

scrire la prolifération de cet insecte au moyen d'un ver parasite.

Cependant, ajoute le Rapport, l'accent a constamment porté sur l'importance pour les chargés de recherche dans les pays en voie de développement de prendre l'initiative de choisir et d'organiser les projets sur lesquels porteront leurs travaux, et sur l'importance de la formation de jeunes chercheurs au cours de la durée des projets. Il énumère un certain nombre de conférences et d'ateliers, à partir du travail d'un Asiatique de Singapour, technologiste en alimentation, à celui des spécialistes des sciences sociales de Nairobi, en Afrique orientale, que le CRDI a soutenus financièrement afin de faciliter à des chercheurs d'une région en particulier l'établissement et la réalisation de leurs propres priorités.

Afin de promouvoir l'objectif, défini dans la loi, d'aider les régions en voie de développement à se livrer à la recherche scientifique et à favoriser l'épanouissement des techniques innovatrices de leurs populations, le Centre s'est abstenu de confier à des experts canadiens quelque vaste programme d'aide technique, même s'il a assumé les dépenses d'une demi-douzaine de conseillers exerçant leur activité à l'étranger. Un petit nombre de membres de son personnel de cadre se sont plutôt déplacés ici et là dans le monde afin d'aider les bénéficiaires à formuler les détails techniques de leurs projets.

Un autre aspect caractéristique de la structure administrative, signalé dans le Rapport est la décentralisation du personnel spécialisé, depuis le bureau central d'Ottawa, auprès des universités et des institutions à travers le Canada et à l'étranger où il lui est possible de continuer à oeuvrer dans son domaine. De même, des bureaux régionaux sont en train d'être créés en Afrique, en Asie et en Amérique Latine.

Actuellement, le CRDI voit ses activités financées en totalité par le Gouvernement du Canada. Il soumet un rapport annuel au Parlement par l'entremise du secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures. Son Conseil des Gouverneurs, dirigé par l'ancien premier ministre M. Lester B. Pearson, à titre de président, compte 21 membres, dont 10 Canadiens et six venant des pays en voie de développement. Le président du Centre de Recherches pour le Développement international est Monsieur W. David Hopper.

## MESURES SUR LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE

L'adoption de nouvelles mesures destinées à réduire les risques de pollution occasionnés par les navires évoluant dans les eaux arctiques canadiennes a été annoncée le mois dernier.

Les nouvelles mesures se présentent sous la forme du Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires. Elles traitent de questions comme la classification, la construction et certification des navires, leur équipement de navi-

gation, les cartes et publications qu'ils doivent avoir à bord, les procédures de compte rendu, les certificats de prévention de la pollution, la mise en vigueur de mesures de prévention de la pollution, l'effectif et les qualifications du personnel de navigation et des opérateurs radio, les réserves réglementaires de carburant et d'eau.

Les règles concernant le déversement de déchets dans l'eau entrent en vigueur immédiatement et celles qui imposent des changements dans la construction ou l'armement des navires le seront à compter du 1er janvier.

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires sera appliqué conjointement avec l'Ordonnance sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, publiée le 2 août 1972 et aux termes de laquelle les eaux arctiques canadiennes ont été divisées en 16 zones de contrôle de la sécurité, chacune étant classée selon l'importance des dangers que les glaces y représentent pour la navigation. Le contrôle de la navigation sera réalisé en limitant le nombre des zones dans lesquelles un navire peut se manifester, soit en interdisant formellement leur accès soit en subordonnant celui-ci au respect de périodes réglementaires. De telles mesures seraient conditionnées par l'état de la glace et les possibilités du navire.

Les zones de contrôle englobent toutes les eaux arctiques situées au nord du 60e parallèle de latitude nord, à l'est du 141e méridien de longitude ouest et à 100 milles des côtes canadiennes, sauf que dans la partie de la région située entre l'Arctique canadien et le Groenland, où le point milieu est à moins de 100 milles marins, la limite de 100 milles est remplacée par la ligne d'équidistance entre les deux côtes.

## POUR COMBATTRE LA PIRATERIE AÉRIENNE

Le Canada a chargé ses diverses ambassades à l'étranger de persuader les pays qui ne l'ont pas encore fait de signer les trois conventions sur la sécurité de l'aviation civile. Dans 61 pays, les ambassades canadiennes doivent faire des démarches auprès des ministères concernés pour indiquer que, selon le Canada, il importe que ces pays se portent signataires des conventions qui, à cet effet, ont été approuvées à Tokyo, La Haye et Montréal.

La Convention de Tokyo, signée le 14 septembre 1963, prévoit des dispositions relatives au retour des avions, de leurs passagers et cargaison en cas de piraterie aérienne. La Convention, signée à La Haye le 16 décembre 1970, fait obligation aux États contractants d'extrader les pirates aériens ou de les traduire en justice; et la Convention de Montréal, approuvée le 23 septembre 1971, oblige les États contractants à extrader ou traduire en justice les saboteurs d'avions ou de toute autre installation de l'aviation civile.

A ce jour, moins de 10 pays, dont les États-Unis et le Canada, ont ratifié ces trois conventions.