aux conséquences des mesures adoptées et mises en pratique pour le sauvegarder, etc.⁴⁵

Dès lors, la commission est garante de la bonne application de la convention ainsi que des normes qu'elle arrête, et veille à ce que ces prescriptions soient effectivement mises en place par les différents États parties.

De plus, elle est un centre de coordination et de réponse rapide lors d'accidents majeurs dans la mer Baltique (abordage susceptible d'entraîner une grave pollution marine par exemple).⁴⁶

Dans son mode de fonctionnement, la commission propose des recommandations qui ne peuvent être adoptées qu'à l'unanimité des États parties⁴⁷. Cette condition, qui peut sembler bien lourde là où d'autres organismes internationaux lui préfèrent la majorité, est en fait le gage (l'assurance) de l'application future et optimale de ces recommandations : la proposition ayant recueilli l'approbation de tous les membres, celle-ci ne devrait ainsi avoir aucun mal à être appliquée de manière effective et efficace par ces mêmes États⁴⁸.

⁴⁵ J. Beer-Gabe, "La Commission d'Helsinki", *Annuaire du droit de la mer*, 2011, p.490

⁴⁶ *Idem* note 45 ci-dessus

⁴⁷ *Idem* note 45 ci-dessus.

⁴⁸ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.28

Depuis les trente-cinq dernières années, la commission d'Helsinki a adopté plus de 200 recommandations (bien que toutes ne concernent pas le domaine du transport maritime). Nous pouvons, par exemple, citer la recommandation 33/2 du 15 juin 2011 portant sur la coopération en matière de rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses comme étant un parfait exemple de l'aboutissement du travail de la commission⁴⁹.

On peut citer également une recommandation relative à la mise au point d'un plan réciproque pour les lieux de refuge, plan qui fut finalisé et ratifié lors de la réunion ministérielle de 2010. Cette recommandation avait ainsi pour objectif d'aider au mieux les navires ayant besoin d'aide en harmonisant en amont les différents régimes nationaux de responsabilité et d'indemnisation.

La structure même de ces recommandations facilite également cette future application : chacune de ces proposition fixe des objectifs réalistes quant à la situation et aux possibilités de chacun des différents pays membres, ce qui favorise par la suite leur transcription dans les législations nationales⁵⁰.

De surcroît, il est important de noter que ces propositions sont, en amont, établies par les États parties dans des domaines spécifiques dont ils ont la charge. Ainsi, il s'agit d'une vision d'une coopération « verticale » : les membres de la commission sont force de propositions, propositions ensuite débattues au sein de l'organisme supranational⁵¹.

Enfin, la commission s'est dotée d'un système de rapports qui contraint les États parties à l'informer régulièrement des avancées (ainsi que des possibles difficultés) lors de l'intégration des recommandations dans leur législation respective⁵².

⁴⁹ J. Beer-Gabe, "La Commission d'Helsinki", *Annuaire du droit de la mer*, 2011, p.490

⁵⁰ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.28

⁵¹ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.27

⁵² F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.29

Il faut toutefois noter que la commission n'exerce aucun pouvoir coercitif : elle est dépourvue de pouvoir de sanction envers un pays qui n'appliquerait pas les dispositions prévues par le texte international⁵³.

Dès lors, pour renforcer son rôle, elle a créé plusieurs groupes et comités spécialisés pour l'aider et la conseiller afin d'adopter les meilleures recommandations.

II - La commission comme incubateur d'actions concrètes

Le rôle de la commission d'Helsinki ne se limite pas à ceux décrits plus haut. En effet, celle-ci a mis en place plusieurs programmes spécialisés destinés à mieux cibler les actions nécessaires à la protection de l'environnement marin de la mer Baltique.

On peut, en premier lieu, évoquer le projet BRISK (*Sub-regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea*)⁵⁴, programme sous régional dont l'objectif est d'améliorer la capacité de réaction des États riverains dans les hypothèses de pollutions par déversement de pétrole ou d'autres substances chimiques, toxiques pour l'équilibre écologique de la mer Baltique⁵⁵.

Ce projet fut mis en place de 2009 à 2012, avec un budget total d'environ 3,3 millions d'euros, et fut cofinancé par l'Union européenne (qui, rappelons-le, est partie à la convention d'Helsinki) par le biais de son programme BSR (*Baltic Sea Region*)⁵⁶.

La mise en place du projet BRISK n'est pas due au hasard du calendrier. Avec l'augmentation constante du trafic maritime en mer Baltique (et plus particulièrement du trafic pétrolier avec le retour au premier plan de la Russie dans la région), les déversements et autres accidents (collisions ou échouements) se sont multipliés.

⁵³ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.27

⁵⁴ Que l'on pourrait traduire par "Risques régionaux de pollution par hydrocarbures et substances dangereuses en mer Baltique"

⁵⁵ J. Beer-Gabe, "La Commission d'Helsinki", *Annuaire du droit de la mer*, 2011, p.490

⁵⁶ Que l'on pourrait traduire par "Région de la mer Baltique"

Dès lors, la seule solution efficace afin de prévenir et empêcher de tels accidents consistait en la mise en place d'opérations précoces (préventives) et organisées afin de réduire l'impact environnemental de telles pollutions⁵⁷.

En second lieu et plus généralement, citons le programme d'action pour les situations urgentes : le *Joint Comprehensive Program* (JCP), adopté durant la conférence internationale de Ronneby en 1990 et mis en place la même année⁵⁸. Ayant exactement les mêmes objectifs que ceux de la convention d'Helsinki, il regroupe tous les acteurs concernés dans la mise en œuvre de ce plan : représentants des États signataires, organismes financiers de la région, acteurs économiques, organisations non gouvernementales, etc. .

Ce *Joint Comprehensive Program* met en place, au niveau régional, une politique environnementale spécifique à l'environnement marin de la région, politique qui devra ensuite être transposée dans les législations nationales de façon harmonisée⁵⁹.

Il fut suivi d'un *Program Implementation Task Force* : organe d'application du programme précité. Créée en 1992 au sein même de la commission d'Helsinki, cette *task force* a rassemblé tous les acteurs potentiels susceptibles de financer le *Joint Comprehensive Program*.

Ce dernier – porté par la *task force* – a fait faire un grand pas dans la coopération maritime en mer Baltique en permettant à plusieurs acteurs d'horizons différents (États riverains, institutions financières, communauté européenne, acteurs maritimes, etc.), de s'engager autour de projets communs apportant une réelle protection à l'environnement maritime de la région⁶⁰.

⁵⁷ J. Beer-Gabe, "La Commission d'Helsinki", *Annuaire du droit de la mer*, 2011, p.490

⁵⁸ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer Baltique", *La Baltique "Méditerranée nordique"*, 1997, p.30

⁵⁹ *Idem* note 38 ci-dessus

⁶⁰ F. Ferrari, "La protection de l'environnement de la mer baltique", *La Baltique "Méditerranée Nordique"*, 1997, p.32

Chapitre 2 : La coopération pour la navigation en eaux glacées

Cette coopération prend une place toute particulière du fait des caractéristiques hivernales de la mer Baltique. Une coopération toute spécifique s'est, là encore, créée avec deux piliers distincts que sont la prévention par le partage d'informations et l'action par l'utilisation concertée de navires spécialisés : les brise-glaces.

Section 1 - Le partage des renseignements, base de la prévention

Ce processus de mise en commun des informations récoltées s'axe sur deux niveaux principaux : premièrement, il s'agit de récolter diverses observations et de les analyser à un niveau régional ; puis de les transmettre à un niveau supranational se chargeant de leur diffusion et donc de leur mise en commun.

I - La collecte partagée des informations de navigation

Les spécificités hivernales de la mer Baltique ont joué un grand rôle dans le rapprochement des acteurs pour rendre le transport maritime de plus en plus sûr et efficace. N'oublions pas que la navigation en mer Baltique, durant l'hiver, peut représenter un véritable défi (voire un danger) pour les navires et personnels navigants qui n'y seraient pas préparés. Dès lors, les professionnels du transport maritime en mer Baltique ont toujours dû naviguer en fonction des conditions hivernales et des eaux prises par les glaces⁶¹.

La mer Baltique est une mer semi fermée, caractérisée par de faibles courants avec les mers et océans extérieurs, ce qui accroît le phénomène de gel des eaux intérieures. Ainsi, certains bassins se retrouvent gelés tous les hivers (comme, par exemple, la baie de Botnie qui est prise par de fortes glaces tous les hivers et ce depuis plus de cinquante ans), tandis que d'autres ne sont pris par les glaces que lors d'hivers extrêmement

⁶¹ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.1

rigoureux (typiquement, il s'agit des régions les plus au sud de la Baltique, lesquelles ne sont recouvertes qu'exceptionnellement par les glaces)⁶².

Or, le trafic maritime en mer Baltique ne peut pas se permettre d'être stoppé chaque année durant les longs mois d'hiver, particulièrement pour les secteurs économiques où les échanges se réalisent à flux tendus. C'est pour cela que plusieurs programmes et outils communs furent mis en place.

Les premiers acteurs sont avant tout nationaux : chaque pays de la mer Baltique (Danemark, Suède, Finlande, Russie, Estonie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Allemagne, Norvège sans oublier les Pays-Bas) a mis en place un *Sea Ice Service* (SIS).

Il s'agit d'organismes étatiques chargés de collecter, analyser et diffuser les multiples données relatives à la navigation dans les glaces (géographie, température, mouvement des glaces, etc.)⁶³.

La phase de collecte des informations est assurée en maintenant des postes d'observation le long des côtes et des ports, en récoltant des informations auprès des navires circulant dans ces zones (et plus particulièrement auprès des brise-glaces), ou encore, en effectuant des vols de reconnaissance (voire en utilisant les systèmes d'imagerie satellite).

La diffusion de ces renseignements se fait alors par des rapports, bulletins, notes, prévisions et avertissements, selon la situation en cours et par d'autres canaux de diffusion : radio, télévision, média généralistes, Internet, etc.). Ils permettent une meilleure coordination entre les structures nationales et les services dispensés par les brise-glaces⁶⁴ (*cf. annexe 2*).

⁶² M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.415

⁶³ *Idem* note 62 ci-dessus.

⁶⁴ *Idem* note 62 ci-dessus.

II - La mise en commun des informations

Cette mise en commun des renseignements récoltés à l'échelon national a permis deux résultats concrets : d'une part une diffusion massive des informations ayant fait l'objet d'une analyse harmonisée, d'autre part la création d'un code spécifique regroupant une terminologie utilisée dans toute la mer Baltique concernant les conditions de navigation dans les eaux prises par les glaces.

A. La diffusion supranationale des données récoltées

Le second grand acteur se situe au niveau international. Il s'agit du *Baltic Sea Ice Meeting* (BSIM), qui regroupe tous les *Sea Ice Service* (SISs) nationaux des pays précités, ainsi que la société privée *Baltic Icebreakers* qui, de par sa nature et son activité, constitue un membre essentiel de l'organisation. Plus généralement, le BSIM accueille en son sein tous les acteurs (experts, professionnels du monde privé, administrations publiques...) ayant, pour intérêt commun, l'amélioration de la navigation en eaux glacées (notamment au plan de la sécurité)⁶⁵.

Le BSIM a, pour objectifs majeurs, l'échange régulier des informations récoltées par les SIS nationaux, la coordination internationale avec les opérations menées par les brise-glaces ainsi que l'organisation de conférences et rassemblements entre les SIS nationaux et leurs représentants afin d'améliorer continuellement leur coopération, et ce, quelles que soient les conditions économiques et politiques.

Le regroupement de tous les SIS au sein d'une même structure supranationale permet une harmonisation des informations, des procédures, et des actions entre les États riverains, au bénéfice de ces derniers, mais aussi pour les acteurs professionnels du transport maritime (armateurs, capitaines de navires, etc.)⁶⁶ (*cf. annexe 3*).

⁶⁵ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.415

⁶⁶ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.416

La collecte des données ainsi que leur transmission se fait d'une façon que l'on peut qualifier de « pyramidale » : Elles sont tout d'abord récoltées et analysées au niveau régional (au sein d'un même pays) par chaque SIS, lequel prépare alors un rapport national sur les conditions de navigation glaciaire. C'est ce rapport qui est ensuite transmis au *Baltic Sea Ice Meeting*. Ces rapports nationaux sont actualisés de façon hebdomadaire ou quotidienne, en fonction de la sévérité des conditions hivernales et des zones navigables concernées.

B. L'établissement de moyens harmonisés pour alerter

L'autre apport de ces experts et professionnels fut également, il y a plusieurs années, la création et l'utilisation du *Baltic Sea Ice Code*.

Pour en comprendre le fonctionnement, il faut, tout d'abord, analyser la façon dont ce code a été créé. Les conditions géographiques et climatiques de la Baltique ont, très tôt, forcé les États et navigateurs à disposer d'informations fiables et régulières sur les conditions de navigation dans ces eaux glacées. Ainsi, dès le milieu du XIX^e siècle certains pays se dotèrent d'un système d'observation des côtes.

Néanmoins, à ce stade, on ne peut pas encore parler de coopération : ces observations (et les analyses qui en découlaient) n'étaient pas recueillies dans tous les pays qui bordent la mer Baltique (seuls les plus dépendants du transport maritime investissaient dans de telles infrastructures et opérations). Ces informations n'étaient pas, non plus, partagées entre les pays riverains.

Ce n'est que plus tard, en 1925 plus précisément, qu'un premier élan de coopération commença à germer pour assurer une meilleure navigation dans les eaux prises par les glaces en Baltique. Ce fut à cette date que le « *Baltic ice experts* », regroupement d'experts et de représentants politiques, fut créé⁶⁷.

Les réunions du « *Baltic ice experts* » avaient pour but de traiter et de

⁶⁷ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.417

mettre en place les instruments permettant l'échange d'informations et la coordination des organismes participants : c'est de cette initiative qu'est né le *Baltic Sea Ice Code*, adopté à partir de 1927.

Sa mise en place se répandit alors particulièrement vite, et dès l'hiver extrêmement rigoureux de 1928/1929, la majorité des informations étaient récoltées, analysées et échangées suivant l'uniformisation mise en place par le code en question.

Laissée en arrière-plan par la 2^e guerre mondiale, la coopération via le BSIM fut remise au goût du jour à partir de 1954, lorsque le *Baltic Sea Ice Code (BISC)* fut réactualisé sur l'impulsion des experts danois, finlandais, néerlandais, suédois et allemands (il s'agissait, à l'époque, de la République fédérale d'Allemagne). Dès 1956, les représentants de l'URSS et des pays satellites tels que la Pologne et la République démocratique d'Allemagne rejoignirent le BSIM afin d'apporter leur pierre à la coopération, pour sécuriser la navigation dans une mer Baltique régulièrement prise dans les glaces⁶⁸.

Dès lors, les révisions du BSIC se succédèrent au fil des réunions organisées par le BSIM. Les priorités furent l'amélioration de l'échange des informations et des technologies, l'uniformisation et la traduction des terminologies utilisées dans le BSIC, l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, etc.

Mais revenons au code en lui-même. Il faut faire ici attention à la terminologie qui peut se révéler trompeuse. Le *Baltic Sea Ice Code* n'est pas un code au sens juridique du terme, c'est-à-dire un regroupement ordonné de lois et textes législatifs. Il s'agit en fait d'un regroupement de termes, d'abréviations, de numérotations uniformes permettant aux professionnels du transport maritime en mer Baltique (danois, finlandais, lituaniens ou russes...) d'être informés rapidement des conditions de navigation dans les glaces⁶⁹.

⁶⁸ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.417

⁶⁹ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.418

Sans entrer dans une explication détaillée des différents termes utilisés dans le code précité, il s'agit d'une liste de lettres et numéros (ainsi que d'autres informations succinctes) utilisés dans les messages et échanges relatifs aux conditions de navigation dans les zones glacées particulières de la mer Baltique, aux abords des ports et sur les principales routes maritimes (*cf. annexe 4*).

Pour exemple, les premières versions de ce code ne contenaient que deux lettres : la lettre « j » décrivant les caractéristiques des glaces, la lettre « k » concernant les obstructions à la navigation du fait de ces obstacles. Par la suite d'autres lettres ont été implémentées (pour décrire l'évolution des glaces observées par exemple), de même que de nouveaux sigles, cartes et précisions⁷⁰.

Section 2 - La mutualisation des moyens, base de l'action commune

Les actions concrètes pour dégager les voies maritimes et sauver les navires marchands pris dans les glaces sont menées par les navires spécifiques que sont les brise-glace. Leur présence est impérative dans cette zone sujette à des hivers rigoureux. De fait, certains États ont opéré une rationalisation des utilisations de ces navires.

I - Les brise-glace, navires hautement spécialisés et indispensables

Répetons-le, le commerce autour de la Baltique ne peut se permettre une paralysie de plusieurs mois par an. Toutefois, les meilleurs moyens de prévention et d'information ne peuvent pas toujours empêcher les routes commerciales maritimes (et les navires y circulant) d'être bloquées. Une forte présence de brise-glace permet de rouvrir ces voies maritimes et de dégager les navires pris au piège.

Les brise-glace sont donc primordiaux pour assurer un transport maritime régulier en mer Baltique, navigation vitale pour cette partie de l'Europe.

⁷⁰ M. Sztobryn, "Sea Ice Services in the Baltic Sea", *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2009, p.418

À titre d'exemple, en 2003, 40% des marchandises transportées entre la Finlande et d'autres pays l'ont été pendant l'hiver alors que des zones entières étaient prises par les glaces.

Le trafic en mer Baltique ayant augmenté de façon surprenante ces dernières années, il faut s'attendre à un besoin toujours plus croissant de navires spécialisés⁷¹.

Les brise-glace actuels n'ont pas été construits pour prêter main forte à des navires marchands toujours plus grands et transportant toujours plus de marchandises à leur bord. Cette préoccupation vaut pour tous types de navires et de marchandises, mais concerne surtout les imposants pétroliers au départ de Russie et contenant des tonnes d'hydrocarbures. Nul doute que de tels navires, s'ils étaient pris dans les glaces et endommagés, pourraient causer des dégâts irréparables à l'environnement marin de la Baltique, déjà très fragilisé.

Dès lors, le développement, la construction, l'entretien et l'utilisation de navires spécialisés restent prioritaires.

Or, de tels investissements sont extrêmement coûteux et il serait difficile pour un seul pays de remplir cet objectif sans aide extérieure. La solution serait de mettre en commun les efforts et investissements de différents États, ainsi que de mettre au premier plan la coopération entre les structures et administrations nationales dans l'allocation de ces ressources et l'utilisation des brise-glace.

À la base, chaque État riverain dispose d'un ou plusieurs brise-glace. Mais leur construction et leur entretien sont onéreux, et le risque est réel de voir ces navires spécialisés « inutiles » durant les hivers peu rigoureux ou dans des zones praticables sans difficulté. À l'inverse, les périodes hivernales particulièrement froides ont mis en exergue certaines failles dans l'utilisation coordonnée de ces bâtiments, et la demande de tels navires dépasse bien souvent l'offre.

⁷¹ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.3

Il fallait donc impérativement trouver une solution afin d'utiliser au mieux ces brise-glace⁷².

II - L'objectif d'une meilleure utilisation commune des brise-glace

La rationalisation de l'utilisation des brise-glace passe par plusieurs types d'accord : des accords multilatéraux qui permettent une meilleure allocation de ces navires sur des périmètres élargis couvrant le territoire maritime de plusieurs États, tandis que des accords bilatéraux sont parfois nécessaires pour s'adapter aux spécificités de certains pays ou de certaines zones particulières.

A. Un objectif de coordination par des accords multilatéraux

Cette solution passe, là encore, par une coopération entre les pays riverains de la Baltique, coopération qui peut prendre des formes plus ou moins formelles également. Ainsi et de manière générale, les pays riverains ont élaboré ensemble plusieurs propositions améliorant l'utilisation commune des brise-glace en mer Baltique, parmi lesquelles nous pouvons noter :

- étudier la possibilité d'une utilisation commune et à grande échelle (c.-à-d. régionalement) des différents brise-glace entre tous les pays riverains ;
- apporter un support aux acteurs professionnels liés à la construction et à l'entretien de tels navires spécialisés pour les adapter à une utilisation sur des voies maritimes toujours plus empruntées ;
- soutenir les innovations et investissements permettant le développement de brise-glace plus performants et capables d'aider des navires aux tonnages de plus en plus importants ;
- élaborer un programme de recherche centré autour de la sécurité pour la navigation glaciaire⁷³.

⁷² "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.1

⁷³ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.2

Une autre forme de collaboration, plus formelle, consiste en un groupe de travail au sein du BSIM. Ce groupe de travail, né en 2004, est le résultat de la coopération menée en amont au sein de la commission d'Helsinki pour aboutir à une harmonisation et une participation renforcée afin de rendre la navigation dans les glaces plus sûre.

L'objectif de ce groupe de travail spécifique est d'assurer et d'améliorer le transport maritime en mer Baltique durant toute l'année et plus particulièrement, durant les saisons hivernales. Le groupe a également listé plusieurs sous objectifs, précis, pouvant recouper ceux listés plus haut : analyser et prévoir la demande de brise-glace selon l'évolution du trafic maritime, améliorer l'efficacité de ces navires et de leurs opérations en mer baltique, améliorer les informations et renseignements fournis aux navires et à leurs personnels concernant la navigation dans les glaces, les prévisions portuaires,...⁷⁴.

Une dernière forme de collaboration peut également être utilisée par le biais d'accords entre États riverains. Citons, notamment, un accord de ce type, signé en 1961 par les différents gouvernements finlandais, suédois, danois et norvégiens pour ce qui est de la coopération en matière d'utilisation de brise-glace.

Un plan, basé sur l'accord nommé « *Nordic Agreement* », est mis en œuvre tous les ans et tout particulièrement par la Suède et la Finlande dans la baie de Botnie (à l'extrême nord du golfe du même nom, régulièrement pris par les glaces une très grande partie de l'hiver). Cet accord implique que tous les navires en provenance ou à destination des États précités doivent être assistés par un brise-glace lorsque la situation l'exige⁷⁵.

Le *Nordic Agreement* est également l'occasion pour les États membres d'émettre des propositions en vue d'assurer une navigation plus sûre dans les glaces.

⁷⁴ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.7

⁷⁵ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.14

Parmi ces propositions et recommandations, citons :

- une meilleure transmission des informations concernant les conditions de navigation à tous les navires se trouvant dans la mer baltique ;
- une plus grande disponibilité des brise-glace qui devraient intervenir, non plus seulement en cas d'urgence, mais dès qu'un navire en fait la demande ;
- la rédaction de contrats communs d'affrètement de brise-glace battant pavillon d'un autre de ces États ;
- une uniformisation, entre États, des critères selon lesquels un navire peut être autorisé ou non à naviguer dans des eaux prises par les glaces⁷⁶.

Cette dernière proposition est particulièrement importante puisque ces critères sont parfois différents d'un pays à l'autre (par exemple entre la Finlande et la Russie), mais aussi parce que certains pays (Suède notamment) considèrent que naviguer dans des eaux glacées sans les certifications nécessaires constitue un non-respect des règles de sécurité.

B. Une recherche d'efficacité par des accords bilatéraux

Mais de tels accords peuvent parfois être aussi bilatéraux. Du fait de l'augmentation du trafic maritime au départ et à destination de la Russie, les brise-glace de ce pays ne peuvent plus faire face à la demande en période d'hiver rigoureux.

Ainsi en 2014, la Finlande et la Russie ont conclu un accord de coopération (entré en vigueur en 2016) par lequel ces pays peuvent demander à l'autre partie une assistance par brise-glace lorsque leurs propres navires spécialisés ne sont pas suffisants (en nombre ou en puissance)⁷⁷. Une telle assistance dispose ainsi d'un cadre juridique clair :

- des brise-glace finlandais peuvent ainsi effectuer des opérations dans les eaux territoriales russes, et inversement ;
- l'opération est formalisée par un accord commercial qui prévoit

⁷⁶ "Baltic Sea Winter Motorways – Progress Report n°1", Motorways of the Baltic Sea Icebreaking Sub-Group, 2004, p.14

⁷⁷ M. Komonen, "Icebreaking services agreement with Russia comes into force", International Law Office Newsletters, 2016

une compensation financière ainsi que les conditions de l'assistance ;

- le passage des frontières maritimes dans des situations d'assistance est simplifié (les navires assistants et assistés sont dispensés de suivre les procédures formelles de douanes par exemple)⁷⁸.



Figure 3: Le 50 Let Pobedy ("les 50 ans de la victoire"), plus récent des brise-glaces russes

Autre exemple, celui de la convention bilatérale entre la Suède et la Finlande qui vient s'ajouter au *Nordic Agreement* précité (ces deux pays ayant un besoin tout particulier d'harmoniser leur utilisation de brise-glace durant les saisons hivernales)⁷⁹. Cet accord ne remet pas en cause le *Nordic Agreement*, et ne fait que renforcer la coopération spécifique entre ces deux pays afin de leur donner de nouvelles possibilités d'organisation de leur flotte de navires spécialisés.

Cet accord prévoit qu'il est de la responsabilité du brise-glace le plus proche de porter assistance au navire en détresse, et ce, quel que soit le port de destination du navire en danger ou bien encore le pavillon du brise-glace. Cet accord est basé sur le principe de « *service-to-service* », sans compensation financière. Néanmoins, une système d'indemnisation

⁷⁸ M. Komonen, "Icebreaking services agreement with Russia comes into force", *International Law Office Newsletters*, 2016

⁷⁹ M. Komonen, H. Ljungberg, "Finland and Sweden strengthen cooperation in winter navigation", *International Law Office Newsletters*, 2012

fut mis en place dans certaines circonstances : lorsque les brise-glaces d'un des États sont particulièrement sollicités pour assister des navires en détresse dans les ports de l'autre État, ce dernier – qui bénéficie de l'aide apportée – se doit alors de prendre à sa charge le coût supplémentaire relatif à la consommation de carburant entraîné par les opérations en question⁸⁰.

Dès lors les brise-glaces de ces deux pays (Finlande et Suède) ont été en mesure d'opérer dans une région plus grande, ce qui permit une meilleure utilisation de ces flottes combinées au bénéfice de toutes les parties en présence.

⁸⁰ M. Komonen, H. Ljungberg, "Finland and Sweden strengthen cooperation in winter navigation", *International Law Office Newsletters*, 2012

Titre 2 - La coopération juridique : le croisement des intellectuels et des praticiens

Cette coopération juridique est essentiellement le fruit du travail régulier et profond des juristes des pays scandinaves se regroupant en de nombreuses occasions pour opérer un rapprochement (voire un croisement) des législations nationales dans le domaine du transport maritime.

L'un des aboutissements les plus concrets de cette forme toute particulière de coopération juridique se matérialise dans ce que l'on appelle les « Codes maritimes nordiques ».

Chapitre 1 : La coopération entre juristes nordiques

Cette participation coopérative de juristes s'est développée il y a plusieurs décennies. Dès lors, il n'est pas étonnant que celle-ci ait évolué au fil des époques et des « manières » de créer le Droit. De même, et de façon beaucoup plus récente, la coopération s'organise et se concrétise au travers de nombreux lieux et institutions différents. Les plus importants seront évoqués ici.

Section 1 - Les formes et objectifs de la coopération au fil du temps

Nous pouvons considérer ici que cette collaboration entre juristes nordiques s'est déroulée en deux grandes étapes. Au début officieuse et recentrée, elle s'est vue dotée d'un cadre juridique international clair avec la convention de Helsinki de 1962.

I - Une coopération officieuse et ancienne

Cette première forme de cohésion entre juristes scandinaves est née d'un regroupement officieux dont les travaux pouvaient être concrétisés de différentes manières.

A. Le point de départ : les « Meeting of Nordic Jurists »⁸¹

En effet, la coopération entre les juristes et intellectuels des pays scandinaves (Danemark, Norvège, Suède et Finlande) est un processus qui puise ses racines dans une histoire profonde, et ce, pour plusieurs raisons : ces pays, « baignant » depuis longtemps dans une culture commune, partagent un même intérêt politique et juridique pour des thèmes particuliers portant sur le droit maritime, le droit commercial, la protection de l'environnement maritime, etc.

Historiquement parlant, les deux puissances principales de la région étaient le royaume du Danemark et celui de Suède. Souvent en conflit, leur influence sur la Baltique (ainsi que sur le reste du continent européen) déclina peu à peu, ce qui les poussa à se rapprocher sur quelques domaines, dont certains aspects juridiques⁸².

Malgré des siècles de tensions – voire de conflits – en Europe, une certaine accalmie se fit sentir à la fin du XIX^e siècle, moment à partir duquel les juristes danois, norvégiens et suédois profitèrent pour se rapprocher. La Finlande étant, à l'époque, un Grand-Duché de Russie, elle ne rejoindra cette forme de coopération qu'au sortir de la 1^e guerre mondiale lorsqu'elle obtint son indépendance.

En 1872, une première rencontre informelle fut organisée entre ces juristes (il s'agit du premier *Meeting of Nordic Jurists*), dont le but était l'échange, l'élaboration ainsi que la présentation de projets de réforme des droits concernés (dont le droit maritime notamment). Cette rencontre (et celles qui suivront) étaient le lieu idéal pour mettre en avant les travaux des différents juristes et praticiens dans un esprit de confidentialité, et ce afin d'éviter les turbulences propres à la vie politique des textes législatifs⁸³.

⁸¹ Que l'on pourrait traduire par "Rencontres des juristes nordiques"

⁸² J. Karhu, "Introduction to Finnish Law – Legal History : the past and the present of Nordic Law", University of Lapland, 2010, p.6

⁸³ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", Stockholm Institute for Scandinavian Law, p.59

Du fait de leurs positions importantes (juges, avocats, universitaires, etc.) dans leurs systèmes judiciaires respectifs, les juristes qui participaient à ces regroupements n'eurent que peu de mal à faire adopter les modifications discutées entre eux dans leur droit national. Un premier mouvement de rapprochement put ainsi voir le jour.

Poussés par les résultats fructueux de cette première rencontre, les participants souhaitèrent poursuivre dans cette voie et décidèrent donc de renouveler le processus. Ainsi, tous les trois ans, les juristes se retrouvaient pour échanger et coopérer de façon régulière sur les grands thèmes du droit⁸⁴.

Au sortir de la 2^e guerre mondiale, cette coopération connut un nouveau souffle, la guerre ayant marqué un coup d'arrêt dans le mouvement de rapprochement et d'échange. L'âge d'or de ce mouvement eut lieu entre les années 50 et 70, période pendant laquelle de nombreux organes spécialisés furent créés pour encadrer et élargir ces échanges de plus en plus poussés.

B. Les moyens de donner vie à cette coopération

Quelles étaient les différentes formes ce mode de coopération ?

À la suite des réunions et après que les participants aient fait connaître leurs avancées dans leurs pays respectifs, la deuxième étape consistait à établir des comités dans les États concernés : ces comités ayant pour objectif d'établir des propositions de modification des lois nationales dans les domaines concernés afin de les rapprocher.

L'ampleur de la tâche de ces comités variait d'un sujet à un autre : bien souvent, ils étaient chargés d'harmoniser leurs différentes approches, mais en aucun cas d'établir un travail préparatoire en vue d'une nouvelle loi nationale.

⁸⁴ U. Bernitz, "Nordic Legislative Cooperation in the New Europe – A Challenge for the Nordic Countries in the EU Perspective", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.30

Dans certains cas, bien spécifiques, les comités nationaux pouvaient ne faire qu'un « *single joint committee* » (une commission unique) dans lequel se retrouvaient les représentants de chaque État⁸⁵.

Autre méthode, un traité pouvait être signé entre les pays scandinaves concernés pour acter ce rapprochement juridique et lui donner une portée réelle. Néanmoins cette deuxième méthode n'était pas la plus usitée et on lui a souvent préféré une autre façon de faire, moins formelle : la première étape consistait à trouver un accord entre les États scandinaves sur une formule commune (« *common wording* »).

Les échanges se faisaient alors bien souvent entre les représentants des différents ministères de la justice pour s'accorder sur un texte qui servirait de base pour la rédaction d'un « Act » (d'une loi), qui serait alors introduit dans le système législatif de chaque pays concerné (les « Acts » étant alors quasiment identiques d'un pays à un autre)⁸⁶.

Cette méthode a l'immense avantage d'être bien plus souple et donc de favoriser une coopération volontaire plutôt que subie : il s'agit ici de rechercher l'unanimité, le meilleur compromis possible entre les pays concernés. Cela permettait au final de s'assurer de la meilleure volonté de chacun et donc d'une coopération sans accroc.

Néanmoins cette souplesse n'est pas non plus sans inconvénient : du fait de l'absence d'impérativité de ces règles, les législateurs nationaux peuvent plus facilement dévier de la formule commune. Cependant, bien souvent, les législateurs prenaient garde de respecter la formule commune afin d'obtenir une législation uniforme et sans ambiguïté.

II - L'adoption d'un cadre juridique déterminé par la convention de Helsinki de 1962

La coopération entre les juristes scandinaves trouva enfin un cadre juridique clair grâce à la convention de Helsinki de 1962. Cette

⁸⁵ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", Stockholm Institute for Scandinavian Law, p.61

⁸⁶ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", Stockholm Institute for Scandinavian Law, p.61-62

convention, par sa nature, embrasse pleinement l'idée de coopération juridique nordique et ce notamment dans ses articles 2 à 7⁸⁷.

L'article qui nous intéresse de plus près est l'article 4 qui reprend le principe fondamental de cette coopération : les États parties à la convention s'engagent à poursuivre leur coopération juridique dans l'objectif d'arriver à une harmonisation complète en droit privé (au sens large, ce qui inclut bien évidemment le droit du transport maritime).

La mise en place de la coopération née de la convention de Helsinki se fait sous l'égide du *Nordic Council*⁸⁸ (assemblée des membres des différents parlements des pays scandinaves) ainsi que du *Nordic Council of Ministers*⁸⁹ (regroupement des ministres nordiques d'un ou plusieurs secteurs, et notamment les ministres de la justice). Ce sont ces deux instances qui établissent des programmes et plans d'action afin d'assurer et améliorer sur le long terme un suivi de la coopération juridique scandinave.

Dans le domaine maritime, le plan d'action s'attache, actuellement et en priorité, à un objectif de ratification (et de transposition dans les lois nationales) de la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses⁹⁰.

Il est également à noter que c'est grâce au travail de ces organismes qu'est née, en 1994, la refonte des codes maritimes nordiques (dont nous parlerons plus en détail ci-dessous). Codes qui sont entrés en vigueur en Suède, au Danemark, en Norvège et en Finlande.

En effet, ces codes ont d'abord fait l'objet d'échanges et de négociations entre les ministres des États concernés, puis ont été adoptés suite aux propositions du *Nordic Council* et du *Nordic Council of Ministers*.

⁸⁷ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.61

⁸⁸ Que l'on pourrait traduire par "Conseil nordique"

⁸⁹ Que l'on pourrait traduire par "Conseil nordique des ministres"

⁹⁰ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.74

Néanmoins, les codes maritimes nordiques ne sont qu'une étape – certes, importante et impressionnante – dans la refonte sur le long terme du droit du transport maritime dans les États scandinaves. Refonte qui a perduré après que soient entrés en vigueur les nouveaux codes.

En 1996, de nouvelles dispositions sur le sauvetage en mer ont été créées suite à une convention internationale (1989). De même, la même année sont entrées en vigueur de nouvelles dispositions relatives à la responsabilité pour dommages par hydrocarbures. Ainsi toutes ces modifications ont été adoptées par les pays scandinaves après avoir fait l'objet de discussions en amont par les ministres des États en question, et ce, afin de d'opérer une harmonisation entre les différentes législations nationales⁹¹.

Section 2 - Les différents lieux de coopération entre juristes nordiques

Nous pouvons dire que cette coopération peut prendre place à un premier niveau, international (et ce grâce aux travaux des délégations des États scandinaves au sein des organisations internationales), mais aussi à un second niveau, régional, où une multitude de praticiens, professeurs et juristes œuvrent afin de donner des débouchés nouveaux à cette coopération juridique.

I - Le « bloc nordique » au sein des organisations internationales

La coopération entre juristes et ministères scandinaves ne se prononce pas uniquement lors du rapprochement de leurs lois nationales ou lors de l'adoption d'une convention internationale au sein de leur système législatif. En amont, c'est-à-dire au sein même des instances internationales qui donnent naissance à ces instruments juridiques (et notamment au sein de l'OMI), les représentants des pays scandinaves se réunissent afin de coopérer et d'accorder leurs positions respectives⁹².

⁹¹ S. Blomstrand, "Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.74

⁹² L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.38

Cette forme de rapprochement est, quelque part en soi, naturelle : animés par une culture croisée et des objectifs bien souvent rapprochés, les États nordiques cherchent une position commune quant au rejet ou à l'adoption de ces textes internationaux et à leurs conditions.

Ainsi, lors des travaux préparatoires de la convention de Bruxelles de 1924, au sein du comité maritime international, les représentants des États scandinaves se sont regroupés et ont accordé leurs points de vue afin que les « spécificités nordiques » ne soient pas mises à l'écart. Ce travail de coopération était aussi présent pendant toute la phase de modification et de rédaction du texte.

Ce rapprochement s'est également fait sentir lors de l'insertion de la convention de Bruxelles dans les régimes juridiques des pays scandinaves, puisque cette intégration s'est faite d'une façon très similaire dans chacun de ces pays du fait du travail d'harmonisation des juristes nordiques. Ainsi l'intégration de la convention dans les lois nationales fut actée en 1937 pour le Danemark, en 1938 pour la Suède et la Norvège et en 1939 pour la Finlande.

Ce processus a également été utilisé lors de la préparation, de la rédaction et de l'adoption d'autres conventions internationales : Conventions internationales sur la saisie des navires (1952), sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (1976), sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1992), sur les hypothèques et privilèges maritimes (1993), mais également en 1968 où les délégations scandinaves ont, là encore, étroitement coopéré lors du travail de rédaction du protocole de Visby⁹³.

II - Les autres visages de la coopération nordique

Ce processus de coopération ne se déroule pas uniquement au sein des institutions régionales ou internationales, en effet la création du Droit n'est pas l'apanage du législateur national.

⁹³ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.39

Cette coopération entre les différents droits des pays nordiques progresse à tous les niveaux, dans les instances et sous des formes concrètement liées à la réalité des mondes économique, commercial et juridique.

Une des formes les plus performantes de mise en commun des droits scandinaves pourrait être celle qui s'est formée entre les juges des pays nordiques. En effet, à la base les décisions d'une juridiction nationale ne sont pas *de facto* applicables dans un autre pays (ces décisions n'ont en aucun cas force exécutoire).

Mais les juges des pays scandinaves essayent de compenser ce manque de force exécutoire en prenant en compte ces décisions étrangères lorsqu'ils doivent eux-mêmes rendre une solution juridique sur un cas similaire⁹⁴.

Pour exemple : lorsqu'un cas spécifique se présente devant un juge danois, ce dernier essaiera, autant que faire se peut, de prendre connaissance des décisions de ses homologues norvégiens, suédois ou encore finlandais sur des affaires similaires, et d'analyser les solutions en question afin de voir si celles-ci peuvent être applicables de manière effective et utile dans la jurisprudence nationale danoise.

Et, lorsque les affaires en question sont similaires, le juge n'hésitera pas à se référer aux décisions rendues par ses homologues étrangers pour illustrer son raisonnement juridique ; sa décision bénéficiant ainsi d'une plus grande reconnaissance.

Dès lors, cette pratique des juges nordiques permet, au fil du temps, un croisement des jurisprudences qui aboutit à un resserrement des décisions de justice et, de fait, à un rapprochement des différents droits concernés.

Ce rapprochement est dû aux facteurs suivants :

- une cohérence culturelle et harmonisation législative en amont,

⁹⁴ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.51

qui rend plus facile la compréhension des décisions des autres juges scandinaves (tant sur le fond que sur la forme) ;

- une confiance mutuelle entre ces pays (qualité du système judiciaire, taux de corruption très faible, mêmes préoccupations pour le transport maritime et la protection de l'environnement).

En outre, ce mouvement est porté par le fait que la doctrine juridique (au sens large) a régulièrement l'occasion de se rencontrer au sein des écoles et facultés de droit scandinaves, lors de séminaires inter-nordiques, etc.

Il en résulte que les praticiens bénéficient de sources juridiques bien souvent communes. L'exemple le plus parlant en est le « *Nordisk domme i sjöfartsanliggender* » (*Nordic judgments in maritime matters*), recueil de publications et de décisions des cours de justice et arbitrales des États scandinaves en rapport avec le transport maritime⁹⁵.

Les études juridiques dans les pays scandinaves relatives au domaine du transport maritime jouent également un grand rôle car elles permettent de propager cette vision commune du transport maritime dans les pays nordiques.

Cela a, par ailleurs, abouti à la création du *Scandinavian Institute of Maritime Law*⁹⁶ (*Nordisk Institutt for Sjørett*), à Oslo en 1963. Cet institut autonome de l'université d'Oslo, a acquis au fil des années une certaine renommée du fait de ses enseignements spécialisés en droit maritime, mais aussi parce que de nombreux juristes des pays scandinaves y ont effectué une partie de leurs études relatives au droit maritime⁹⁷.

De surcroît, l'institut a permis d'établir un meilleur échange entre les universités nordiques et les professionnels du transport maritime au travers de séminaires bi-annuels qui permettent essentiellement aux professionnels (quels qu'ils soient) de se retrouver pour échanger leurs idées.

⁹⁵ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.50

⁹⁶ Que l'on pourrait traduire par "Institut scandinave de droit maritime"

⁹⁷ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.49

Tout cela a également un impact conséquent sur la recherche juridique.

Une grande partie du droit privé (dont le droit maritime) scandinave puise ses racines dans une histoire et une culture communes, les législations d'un pays étant souvent influencées par celles d'un autre pays. Dès lors il n'est pas étonnant que la littérature juridique se concentre de manière générale sur des problématiques régionales.

L'institut est en effet à l'origine de la collection « *Marius* » qui regroupe plus de 400 volumes spécialisés sur le droit maritime et le droit des transports (ainsi que le droit de l'énergie).

Mais l'intérêt porté au droit du transport maritime ne se limite pas à cette formation. D'autres pays scandinaves abritent des instituts ou formations spécialisés en droit du transport maritime tant la matière est considérée comme étant d'une importance toute particulière dans cette région. Ainsi, un centre de droit des transports fut créé en Suède sous l'égide du Professeur Kurt Grönsfors en coopération avec l'association suédoise de droit maritime. Stockholm abrite en outre l'« *Institute of Maritime and Transport Law* ». La ville de Turku a fondé le « *Finnish centre of maritime law* » également⁹⁸.

De manière plus pratique cette fois-ci, nous pouvons également citer l'utilisation, par les professionnels du transport maritime, de documents uniformisés. Il est plus que courant de voir l'utilisation de documents standardisés au niveau international, que ce soit pour l'affrètement, la construction de navires ou la vente de navire d'occasion.

Il est à noter que plusieurs de ces documents ont également été développés « régionalement », c'est-à-dire en prenant en compte les spécificités et particularités d'une zone géographique donnée et des acteurs économiques et juridiques qui y opèrent.

Nous pouvons, par exemple, citer le « *Scancon CP* » (mis en place dans les années 50 par la BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*)) mais

⁹⁸ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.50

qui n'a pas connu d'utilisation élargie) qui est un modèle de charte - partie rédigée spécifiquement pour le commerce maritime scandinave, et dans laquelle on retrouve des dispositions particulières au transport maritime dans la région, telle la navigation dans les eaux prises par les glaces⁹⁹.

Nous retrouvons également ce rapprochement dans le domaine de la construction des navires et plus spécifiquement dans les contrats de construction qu'utilisent les associations nationales (norvégienne, suédoise, finlandaise) de constructeurs de navires et qui présentent de grandes similarités entre eux, bien que la forme de ces documents puisse parfois varier.

Citons également les « *General Conditions of the Nordic Associations of Freight Forwarders* » (*Nordiska Speditionsvillkoren* 2000)¹⁰⁰, document contractuel entre les transitaires et leurs clients, basé sur le modèle FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) mais modifié pour correspondre aux particularités du marché nordique¹⁰¹.

Néanmoins, aussi divers que puissent être les visages et les résultats du processus de coopération juridique entre les pays scandinaves, l'avancée la plus aboutie semble être sans conteste la création et le renouvellement des Codes maritimes nordiques.

Chapitre 2 - Les Codes maritimes nordiques

Afin de pouvoir appréhender les tenants et les aboutissants des Codes maritimes nordiques, il est nécessaire d'une part de comprendre d'où ils viennent, et d'autre part d'analyser leur place au sein du système international afin d'appréhender leur spécificité.

⁹⁹ Cf. Annexe 5

¹⁰⁰ Que l'on pourrait traduire par "Conditions générales de l'association nordique des transitaires"

¹⁰¹ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.48

Section 1 - La création des Codes maritimes nordiques

Les Codes maritimes nordiques qui sont actuellement en vigueur dans les pays scandinaves n'ont pas toujours existé tels quels. Ainsi ces codes, très anciens à la base, ont subi plusieurs évolutions et modifications avec le temps afin de pouvoir intégrer en leur sein les évolutions amenées par les textes internationaux.

I - Les premiers Codes maritimes nordiques

Comme dit plus haut, les Codes maritimes nordiques n'ont pas été créés en un jour. Ils sont le résultat de plusieurs siècles d'histoire et de culture commune aux différents pays scandinaves, avant que ces facteurs n'aboutissent à la rédaction des codes en question.

A. Rappels historiques

Nous n'allons pas ici reparler de la Ligue hanséatique qui, bien que son rôle fût extrêmement important, ne peut pas être considérée comme étant la pierre angulaire de la coopération juridique et légale qui caractérise les États scandinaves.

De façon évidente l'on remarquera, en regardant une carte de la région, que les quatre principaux pays scandinaves que sont le Danemark, la Norvège, la Suède et la Finlande (l'Islande étant mise ici à part pour son rôle plus que minime dans ce processus de coopération) sont très proches. Dès lors, il n'est pas difficile de deviner que ces quatre États, plus ou moins jeunes, partagent une histoire et une culture commune qui a permis de façonner le mouvement de coopération et d'harmonisation qui caractérise cette zone.

Ainsi, il nous paraît nécessaire de revenir brièvement une dernière fois à des considérations historiques afin de comprendre l'ensemble des tenants et des aboutissants d'une coopération déjà ancienne qui marque, encore de nos jours, le paysage juridique du transport maritime dans les pays nordiques.

Il nous faut donc remonter loin dans le temps, jusqu'à la transformation de ces territoires indistincts en États indépendants et souverains.

Ainsi, la Suède ne fut considérée comme tel qu'entre le XII^e et le XIII^e siècle, tandis qu'à cette époque la Finlande, telle que nous la connaissons actuellement, n'était pas encore née et était sous souveraineté suédoise.

De 1397 à 1523, le Danemark, la Norvège et la Suède étaient unis au sein de l'Union de Kalmar et dirigés par un seul monarque, dont le plus connu fut la reine Marguerite 1^e de Danemark, à l'origine de cette union.

La Norvège fut cependant intégrée au royaume du Danemark, mais dut être cédée à la Suède suite aux guerres napoléoniennes. Ce n'est qu'en 1905 que la Norvège déclara son indépendance de la Suède. La Finlande, quant à elle, fut perdue par la Suède et cédée à la Russie en 1890, ne devenant indépendante de l'Union soviétique qu'en 1917¹⁰².

Depuis lors, la scène géopolitique de la région ne connut plus d'autre bouleversement majeur et resta à peu près la même jusqu'à nos jours. Mais nous voyons bien, à travers ce rappel, que ces quatre pays partagent, *de facto*, un fort lien historique et culturel, lien qui joua un rôle majeur dans la mise en place des Codes maritimes nordiques.

B. Le temps de la création

Il faut tout d'abord savoir que les pays scandinaves étaient déjà dotés de codes maritimes, et ce avant la création des Codes maritimes *nordiques*. Ainsi, la Suède disposait dès 1667 d'un code maritime dans lequel on peut ressentir les influences du droit maritime de Visby, de Lübeck, des Pays-Bas et Danois. Au Danemark, un code maritime était déjà entré en vigueur en 1561 sous le règne du roi Fredrik II, remplacé par un nouveau code en 1683 après la campagne d'évangélisation du pays.

Bien que ces textes anciens soient, sans surprise, très différents des nouveaux Codes maritimes nordiques, ils contenaient notamment déjà

¹⁰² L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.35

des règles sur le transport de marchandises ; le code maritime suédois de 1667 disposant déjà à l'époque que le transporteur maritime ne pouvait s'exonérer de sa responsabilité, sauf en cas de force majeure.

Lorsque l'on parle des premiers Codes maritimes nordiques datant du XVII^e siècle, ceux-ci sont avant tout les codes danois et suédois, ce qui atténue grandement l'idée de coopération. Néanmoins il ne faut pas occulter le fait que ces deux codes furent un support non négligeable dans la création des « nouveaux » codes¹⁰³.

L'étape suivante survint entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e. En 1891 la Suède se dote d'un nouveau code maritime afin de remplacer celui de 1864 ; le Danemark quant à lui évolue d'une façon similaire avec un nouveau code maritime en 1892 ; de même que la Norvège avec un code de 1893. La Finlande, quant à elle, adopta un code maritime en 1873, remplacée ensuite par une nouvelle version de 1939, néanmoins très semblable aux autres codes maritimes nordiques¹⁰⁴.

Nous pouvons donc constater que l'adoption de ces différents codes s'est faite dans un laps de temps plutôt réduit (quelques années tout au plus), preuve que les évolutions législatives liées au transport maritime se font d'une manière régionale, et ne concernent pas seulement un pays. Point intéressant, nous retrouvons, dans tous ces textes, le même principe de responsabilité du transporteur maritime, bien que ce dernier puisse bénéficier d'une limitation de responsabilité.

Ainsi ce que l'on nomme par « Code maritime nordique » n'est pas un code unique, commun à tous les pays scandinaves, mais quatre codes maritimes distincts extrêmement semblables quant à leur contenu.

II - La refonte de 1994

Comme dit précédemment, les Codes maritimes nordiques ont évolué et ont été remplacé, à plusieurs reprises, au fil des années. Mais le dernier

¹⁰³ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.35

¹⁰⁴ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.37

changement majeur fut, en 1994, la refonte des codes en question. La cause est à chercher du côté de la présence toujours plus importante des conventions internationales majeures relatives au droit de la mer et au droit du transport maritime à partir du XX^e siècle : convention de Bruxelles de 1924, protocole de Visby en 1968, mais aussi et surtout les Règles de Hambourg en 1978¹⁰⁵.

Ainsi à la fin des années 80, les pays scandinaves se sont une fois de plus rapprochés afin de joindre leurs efforts dans le but de créer de nouveaux codes maritimes nordiques. Ces efforts aboutirent au début des années 90 (1994 plus précisément) à l'entrée en vigueur des nouveaux Codes maritimes nordiques.

Ces nouvelles versions sont clairement basées sur les conventions internationales citées précédemment que sont la convention de Bruxelles et le protocole de Visby. En outre les rédacteurs ainsi que les législateurs nationaux ont décidé d'adapter les nouveaux textes en fonction des apports des Règles de Hambourg.

Il faut bien comprendre qu'à cette date, le futur des Règles de Hambourg était très incertain. Il était difficile de savoir si ce texte allait remplacer le système de la convention de Bruxelles ou s'il allait s'y superposer, car personne ne pouvait prédire le nombre de ratifications dont cette convention ferait l'objet, ni même si les États scandinaves ratifieraient ce texte.

Ainsi les pays nordiques ont décidé d'adopter une solution commune en demi-teinte : face aux lacunes toujours plus grandissantes de la convention de Bruxelles et des protocoles additionnels, il fallait trouver un moyen pour les nouveaux Codes maritimes nordiques de corriger ces défaillances sans pour autant rejeter l'ensemble de ces textes, au risque de se retrouver avec des lois nationales ne pouvant s'intégrer aux grands textes internationaux du transport maritime mondial¹⁰⁶.

¹⁰⁵ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.39-40

¹⁰⁶ *Idem* note 105 ci-dessus.

Dès lors, les nouveaux Codes maritimes nordiques de 1994 s'inspirent de certaines dispositions des Règles de Hambourg, pour autant que ces dernières n'entrent pas en contradiction avec celles de la convention de Bruxelles et des protocoles. Il en résulta alors un profond bouleversement des chapitres 13 (portant sur les contrats de transport) et 14 (portant sur l'affrètement), alors que les autres modifications – par rapport aux anciennes versions des codes – ne furent que mineures. Il faut également noter que les deux chapitres précités sont quasiment identiques dans les codes suédois, danois, finlandais et norvégiens.

Ainsi, la disposition concernant le champ d'application des Codes maritime nordique se retrouve à la section (article) 251 du Code maritime norvégien ou encore à la section (article) 2 du Code finlandais, et ce en des termes tout à fait identiques.

Section 2 - Le fonctionnement des Codes maritimes nordiques

Bien que leur utilisation soit purement régionale, les champs d'application des Codes maritimes nordiques ont dû réussir à s'intégrer dans la multitude des conventions. Néanmoins, cette place particulière risque d'être bouleversée par les Règles de Hambourg vis-à-vis desquelles les pays scandinaves semblent tarder à trouver une position commune.

I - Leur place par rapport aux autres textes internationaux

Le transport maritime, bien qu'il soit présenté ici sous un angle régional, est avant tout un commerce international. Or, ce fait a un impact direct sur la « compatibilité » entre les textes régionaux que sont les Codes maritimes nordiques et les différents instruments internationaux. La question se pose dès lors de savoir dans quelle situation s'utilisent les textes régionaux par rapports aux textes internationaux.

La solution est dans les Codes maritimes nordiques eux-mêmes. En effet, l'article 13:2 du Code maritime suédois indique que les dispositions du chapitre 13 (qui porte sur le contrat de transport) ne s'appliquent que lors d'un transport par mer national ou bien lors d'un

transport entre la Suède, le Danemark, la Finlande et la Norvège¹⁰⁷.

Cet article étend également l'utilisation des Codes maritimes nordiques à des situations de commerce maritime qui ne sont pas purement nordiques *stricto sensu*, mais qui bénéficient tout de même d'un lien de rattachement aux pays scandinaves. Ainsi ces codes trouveront à s'appliquer dans les situations suivantes :

- lorsque le port de chargement est situé en Suède, au Danemark, en Finlande ou en Norvège ;
- lorsque le port de déchargement est situé dans l'un de ces mêmes pays ;
- lorsque le document de transport est émis dans l'un des pays concernés ;
- lorsque le document de transport indique formellement l'applicabilité d'un des Codes maritimes nordiques.

Enfin, il est à noter que dans la situation où, ni le port de chargement, ni celui de déchargement ne sont situés dans un des États concernés, les parties contractantes peuvent tout de même décider d'un commun accord que le code maritime d'un de ces pays pourra s'appliquer pour régir le contrat de transport¹⁰⁸.

L'on découvre ici une particularité propre au transport maritime entre pays scandinaves : le transport doit avoir un rattachement géographique pour que les Codes maritimes nordiques puissent s'appliquer. Nous sommes donc ici au cœur de la coopération nordique en matière de transport maritime : la création par les États scandinaves de règles communes et propres au commerce entre ces mêmes États.

Dès lors, les autres textes internationaux qui peuvent rentrer en concurrence avec les Codes maritimes nordiques ne trouveront à s'appliquer que dans des situations où les pays scandinaves ne sont pas impliqués.

¹⁰⁷ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.35-36

¹⁰⁸ *Idem* note 108 ci-dessus.

Les États nordiques ont donc bien pris soin que les règles édictées spécifiquement pour leur commerce régional bénéficient d'une certaine primauté par rapport aux textes internationaux plus « classiques ».

II - Le possible bouleversement apporté par les Règles de Rotterdam

Aussi ancienne et ancrée que puisse être la coopération nordique, l'heure du changement est peut-être venue. En effet, la rédaction et la mise en place progressive des Règles de Rotterdam de 2008 peuvent avoir des conséquences importantes sur une grande partie du processus de coopération présenté jusqu'ici.

Jusqu'alors, le transport maritime des États scandinaves avait évolué d'une façon assez similaire. Toutefois, au fil des dernières décennies, ces pays ont adopté des voies quelque peu différentes concernant leur pavillon.

Le Danemark est le pays nordique le plus réceptif à l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam (n'oublions pas le poids important de la société danoise Maersk dans le commerce maritime mondial, surtout dans les transports par conteneurs). La Norvège (qui bénéficie toujours d'une place de choix en ce qui concerne le transport maritime et les secteurs affiliés) est elle aussi devenue de plus en plus favorable à cette nouvelle convention¹⁰⁹.

Bien que ce ne soit pas la seule explication, nous pouvons penser que la création de registres internationaux par les législateurs danois et suédois aida à préserver les flottes marchandes de ces deux États. En outre, nous pouvons remarquer que ces pays disposent d'une manne énergétique non négligeable (pétrole essentiellement), ce qui peut avoir un impact sur le développement de leurs flottes marchandes respectives.

Au contraire, la Suède et la Finlande, ayant, toutes deux, perdu une partie non négligeable de leur flotte marchande, manifestent une relative

¹⁰⁹ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.41

indifférence vis-à-vis des Règles de Rotterdam (dans le meilleur cas), voire une certaine hostilité (notamment en Finlande)¹¹⁰.

En conséquence, la coopération semble avoir pris du retard en ce qui concerne ce dernier texte international. À l'inverse des conventions précédentes, aucun regroupement des délégations des États scandinaves n'a eu lieu pour préparer la voie à une future coopération dans l'intégration de ces règles dans le corpus législatif des pays nordiques.

Pire encore, ce manque de vision commune peut pousser les États concernés à adopter des méthodes totalement différentes s'ils prennent la décision de ratifier les Règles de Rotterdam.

Ainsi, les craintes se posent naturellement sur les législateurs suédois et finlandais (pour les raisons expliquées plus haut) qui, au lieu de « mélanger » les dispositions de cette convention à l'intérieur même de leurs codes maritimes respectifs (comme ce fut le cas pour les conventions précédentes), se « contenteraient » d'intégrer les nouvelles règles par le biais d'une loi nationale¹¹¹. Cela mettrait, malheureusement, un sérieux coup d'arrêt à tout ce processus de coopération juridique.

La grande force des Codes maritimes nordiques réside dans le fait d'avoir réussi à intégrer en leur sein même les évolutions apportées par les grandes conventions internationales relatives au droit du transport maritime, tout en gardant un champ d'action spécifique au commerce maritime « intra-nordique ».

Dès lors que ce mode de compatibilité entre textes régionaux et textes internationaux n'est plus respecté, c'est tout un pan de la coopération scandinave qui risque d'être impacté sur le long terme.

¹¹⁰ L. Gorton, "Regional Harmonization of Maritime Law in Scandinavia", *Stockholm Institute for Scandinavian Law*, p.41

¹¹¹ *Idem* note 110 ci-dessus.

CONCLUSION

Pour conclure, nous pouvons retenir plusieurs caractères de cette coopération pour le transport maritime en mer baltique.

En tout premier lieu, nous pouvons dire qu'il s'agit d'une coopération qui puise ses racines dans une histoire profonde, avant même la création de plusieurs États actuels qui bordent la mer baltique.

Cette même histoire a donc permis aux différents peuples et États riverains de se forger une culture commune et partageant des centres d'intérêts communs : attrait pour la navigation et le transport maritime, protection de l'environnement marin dont ces intervenants tirent une partie non négligeable de leurs richesses, goût partagé de la coopération.

C'est de cette base historique que la coopération que l'on connaît actuellement a pu s'étendre à divers secteurs. Ainsi les acteurs économiques tels que les ports ont profité de ce nouvel élan de coopération pour s'entraider au sein de l'Organisation des ports baltiques et combler le fossé laissé par le chute du bloc soviétique. De nouveaux instruments régionaux ont vu le jour tels la Convention d'Helsinki ou les Codes maritimes nordiques, de nouveaux organismes ont été créés comme les *Meeting of Nordic Jurists* ou le *Baltic Sea Ice Meeting*.

Dès lors nous pouvons constater que le trait particulier de cette coopération est qu'elle touche de très nombreux professionnels et secteurs liés au transport maritime : autorités portuaires, politiques des pays riverains, experts de différentes spécialités, juristes et doctrines, etc.

Longtemps oubliée et mise de côté durant les différentes périodes secouées de l'Histoire (guerres mondiales, guerre froide, indépendance et naissance de plusieurs États de la région), elle n'en reste pas moins un vecteur de rassemblement qui permet d'unir ces pays après des périodes de divisions.

La coopération pour le transport en mer baltique a ainsi le mérite d'être un point de repère, un phare lorsque les dissensions internes à la région se font trop fortes. Régulièrement (re)mise au goût du jour, les partisans de ce rapprochement militent en permanence pour que celui-ci évolue avec son temps afin de mieux répondre aux attentes de tous les secteurs, de toutes les personnes impliquées de près ou de loin dans le transport maritime en mer baltique.

Cette coopération a d'intéressant qu'elle a à plusieurs reprises montré son efficacité : les modes de prise de décisions en commun encouragent les participants à échanger et discuter en amont, gage que les positions débattues seront fidèlement retranscrites dans le système législatif des États concernés. Le transport maritime en mer baltique a ainsi pu rattraper son retard (dû en grande partie à la séparation induite par la Guerre froide), l'environnement maritime fait l'objet d'une surveillance accrue, et le rapprochement des pays scandinaves leur permet de pouvoir parler d'une seule et même voix dans les instances internationales afin de protéger leurs intérêts et leur vision partagée des spécificités de la région.

Hélas, ce mode de fonctionnement propre à cette zone géographique encourt le risque d'être plus ou moins balayé du fait des nouvelles règles internationales. Les intérêts économiques de ces pays ayant évolué dans des directions différentes (mais pas opposées) ces dernières années, les États riverains de la baltique ne partagent plus forcément les mêmes visions, ce qui met à mal cette longue tradition de coopération à tous les niveaux.

Ainsi il faudra attendre la possible ratification par ces États des Règles de Rotterdam pour voir éventuellement un regain d'intérêt pour la coopération en mer baltique (notamment aux niveaux juridique et législatif) ; ou dans un registre plus sombre, une catastrophe écologique (pollution de grande ampleur notamment) pour que les pays riverains prennent conscience que cette coopération en mer baltique est inhérente à cette région toute particulière, et ne peut donc se contenter d'un intérêt par intermittence.

BIBLIOGRAPHIE

Articles

- Beer-Gabe J. **La Commission d'Helsinki A.D.Mer** (2011, Tome XVI, pp. 487-492)
⇒ *Explications actions et travail d' HELCOM*
- Bernitz U. **Nordic Legislative Cooperation in the New Europe**
A Challenge for the Nordic Countries in the EU Perspective
Stockholm Institute of Scandinavian Law
⇒ *Article général sur les croisements entre droits scandinaves*
- What is Scandinavian Law ?**
Concept, Characteristics, Future Stockholm Institute of Scandinavian Law
⇒ *Article général sur les croisements entre droits scandinaves*
- Blomstrand S. **Nordic Co-operation on Legislation in the Field of Private Law**
Stockholm Institute of Scandinavian Law
⇒ *Article général sur les croisements entre droits scandinaves*
- Champonnois S. **La Hanse dans la Baltique**
CLIO, mars 2002
⇒ *Histoire de la Hanse, puissance et déclin*
- Colard-Fabregoule C. **Protection du milieu marin au niveau régional**
A.D.Mer (2009, Tome XIV, page 670)
⇒ *Coopération États riverains pour protéger la faune/flore baltique*
- Escach N. **Faut-il réhabiliter la métaphore hanséatique ?**
Nouvelle Europe, dimanche 6 février 2011
⇒ *Ligue hanséatique, période actuelle*
- La « Nouvelle Hanse » de Björn Engholm a-t-elle vraiment été un échec ?**
Eurostudies, vol. 7, n°1-2, 2011, p. 73-86
⇒ *Volonté politique de recréer ligue hanséatique de coopération*
- La Hanse et ses héritages**
Géoconfluences. Mobilités, flux et transports. 5/06/2013
⇒ *Histoire et de la Hanse et répercussions actuelles*

- Escach. N. Serry A. **Les ports de la mer Baltique entre mondialisation des échanges et régionalisation réticulaire**
Géoconfluences. Mobilités, flux et transports. 27/05/2013
⇒ *Analyse économique des activités des ports baltiques*
- Ferrari F. **La protection de l'environnement de la mer baltique**
Revue de l'INDEMER, n°5- La Baltique « Méditerranée Nordique
⇒ *Actions menées pour la protection de l'environnement marin baltique*
- Fiorina J-F. **Géopolitique de la Baltique. Un espace entre concurrence et coopération**
CLES – Comprendre les enjeux stratégiques. Note hebdomadaire n°110 – 27 juin 2013
⇒ *Enjeux coopération dans Baltique, intérêts russes et européens*
- Gorton L. **Nordic law in the Early 21st Century – Maritime law**
Stockholm Institute of Scandinavian Law
⇒ *Coopération scandinave en droit transport maritime*
- Graver H.P. **National Origins of European Law : Towards an autonomous System of European Law ?**
ARENA Working Papers, WP 00/24, 1511/2000
⇒ *Coopération juridique entre pays nordiques (générale)*
- Jasik K. **La mer Baltique : un modèle d'union des villes ?**
Nouvelle Europe, 27 décembre 2009
⇒ *Coopération entre villes riveraines mer baltique*
- Jeannin P. Enfin une synthèse sur la Hanse [Philippe Dollinger, La Hanse (XIIe – XVII^e siècles)]
Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 22^e année, N. 2, 1967. pp. 385-395
⇒ *Histoire de la Hanse, puissance et déclin, conséquences actuelles*
- Kalbusch M. **L'organisation des ports baltiques**
Revue de l'INDEMER, n°5 La Baltique « Méditerranée Nordique »
⇒ *Description générale de l'OPB*
- Karhu J. **Introduction to Finnish Law – Legale History : the past and the present of Nordic Law**
University of Lapland, 2010
⇒ *Coopération scandinave en droit transport maritime*

- Komonen M. **Icebreaking services agreement with Russia comes into force**
International Law Office, February 10, 2016
⇒ *Coopération entre Russie et Finlande pour brise-glace et navigation*
- Komonen M. Ljunberg H. **Finland and Sweden strenghten cooperation in winter navigation**
International Law Office, November 28, 2012
⇒ *Coopération entre Finlande et Suède sur les brise-glace*
- Marin A. **Argument baltique : faux prétexte et modèle juste**
Cairn Info 347-362
⇒ *Politique européenne en mer baltique, nouvelle Hanse, critique*
- Norel P. **Europe du Nord et histoire globale : la diaspora urbaine de la Hanse**
Histoire comparée, Commerce, Histoire économique - 16 avril 2013
⇒ *Histoire de la Hanse, puissance et déclin, comparaison avec d'autres formes régionales de coopération*
- Révérénd Bergue P. **La Commission d'Helsinki**
A.D.Mer (2009, Tome XIV, page 670)
⇒ *Explications actions et travail HELCOM*
- Serry A. **Les ports de la baltique orientale. Persistance des territoires en mutation**
Le Courrier des pays de l'Est, 2005/2 (n°1048), p. 40-50
⇒ *Analyse économique activité portuaire mer Baltique*
- Sztobryn M. **Sea Ice Services in the Baltic Sea**
TransNav, International Journal on marine Navigation and Safety of Sea Transportation. Vol. 3, Numer 4, December 2009
⇒ *Coopération et méthode de navigation dans les eaux glacées mer Baltique*
- Voelckel M. **La navigation : vers la fin du « régime balte » ?**
Revue de l'INDEMER, n°5 La Baltique « Méditerranée Nordique »
⇒ *Spécificité protection environnement maritime Baltique*

Sites Internet

Jacobson M.

The Swedish Maritime Code and the Implementation of International Treaties

Government Gazette, March 5, 2014.

<http://governmentgazette.eu/?p=5747>

⇒ *Présentation du Code maritime suédois*

Serry A.

Dynamiques du transport maritime en Baltique orientale

Territoire en mouvement, 01 juin 2013,

[http:// tem.revues.org/1089](http://tem.revues.org/1089)

⇒ *Analyse économique activité portuaire mer Baltique*

ANNEXES

Annexe n°1, page B :Ports appartenant à l'Organisation des ports baltiques

Annexe n°2, page C :Cartes des glaces en mer baltique de 1946

Annexe n°3, page D :Cartes des glaces en mer baltique de 2013

Annexe n°4, pages E à H :Liste de termes du *Baltic Sea Ice Code* traduits dans plusieurs langues régionales

Annexe 5, pages I à K :*Scancon CP*, modèle de charte-partie spécifique au transport maritime entre pays scandinaves

ANNEXE 1



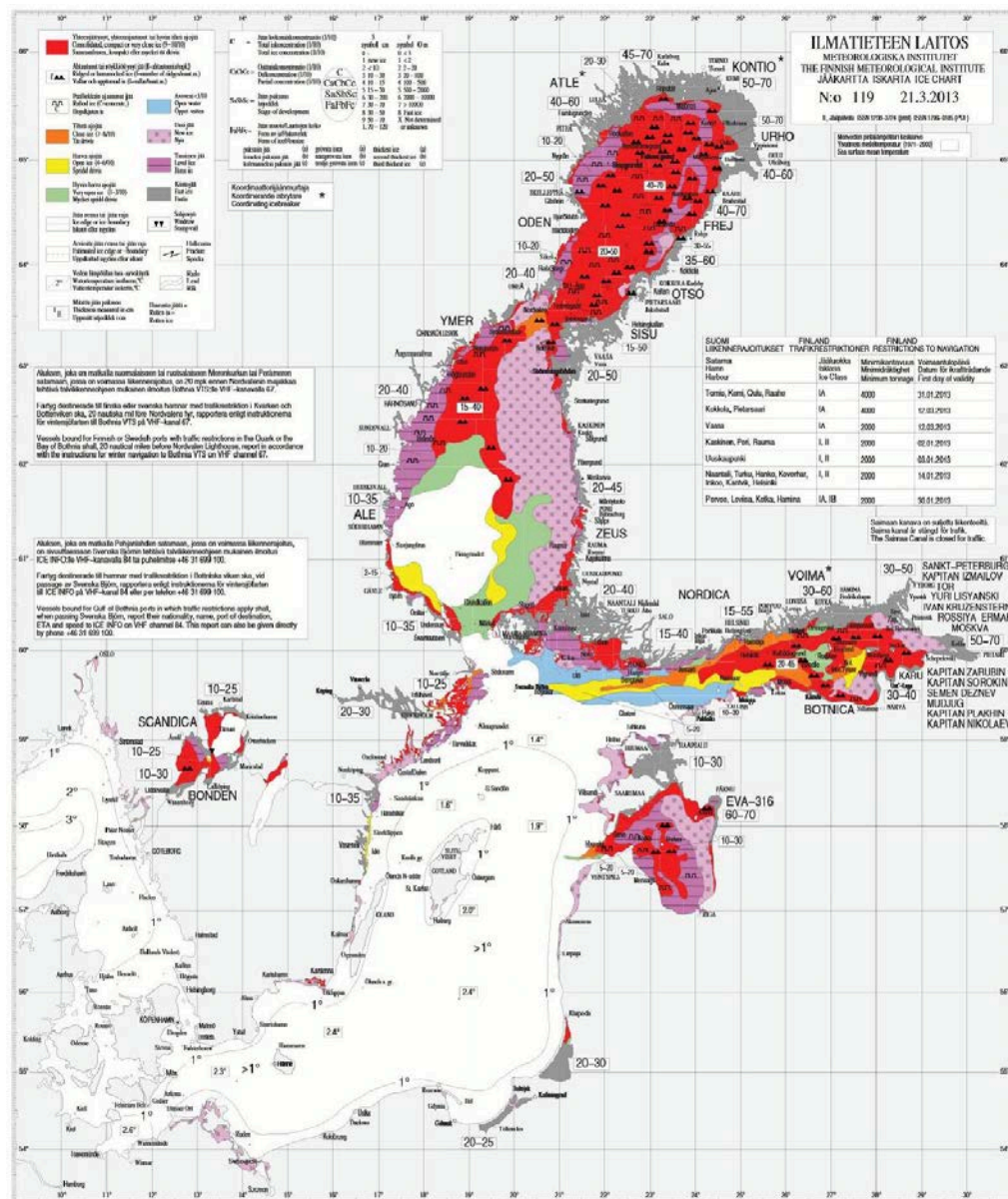
Ports appartenant à l'Organisation des ports baltiques

ANNEXE 2



Cartes des glaces en mer baltique de 1946

ANNEXE 3



Cartes des glaces en mer baltique de 2013

ANNEXE 4 (1/4)

ICE TERMS USED IN THE BALTIC (arranged by subject)

No.	English terms	Dutch terms	German terms	Norwegian terms	Polish terms	Russian terms
1	Floating ice	Drijvend ijs	Schwimmendes Eis	Flytende is	Lód pływający	Плавающий лед
1.1	Sea ice	Zeeijs	Meereis	Havis	Lód morski	Морской лед
1.1.2	Drift ice	Driftijs	Treibeis	Drivis	Lód dryfujący	Дрейфующий лед
2	Development	Ontwikkeling	Entwicklung	Utvikling	Rozwój lodu	Возрастные характеристики льда
2.1	New ice	Nieuw ijs	Neueis	Nyis	Postacie lodu - początkowe	Начальные виды льда
2.1.3	Slush	Sneeuwbrilj	Schneeschlamm / Schneebrei	Snosørpe	Lepa śnieżna	Снежура
2.1.4	Shuga	Klontijs	Eisbreiklumpchen	Sørpeklumper	Śrzyć	Шуга
2.2	Nilas	Ijskorst	Nilas / Eiskruste	Seieris	Lód świeży	Нилас
2.2.1	Dark nilas	Donkere ijskorst	Dunkler Nilas / Dunkle Eiskruste	Mørk seieris	Lód świeży - ciemny	Темный нилас
2.2.2	Light nilas	Lichtgekleurde ijskorst	Heller Nilas / Helle Eiskruste	Lys seieris	Lód świeży - jasny	Светлый нилас
2.2.3	Ice rind	Ijsvries	Eishaut	Skiellis	Szko lodowe	Скинка
2.3	Pancake ice	Pannekoekijs	Plannkucheneis	Tallerkenis	Krazki lodowe	Блинчатый лед
2.4	Young ice	Jong ijs	Junges Eis	Ung is	Lód młody	Молодой лед
2.4.1	Grey ice	Grijs ijs	Graues Eis	Gråis	Lód szary	Серый лед
2.4.2	Grey-white ice	Grijs-wit ijs	Grauwelbes Eis	Gråhvít is	Lód szaro-biały	Серо-белый лед
2.5	First-year ice	Eerstejaars ijs	Erstjähriges Eis	Vinteris	Lód pierwszoroczny	Однолетний лед
2.5.1	Thin first-year ice/white ice	Dun eerstejaars ijs / wit ijs	Dünnes erstjähriges Eis / Weißes Eis	Tynn vinteris	Lód pierwszoroczny - cienki, lód biały	Тонкий однолетний лед / белый лед
2.5.2	Medium first-year ice	Middelzwaar eerstejaars ijs	Mitteldickes erstjähriges Eis	Middels vinteris	Lód pierwszoroczny - średni	Однолетний лед средней толщины
2.5.3	Thick first-year ice	Zwaar eerstejaars ijs	Dickes erstjähriges Eis	Tykk vinteris	Lód pierwszoroczny - gruby	Толстый однолетний лед
3	Forms of fast ice	Soorten vast ijs	Arten des Festeises	Type av fastis	Formy lodu stałego	Формы ледового льда
3.1	Fast ice	Vast ijs	Festeis	Fastis	Lód stały	Прямой
3.1.1	Young coastal ice	Jong kustijs	Junges Küsteneis	Ung kystis	Lód młody-brzegowy	Ледовой припая
3.2	Icefoot	Ijsveek, ijsvoet	Eisfuß	Landkall	Stopa lodowa	Ледовый забор
3.4	Grounded ice	Aan de grond gelopen ijs	Auf Grund festsitzendes Eis	Grunnstødt is	Lód osiadły	Лед, ставший на мель
3.4.1	Stranded ice	Gestrand ijs	Gestrandetes Eis	Strandet is	Lód osadzony na brzegu	Лед на берегу
3.4.2	Grounded hummock	Aan de grond gelopen ijsrug	Auf Grund festsitzzender Presseishügel	Grunnstødtet koss	Zwał lodu na mieliznie	Слагуна
4	Pack ice	Driftijs	Treibeis	Drivis	Kra	Дрейфующий лед
4.1	Ice cover	Ijsbedekking	Eisbedeckung	Isdekke	Pokrycie lodem	Ледовитость
4.2	Concentration	Plaatselijke bedekkingsgraad	Eiskonzentration	Konsentrasjon	Zwartość lodu	Сгущенность
4.2.1	Compact ice	Compact driftijs	Zusammengeschobenes Eis	Helt tett drivis	Kra całkowicie zwarta	Сжатый лед
4.2.1.1	Consolidated ice	Aaneengevroren driftijs	Zusammenhängendes Eis	Sammenfrosset drivis	Kra zespojona	Связанный сплошной лед

Liste de termes du Baltic Sea Ice Code traduits dans plusieurs langues régionales

ANNEXE 4 (2/4)

4.2.2	Very close ice	Dicht aaneengesloten drijfijis	Sehr dichtes Treibeis	Meget tett drivis	Kra bardzo zwarta	Очень сплоченный лед
4.2.3	Close ice	Aaneengesloten drijfijis	Dichtes Treibeis	Tett drivis	Kra zwarta	Сплоченный лед
4.2.4	Open ice	Verspreid drijfijis	Lockeres Treibeis	Åpen drivis (forgelt is)	Kra luzna	Разреженный лед
4.2.5	Very open ice	Zeer verspreid drijfijis	Sehr lockeres Treibeis	Meget åpen drivis	Kra bardzo luzna	Редкий лед
4.2.6	Open water	Open water	Offenes Wasser	Åpent vann	Kry pojedyncze	Отдельные льдины
4.2.8	Ice-free	Ijsvrij	Eisfrei	Isfritt	Wolny od lodu	Чистая вода
4.3	Forms of floating ice	Soorten drijvend ijs	Arten des schwimmenden Eises	Former for drivis	Postacie lodu plywajacego	Формы плавающего льда
4.3.1	Pancake ice	Pannekoekijs	Plannkucheneis	Tallerkenis	Krażki lodowe	Блинчатый лед
4.3.2	Floe	Ijschol	Eisscholle	Flore	Kra	Ледяное поле
4.3.2.1	Giant floe	Reusachtig grote ijschol	Riesig große Eisscholle	Kjempeflore	Kra olbrzymia	Гигантские ледяные поля
4.3.2.2	Vast floe	Zeer grote ijschol	Sehr große Eisscholle	Meget store flore	Kra bardzo duża	Обширные ледяные поля
4.3.2.3	Big floe	Grote ijschol	Große Eisscholle	Stor flore	Kra duża	Большие ледяные поля
4.3.2.4	Medium floe	Middelgrote ijschol	Mittelgroße Eisscholle	Middelstorflore	Kra średnia	Обломки ледяных полей
4.3.2.5	Small floe	Kleine ijschol	Kleine Eisscholle	Liten flore	Kra mała	Крушобитый лед
4.3.3	Ice cake	Ijschots	Eisbruchstück	Isflak	Kra drobna	Мелкобитый лед
4.3.4	Floeberg	Ijsduin	Eisschollenberg	Kossflore	Góra z kry	Несжк
4.3.4.1	Floebeit	Losgeraakte ijsduin	Eisblock	Koss	Bryła lodu	Малый несжк
4.3.6	Brash ice	Ijsbreccie	Trümmereis	Smålis (stappe)	Gruz lodowy	Ледяная каша
4.4	Arrangement	Rangschikking	Anordnung	Formasjon	Rozmieszczenie lodu	Распределение льда
4.4.1	Ice field	Ijsveld, ijsgebied	Eisfeld	Ismark	Pole lodowe	Скопление дрейфующего льда
4.4.1.1	Large ice field	Groot ijsveld	Großes Eisfeld	Stor ismark	Pole lodowe, duże	Большое скопление дрейфующего льда
4.4.1.2	Medium ice field	Middelgroot ijsveld	Mittelgroßes Eisfeld	Medium ismark	Pole lodowe, średnie	Среднее скопление дрейфующего льда
4.4.1.3	Small ice field	Klein ijsveld	Kleines Eisfeld	Liten ismark	Pole lodowe, male	Малое скопление дрейфующего льда
4.4.1.4	Ice patch	Zeer klein ijsveld	Sehr kleines Eisfeld	Isfelt	Ławica lodu	Патчио льда
4.4.3	Belt	Ijsgordel	Eisgürtel	Isbelte	Pas lodu	Пояс льда
4.4.5	Strip	Ijsreep, ijsstrook	Eisstreifen	Strimmel	Pasmo lodu	Полоса льда
4.4.6	Bight	Ijsbaai	Eisbucht	Bukt	Zatoka w lodzie	Залив во льду
4.4.7	Ice jam	Ijsdam, ijsbank	Eisstaunung	Ismolje	Zator lodowy	Ледяной затор
4.4.8	Ice edge	Ijsbegrenzing	Eisrand	Iskant	Skraj lodu	Кромка льда
4.4.8.1	Compacted ice edge	Scherpe ijsbegrenzing	Kompakter Eisrand	Tett iskant	Skraj lodu, zwarty	Сплоченная кромка льда
4.4.8.1.1	Jammed brash barrier	Samengedrukte tas ijsbrokken	Festgestampftes Eis	Havgard	Bariera silozzonego lodu	Набитый лед
4.4.8.2	Diffuse ice edge	Vage ijsbegrenzing	Diffuser Eisrand	Åpen iskant	Skraj lodu, rozmyty	Разреженная кромка льда
4.4.8.3	Ice limit	Uiterste ijsgrens ligging	Grenze für extreme Ausdehnung des Eises	Grense for isutbredelsen	Zasieg lodu	Краяния граница льда
4.4.8.4	Mean ice edge	Gemiddelde ijsrand ligging	Mittlere Lage des Eisrandes	Midlere iskant	Zasieg lodu, sredni	Средняя кромка льда
4.4.8.5	Fast-ice edge	Vaste ijsrand	Festeisrand / Festeisikante	Fastiskant	Skraj lodu stalego / zasieg lodu stalego	Кромка припая
4.4.9	Ice boundary	ijsvergang	Eisgrenze	Isgrense	Rozgraniczenie lodow	Ледовая граница

Liste de termes du Baltic Sea Ice Code traduits dans plusieurs langues régionales

ANNEXE 4 (3/4)

4.4.9.1	Fast-ice boundary	Overgang vaste ijs / drijfij	Festeisgrenze	Fastisgrense	Odgraniczenie lodu stalego	Граница приная
4.4.9.2	Concentration boundary	Drijfijis-overgang	Grenze der Eiskonzentration	Konsentrationsgrense	Rozgraniczenie zwartości	Граница между льдами
5	Ice motion processes	Bewegingen van het drijfij	Bewegungsvorgänge des Treibeises	Bevegelsesprosesser i drivisen	Procesy towarzyszące ruchom lodu	Динамика дрейфующих льдов
5.1	Diverging	Uiteendrijvend	Auflockern des Treibeises	Spredning (Divergens)	Rozdzielanie	Расхождение льда
5.2	Compacting	Bijeendrijvend, opeen-drijvend	Zusammenschieben des Treibeises	Pakking (Konvergens)	Zwieranie	Схождение льда
5.3	Shearing	Scherend	Scherbewegung des Treibeises	Skjæring	Scieranie	Полыкка льда
6	Deformation processes	Vervormingsprocessen	Deformationsvorgänge	Deformasjonsprosesser	Procesy deformacji	Процессы деформации льда
6.1	Fracturing	Scheurend	Aufbrechen / Bildung von Brüchen im Eis	Opsprekking	Rozwieranie	Взлом льда
6.2	Hummocking	Krullend, ijskarend	Hügelartiges Aufpressen des Eises	Kossdanning	Piętrzenie zwalów	Торосение
6.3	Ridging	Tot ruggen opeenschuivend	Aufpressen des Eises	Skrugardsdanning	Piętrzenie wałów lodowych	Гребенобразование
6.4	Rafting	Over elkaar schuivend	Übereinanderschieben des Eises	Overskyving	Nawarstwianie	Наслоение льда
6.4.1	Finger rafting	Over en onder elkaar schuivend	Auf- und Unterschieben des Eises	Fingerskruing	Nawarstwianie zazębiane	Зубчатое наслоение
7	Openings in the ice	Openingen in het ijs	Öffnungen im Eis	Åpninger i isen	Otwory w lodzie	Пространства чистой воды среди льда
7.1	Fracture	Scheur	Bruch	Revne	Przerwa	Разрыв / разрыв
7.1.1	Crack	Breuk, barst	Riss / Spalte	Sprekk	Szczelina	Трещина
7.1.1.1	Tide crack	Getijbreuk, barst	Gezeitenriss / Gezeitenpalte	Tidevannsprekk	Szczelina pływowa	Приливная трещина
7.1.1.2	Flaw	Zone lost-vast ijs	Reibungszone an der Festeisgrenze	Skurekant	Szczelina podziału	Полюса тёртого льда
7.1.2	Very small fracture	Zeer smalle scheur	Sehr schmaler Bruch	Meget smal revne	Przerwa bardzo mała	Узкое разломе
7.1.3	Small fracture	Smalle scheur	Schmaler Bruch	Smal revne	Przerwa mała	Малое разломе
7.1.4	Medium fracture	Middelmatig brede scheur	Mittelbreiter Bruch	Middelstor revne	Przerwa średnia	Среднее разломе
7.1.5	Large fracture	Brede scheur	Breiter Bruch	Stor revne	Przerwa duża	Большое разломе
7.2	Fracture zone	Scheuren-gebied	Bruchzone	Sprekkområde	Strefa przerw	Зона разломов
7.3	Lead	Slop	Rinne	Rak	Kanał w lodzie	Канал
7.3.1	Shore lead	Kustslop	Küstenrinne	Landråk	Kanał przybrzeżny	Прибрежная прогалина
7.3.2	Flaw lead	Slop tussen vaste ijs en drijfij	Eisrinne	Rak ved fastis	Kanał przy stałym lodzie	Закрытая прогалина
7.4	Polynya	Groot wak, wakovlakte	Polynya / Eisöffnung	Klare	Plona	Поляна
7.4.1	Shore polynya	Wakovlakte aan de kust	Küstenpolynya / Eisöffnung an der Küste	Kystklare	Plona przybrzeżna	Прибрежная поляна
7.4.2	Flaw polynya	Wakovlakte tussen vaste ijs en drijfij	Polynya / Eisöffnung an der Festeisgrenze	Klare ved fastis	Plona podziału	Закрытая поляна
8	Ice surface features	Kenmerken van het ijsoppervlak	Besonderheiten der Eisoberfläche	Overflateformer på isen	Cechy charakterystyczne powierzchni lodowej	Характеристики ледяной поверхности
8.1	Level ice	Vlak ijs	Ebenes Eis	Flat is	Lód płaski	Ровный лед
8.2	Deformed ice	Vervormd ijs	Deformiertes Eis	Deformert is	Lód zdeformowany	Деформированный лед

Liste de termes du Baltic Sea Ice Code traduits dans plusieurs langues régionales

ANNEXE 4 (4/4)

8.2.1	Rafted ice	Pakijs	Übereinandergeschobenes Eis	Overskjøvet is	Lód nawarstwiony	Наслоенный лед
8.2.1.1	Finger rafted ice	Op en onder elkaar geschoven ijs	Auf- und untergeschobenes Eis	Fingerskrud is	Lód nawarstwiony, warstw zaszobione	Зубчатонаслоенный лед
8.2.2	Ridge	Nieuwe ijsrug	Presseirücken	Skrugard	Wał lodowy	Гряда торосов
8.2.2.1	New ridge	Verweerde ijsrug	Neuer Presseirücken	Nydannet skrugard	Wał lodowy, świeży	Свежая гряда
8.2.2.2	Weathered ridge	Vastgezette ijsrug	Verwitterter Presseirücken	Værslitt skrugard	Wał lodowy, zwiétrzały	Слаженная гряда
8.2.2.5	Consolidated ridge		Zusammenhängender Presseirücken	Sammenfrosset skrugard	Wał lodowy, zespolony	Монолитная гряда
8.2.2.6	Ridged ice	Ijs met ijsruggen	Aufgepresstes Eis	Skruis	Lód, w postaci wałów	Новые торосов
8.2.2.6.1	Ridged ice zone	Zone met ijsruggen	Zone mit aufgepresstem Eis	Skruirområde	Strefa wałów lodowych	Зона новых торосов
8.2.3	Hummock	Ijsheuvel	Presseihügel	Koss	Zwał lodowy	Торос
8.2.3.1	Hummocked ice	Heuvelig ijs	Hügelig aufgepresstes Eis	Kossområde	Lód w postaci zwałów	Торосистый лед
8.2.3.2	Rubble field	Oud richelveld	Gebiet mit zusammengepacktem Eisschutt	Rotet skuifelt	Obzar rozbitego lodu	Прибрежный навал льда
8.3	Standing floe	Rechttopstaande ijschol	Aufgerichtete Eisscholle	Stående flak	Kra stercząca	Рывак
8.4	Ram	Ijsram	Eisborn	Islabb	Taran	Таран
8.5	Bare ice	Sneeuwrij ijs	Schneefreies Eis	Bar is	Lód goly	Боголезный лед
8.6	Snow-covered ice	Besneeuwd ijs	Schneebedecktes Eis	Snedekket is	Lód zaśnieżony	Заснеженный лед
8.6.1	Sastrugi	Sneeuwduinen	Sastrugi	Skavler	Smugi śnieżne	Заструги
8.6.2	Snowdrift	Sneeuwjacht	Schneewehe	Snedrive	Zaspy śnieżne	Снежные сугробы
9	Stages of melting	Smelt-stadia	Abschmelzstadien	Smeltestadier	Stadia topnienia	Стадии таяния
9.1	Puddle	Plas	Pfütze	Smeltevannsdam	Kaluża	Снежина
9.2	Thaw holes	Dooigaten	Schmelzwasserlöcher	Smeltehull	Przelatny	Проталина
9.3	Dried ice	Opgedroogd ijs	Wasserfreies Eis / Dürreis	Drenert is	Lód obeschły	Обоженный лед
9.4	Rotten ice	Voos ijs, rot ijs	Verrottes Eis/morsches Eis	Rotten is	Lód zmruszały	Гнилой лед
9.5	Flooded ice	Ondergelopen ijs	Überflutetes Eis	Oversvømmet is	Lód zatopiony	Затопленный лед
11	Sky and air indications	Atmosferische aanwijzingen	Himmels- und Luftanzeichen	Himmel og luftindikasjoner	Oznaki lodu i wody na niebie i w powietrzu	Признаки льда и воды на небе и в воздухе
11.1	Water sky	Waterhemel, waterlucht	Wasserhimmel	Vannhimmel	Odblask wody	Волжное небо
11.2	Ice blink	Ijsblink	Eisblink	Isblink	Odblask lodu	Ледовый отблеск
11.3	Frost smoke	Zeerook	Frostrauch	Frostøyk	Dymienie / parowanie morza	Морозное парение
12	Terms relating to surface Shipping	Termen met betrekking tot de scheepvaart	Bezeichnungen für die Schifffahrt auf dem Wasser	Uttrykk for skipsfart i isen	Terminy dotyczące żeglugi nawodnej	Термины, относящиеся к плаванию по водному транспорту
12.1	Beset	Ingevroren schip	Schiff im Eis eingeschlossen	Fast	W okowach lodu / uwięzły w lodzie	Затертый льдом
12.2	Ice-bound	Door ijs afgesloten	Durch Eis abgeteilt	Innefrosset	Zablokowany lodem	Блокированный льдом
12.4	Ice under pressure	Ijs kruiend tegen een scheepswand	Eispressung am Schiff	Presse opp	Kleszcze lodowe	Сжатие судна во льдах
12.5	Difficult area	Moelijk bevaarbaar gebied	Schwieriges Gebiet	Vanskelig seilingsområde	Obszar trudny	Трудный район
12.6	Easy area	Goed bevaarbaar gebied	Leichtes Gebiet	Lett seilingsområde	Obszar łatwy	Легкий район

ANNEXE 5 (1/3)

Sveriges Kommandoförbund Svenska Handelskammerförbundet Svenska Fartygsförbundet Svenska Lantmännens Riksförbund	1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL SCANDINAVIAN VOYAGE CHARTER 1956 (To be used for fixtures with Scandinavian Charterers for trades for which no other approved form specially drafted for the trade in question is in force) CODE NAME: "SCANCON" PART I	
	3. Owners/Principal place of business (Cl. 1)		2. Place and date	
Sveriges Handelskammerförbundet Svenska Fartygsförbundet Svenska Lantmännens Riksförbund	5. Vessel's name and type (Cl. 1)		4. Charterers/Principal place of business (Cl. 1)	
	7. When built (Cl. 1)		6. Flag (Cl. 1)	
Sveriges Handelskammerförbundet Svenska Fartygsförbundet Svenska Lantmännens Riksförbund	9. Cubic feet grain/bale capacity (Cl. 1)		8. Class (Cl. 1)	
	11. Present position (Cl. 1)		10. Deadweight cargo carrying capacity in tons (abt.) (Cl. 1)	
Norway	13. Loading port (Cl. 1)		12. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
Denmark Erhvervs Erhvervs Transportudvalg	14. Cargo (description of cargo and quantity (state number of tons of 1000 or 1016 kilos (if no indication is made, 1000 kilos to apply)); also state margin) (Cl. 1)			
	15. Discharging port (Cl. 1)			
Agreed October 1983 with The BIMCO Charter Party Editor	16. Freight rate (state also whether tons of 1000 or 1016 kilos to apply and whether freight is payable on delivered or intaken quantity) (Cl. 2)		17. Cancelling date (Cl. 6)	
	19. Advance notice (loading) (running days) (Cl. 8)		18. Loading and discharging expenses (state alternative (a) or (b) of Cl. 7) (Cl. 7)	
Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	20. Earliest loading date (Cl. 8)		21. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b); if total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 9)	
	22. Demurrage rate (loading and discharging) (Cl. 10)		a) Laytime for loading	
Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	23. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 17)		b) Laytime for discharging	
	24. Shippers		c) Total laytime for loading and discharging	
Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	25. Receivers			
	26. Nos. of additional clauses covering special provisions, if agreed			
Signature (Owners)			Signature (Charterers)	

Printed by The BIMCO Charter Party Editor

Scancon CP, modèle de charte-partie spécifique au transport maritime entre pays scandinaves

ANNEXE 5 (2/3)

PART II "SCANCON" SCANDINAVIAN VOYAGE CHARTER 1956 (as amended 1962 and 1993)

1. Preamble	1 7. Loading/Discharging Expenses	70
It is mutually agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5 and with particulars as specified in Boxes 6 to 9 and carrying about the number of tons of deadweight cargo stated in Box 10, now in position as stated in Box 11 and expected ready to load under this Charter about the date indicated in Box 12, and the party mentioned as the Charterers in Box 4:	2 *) (a) The cargo shall be brought to and taken from alongside the Vessel by the Charterers or their Agents at their risk and expense, the Owners paying for loading and discharging. If any piece or package weighs more than two tons, the Charterers shall pay any extra expenses in loading, stowing and discharging.	71 72 73 74 75
That the said Vessel shall proceed to the loading port named in Box 13 or if prevented from entering such port by unforeseeable hindrances then so near thereto as she may safely get and lie, always afloat and there load in the customary manner as ordered by the Charterers a full and complete cargo of the description as stated in Box 14 (including deck cargo if agreed) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded shall therewith proceed to the discharging port named in Box 15 as ordered on signing Bill of Lading, or if prevented from entering such port by unforeseeable hindrances then so near thereto as she may safely get and lie, always afloat and there deliver the said cargo in the customary manner as ordered on arrival.	7 *) (b) The cargo shall be brought into the holds, stowed and/or trimmed and taken from the holds by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners.	76 77 78
	9 The Charterers shall provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board, if required. The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the crew, if requested and permitted, if not the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any.	79 80 81 82 83 84
	16 The Charterers shall not be responsible for damage to or loss of the Vessel (including loss of time) caused by fire or explosion to any further extent than if Clause 7(a) were to apply.	85 86 87
2. Freight	18 *) (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 18. If no indication is made, (a) shall apply.	88 89
The freight on delivered or intaken quantity*), as indicated in Box 16, at the rate stated in Box 16 per ton of 1016 or 1000 kilos**), as stated in Box 16, to be paid in cash without discount on account concurrently with discharge of the cargo at mean rate of exchange on the day or days of payment. Cash for the Vessel's ordinary disbursements at the port of loading not exceeding 1/3rd of the freight to be advanced by the Charterers if demanded by the Owners or the Captain, the Owners paying 2 per cent. to cover insurance and all other expenses.	8. Advance Notice, Earliest Loading Date and Commencement of Laytime (loading and discharging)	90 91
*) "delivered" to apply if no indication is made in Box 16.	22 A sailing telegram and a notice of the expected date of readiness to load shall be given to the Shippers or their Agents the number of days in advance as stated in Box 19, who shall be kept informed of any material alteration of the notice date.	92 93 94 95
**) "1000 kilos" to apply if no indication is made in Box 16.	26 Time for loading shall not commence before the date indicated in Box 20. The laytime shall not commence before the Vessel is ready to load or discharge (whether in berth or not) and notice of readiness given to the Charterers or their Agents in the loading and discharging port; but if the work be commenced earlier half such time used shall count from such commencement. The notice may be given beforehand but not until the Vessel has arrived at or, in case of congestion, off the port of loading or discharging.	96 97 98 99 100 101 102 103
3. Lien and Cesser	34 The time shall commence at 1 p.m. if notice of readiness is given before 10 a.m. and at 7 a.m. next working day if notice is given during office hours after 10 a.m.	104 105 106
The Owners shall have a lien on the cargo for any amount due under this Charter and necessary costs of recovering same.	35 Any time lost in waiting for berth at or off port of loading and port of discharge shall count as laytime.	107 108
The Charterers shall remain responsible for any amount due under this Charter except for demurrage (including damages for detention) at port of discharge, for which the Owners shall be referred to the Receivers and the cargo.	9. Laytime	109
4. Responsibility	40 *) (a) Separate laytime for loading and discharging	110
(a) The International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968 - the Hague-Visby Rules - shall apply to this Charter. The Owners and the Charterers are entitled to the benefit of all privileges, rights and immunities contained in these Rules as if they were herein specifically set out.	41 The cargo shall be loaded within the number of full working days as indicated in Box 21 during the ordinary working hours of the port, weather permitting.**)	111 112 113
(b) However, in circumstances in which the Hague-Visby Rules are not compulsorily applicable to claims under Bills of Lading issued pursuant to this Charter, the International Brussels Convention 1924 - the Hague Rules - shall apply to this Charter.	44 The cargo shall be discharged within the number of full working days as indicated in Box 21 during the ordinary working hours of the port, weather permitting.**)	114 115 116
(c) In respect of deck cargo the above shall apply, but the Owners shall only be responsible if it be proved that the damage or the loss is due to the actual fault or neglect of the Owners or of someone for whom they are responsible.	47 *) (b) Total laytime for loading and discharging	117
(d) The Owners shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arisen prior to loading and after discharging.	48 The cargo shall be loaded and discharged within the number of full working days as indicated in Box 21 during the ordinary working hours of the port, weather permitting.**)	118 119 120
5. Deviation	51 (c) The time shall be counted in full notwithstanding any local custom which contrary to this Charter and applicable law might be held to relieve the Charterers of demurrage liability.	121 122 123
Deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or for bunkering purposes, or any other reasonable deviation, shall not be deemed to be an infringement of this Charter and the Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.	52 Sundays, general and local holidays shall be excepted. The Charterers - if necessary in order to load and/or discharge the Vessel within the agreed laytime - have the liberty to work on excepted days and outside ordinary working hours, they paying all extra expenses incurred by the Vessel, including overtime to officers and/or crew.	124 125 126 127 128
6. Cancelling Date	57 *) (a) and (b) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 21.	129
Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) latest at 12 midnight on the cancelling date agreed in Box 17 the Charterers have the option of cancelling this Charter.	58 **) "weather permitting" may be deleted.	130
If it appears that the Vessel will be delayed beyond such cancelling date, the Owners may as soon as they are in a position to state with reasonable certainty the day within which the Vessel will be ready as above, give notice thereof to the Charterers asking whether they will exercise their option of cancelling. Such option must be declared within 36 running hours (Sundays and holidays excepted) after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not then exercise their option of cancelling, unless otherwise agreed, the third day after the date stated in the Owners' notice shall be regarded as a new cancelling date under this Clause.	60. Demurrage	131
	61 Ten days altogether on demurrage shall be allowed at the rate as stated in Box 22 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day.	132 133
	63	
	64 11. Bills of Lading	134
	65 The Captain shall sign Bills of Lading as per the "Scanconbill" Bill of Lading form without prejudice to this Charter.	135 136
	67 The Charterers shall indemnify the Owners if the Owners are held liable under the Bills of Lading in respect of any claim for which the Owners are not liable towards the Charterers under this Charter.	137 138 139

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

Scancon CP, modèle de charte-partie spécifique au transport maritime entre pays scandinaves

ANNEXE 5 (3/3)

PART II "SCANCON" SCANDINAVIAN VOYAGE CHARTER 1956 (as amended 1962 and 1993)

12. General Average, Amended Jason Clause, Both-to-Blame Collision Clause	140	party mentioned in Box 23.	210
General Average shall be settled according to York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990 or any modification thereof.	141		
The Amended Jason Clause and the Both-to-Blame Collision Clause as printed in the "Scanconbill" Bill of Lading form shall be deemed to be incorporated in this Charter.	142	18. Governing Law	211
	143	Except as provided elsewhere herein, the law governing this Charter shall be the following:	212
	144	(a) If the Vessel is registered in Denmark, Finland, Iceland, Norway or Sweden, the law of the flag of the Vessel;	213
	145	(b) If she is not so registered, the law of the Charterers' principal place of business; however, if this is outside Denmark, Finland, Iceland, Norway or Sweden, then English law.	214
13. Strikes	146		215
Neither the Charterers nor the Owners are responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfillment of any obligations under this Charter.	147		216
Loading: If there is a strike or lock-out preventing or delaying the production or the transport of the goods to port of loading or affecting the loading of the cargo or any part of it at the time when the Vessel must start on or during her voyage to the port or ports of loading, the Charterers or the Owners shall have the option of cancelling this Charter. If such strike or lock-out is going on at, or occurs after the Vessel's arrival at port of loading, the Charterers have the right either to keep the Vessel waiting paying full demurrage or to cancel. Such cancellation to take place within 24 hours after the Vessel's arrival or 24 hours after the subsequent occurrence of such strike or lock-out. If part of the cargo has then already been loaded, the Owners must proceed with same if requested by the Charterers, the Owners being at liberty to complete with other cargo on the way for their account.	148		217
Discharging: If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the goods at the time the Vessel arrives at or off the port of discharge, or occurring after the Vessel's arrival, the Receivers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage for the time the Vessel has been delayed or, at any time of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge her cargo without risk of being detained by strike or lock-out; such option to be declared within 36 hours after commencement of the strike or lock-out. On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination. However, if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port shall be increased in proportion.	149		218
	150		
	151		
	152		
	153		
	154		
	155		
	156		
	157		
	158		
	159		
	160		
	161		
	162		
	163		
	164		
	165		
	166		
	167		
	168		
	169		
	170		
	171		
	172		
	173		
	174		
14. War	175		
If, subsequent to the conclusion of this Charter, it appears that its performance will expose the Vessel or cargo to risks of war or hostilities, or that such risks have really increased, both parties shall have the option of cancelling.	176		
As to further effects of any of the aforementioned contingencies on this Charter, the governing law as per Clause 18 of this Charter shall apply.	177		
	178		
	179		
	180		
	181		
15. Ice	182		
In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice on the Vessel's arrival, or in case frost sets in after the Vessel's arrival, endangering the Vessel or being ice-bound, the Charterers shall have the option of immediately ordering the Vessel to an adjacent accessible port, where she can safely load the cargo under this Charter. If such option is not exercised either party may cancel this Charter, but if part of the cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same if requested by the Charterers, the Owners being at liberty to complete with other cargo on the way for their own account. Should this Charter not be cancelled by either party, the Charterers shall keep the Vessel against paying compensation at the demurrage rate until the port of loading is again accessible.	183		
Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the reopening of navigation by paying demurrage, or of ordering (such orders to be sent within 48 hours after receipt of the Captain's telegraphic information to the Charterers of the impossibility of reaching the port of destination) the Vessel to a safe and immediately accessible adjacent port in the same country, in their option, where she can safely discharge without risk of detention on account of ice. On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination.	184		
	185		
	186		
	187		
	188		
	189		
	190		
	191		
	192		
	193		
	194		
	195		
	196		
	197		
	198		
	199		
	200		
	201		
	202		
	203		
16. Substitution	204		
The Owners shall have liberty to substitute a vessel of the same class and condition and of a similar size, type and position on giving due notice hereof to the Charterers.	205		
	206		
	207		
17. Brokerage	208		
A commission at the rate stated in Box 23 to be payable by the Owners to the	209		

This computer generated form is printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original BIMCO document and this document.

Scancon CP, modèle de charte-partie spécifique au transport maritime entre pays scandinaves

Table des matières

Sommaire	4
Introduction	6
Partie 1	
Contexte historique et économique du transport maritime en mer Baltique	13
Titre 1 - La coopération historique : la Ligue hanséatique	14
Chapitre 1 - Création et évolution	14
Section 1 - Marchands puis villes en quête du même objectif	14
I - De la Hanse des marchands à la Hanse des villes.	14
II - Changement de structure, persistance des buts	16
Section 2 - Le commerce au cœur du besoin de se regrouper	17
I - La Baltique, un territoire riche en ressources	17
II - Mais un commerce dominé par des « biens de masse »	18
Chapitre 2 - Structure interne et politique externe	20
Section 1 : Une structure nébuleuse d'où Lübeck sort du jeu	20
I - L'absence de domination interne d'une ville sur une autre	20
II - Lübeck, pivot central de la Ligue hanséatique	22
Section 2 - Une mainmise totale sur la région	23
I - Le monopole complet sur le commerce régional	23
II - La conquête commerciale par l'usage de la force	24
Figure 2: Porte de Viru – Tallinn – Estonie © xbm 2012	26
Titre 2 - La renaissance de la coopération en mer Baltique	27
Chapitre 1 - Vers un renouveau de la Ligue hanséatique ?	27
Section 1 - La vision d'un homme : Björn Engholm	27
I - L'union autour d'un symbole fort	27
II - Une vision spécifique de la Hanse d'antan	29
Section 2 - Une idée suivie d'actes concrets	31
I - Le retour d'une coopération décentralisée et transnationale	31
II - Un incubateur d'organisations essentielles à la coopération régionale	32
Chapitre 2 - Les liens forts entre les ports de la mer Baltique	33
Section 1 - Origines et structure de l'OPB	33
I - La nécessité d'une coopération nouvelle	34
A. La Baltique, une mer d'opposition	34

B. Une nouvelle coopération menée par de nouveaux acteurs _____	35
II - Structure et composition de l'OPB _____	36
A. Une organisation limitée à certains ports d'importance _____	36
B. Le fonctionnement interne de l'OPB _____	38
Section 2 - Rôles et actions de l'OPB _____	39
I - Les objectifs majeurs de l'OPB _____	40
II - La vision globale de l'OPB _____	42
Partie 2	
<i>La coopération institutionnelle et juridique pour le transport maritime en mer Baltique</i> _____	45
Titre 1 - La coopération institutionnelle : Helsinki et ses alentours glacés _____	46
Chapitre 1 - Helsinki, de la convention à la commission _____	46
Section 1 - La convention d'Helsinki, un exemple d'efforts communs _____	46
I - Genèse et création de la convention _____	47
II - Structure et objectifs de la convention _____	48
Section 2 - La commission d'Helsinki et ses actions _____	51
I - La commission comme lieu d'adoption des recommandations _____	52
II - La commission comme incubateur d'actions concrètes _____	54
Chapitre 2 : La coopération pour la navigation en eaux glacées _____	56
Section 1 - Le partage des renseignements, base de la prévention _____	56
I - La collecte partagée des informations de navigation _____	56
II - La mise en commun des informations _____	58
A. La diffusion supranationale des données récoltées _____	58
B. L'établissement de moyens harmonisés pour alerter _____	59
Section 2 - La mutualisation des moyens, base de l'action commune _____	61
I - Les brise-glaces, navires hautement spécialisés et indispensables _____	61
II - L'objectif d'une meilleure utilisation commune des brise-glaces _____	63
A. Un objectif de coordination par des accords multilatéraux _____	63
B. Une recherche d'efficacité par des accords bilatéraux _____	65
Titre 2 - La coopération juridique : le croisement des intellectuels et des praticiens _____	68
Chapitre 1 : La coopération entre juristes nordiques _____	68
Section 1 - Les formes et objectifs de la coopération au fil du temps _____	68
I - Une coopération officieuse et ancienne _____	68
A. Le point de départ : les « Meeting of Nordic Jurists » _____	69
B. Les moyens de donner vie à cette coopération _____	70
II - L'adoption d'un cadre juridique déterminé par la convention de Helsinki de 1962 _____	71
Section 2 - Les différents lieux de coopération entre juristes nordiques _____	73

I - Le « bloc nordique » au sein des organisations internationales	73
II - Les autres visages de la coopération nordique	74
Chapitre 2 - Les Codes maritimes nordiques	78
Section 1 - La création des Codes maritimes nordiques	79
I - Les premiers Codes maritimes nordiques	79
A. Rappels historiques	79
B. Le temps de la création	80
II - La refonte de 1994	81
Section 2 - Le fonctionnement des Codes maritimes nordiques	83
I - Leur place par rapport aux autres textes internationaux	83
II - Le possible bouleversement apporté par les Règles de Rotterdam	85
Conclusion	87
Bibliographie	89
Articles	89
Sites Internet	92
Annexes	A
Annexe 1	B
Annexe 2	C
Annexe 3	D
Annexe 4 (1/4)	E
Annexe 4 (2/4)	F
Annexe 4 (3/4)	G
Annexe 4 (4/4)	H
Annexe 5 (1/3)	I
Annexe 5 (2/3)	J
Annexe 5 (3/3)	K

La mer Baltique, par ses caractéristiques, a amené les acteurs du transport maritime de la région à coopérer. Ce rapprochement constant, qui puise ses sources dans une histoire et une culture communes, a abouti à un mode de fonctionnement propre à cette région et que l'on ne retrouve nulle part ailleurs. Coopération entre acteurs économiques et politiques, rapprochement des décisions de justice, harmonisation des règles législatives ; tout cela fait de la mer baltique un exemple de coopération à suivre.

Mots clés : mer Baltique, droit du transport maritime, coopération, régionalisme.

Due to its characteristics, the Baltic Sea led the actors shipping from this region to cooperate. This constant rapprochement, which comes from a common culture and common history, led to a an operating mode specific to this region. Cooperation between economical and political leaders, crossing court decisions, harmonization of legislative rules ; all of this makes the Baltic Sea an example of cooperation to follow.

Keywords : Baltic Sea, maritime and transportation law, cooperation, regionalism.