

## L'affaire du "W. H. Eastwood"<sup>1</sup>

Au cours des années vingt, l'une des questions les plus embarrassantes les plus souvent débattues entre le Canada et les États-Unis avait pour cause les nombreux affrontements entre des garde-côtes américains et des contrebandiers de boissons alcooliques dont les navires inscrits au Canada battaient pavillon britannique. De ces incidents, le plus mémorable est celui du *Im Alone*, un navire coulé dans le Golfe du Mexique en mars 1929, entraînant la mort d'un matelot et la perte d'une cargaison d'alcools évaluée à environ \$125,000.

A la suite des protestations du Canada et du refus des États-Unis d'admettre les faits et de présenter des excuses, le différend est soumis à l'arbitrage. Il ne sera définitivement réglé qu'en 1935, alors que les États-Unis assument la responsabilité de l'incident. C'est probablement la longue durée de l'arbitrage plus que l'incident même qui en fait la cause la plus célèbre des annales de la contrebande.

### Incident et protestation

Trois ans avant l'incident du *Im Alone*, on avait déjà connu de tels affrontements. En février 1926, le *W. H. Eastwood*, inscrit à Lunenburg en Nouvelle-Écosse, se trouve en haute mer avec une cargaison de boissons alcooliques. Une fois en vue du garde-côte *Seneca*, il jette l'ancre et les deux bâtiments commencent le jeu de patience habituel, à savoir lequel s'éloignera le premier, faute de ravitaillement. Ils mouillent à quelque 21 milles de la côte de Long Island, au delà des eaux territoriales des États-Unis et à plus d'une heure de navigation de la côte américaine, distance conforme à la Convention de 1924 sur la contrebande, intervenue entre la Grande-Bretagne et les États-Unis<sup>2</sup> et à laquelle le Canada a adhéré. Le 15 février, le capitaine du *Seneca* décide que son équipage doit faire un petit exercice de tir, probablement parce que ses vivres diminuent et qu'il lui faudra bientôt lever l'ancre, laissant le *Eastwood* à son commerce illicite. Au signal approprié, une cible est installée près du *Eastwood*. L'équipage du *Seneca* devait avoir grand besoin de cet exercice, car il avait plusieurs reprises le *Eastwood* qui gagne tant bien que mal la côte de la Nouvelle-Écosse avec ses alcools de contrebande. La presse s'empare alors de l'incident. A Washington, l'ambassadeur de Grande-Bretagne, sir Esmé Howard, proteste auprès du Département d'État et demande l'ouverture d'une enquête. Un mois plus tard, le 22 mars, l'ambassade britannique se met de nouveau en rapport avec le Département d'État, cette fois à la demande du Gouvernement du Canada, et elle présente une copie de la déclaration du capitaine du *Eastwood*.

<sup>1</sup> L'auteur, M. Alex I. Inglis, est un historien à demeure au ministère. Il édite les tomes I et II des *Documents relatifs aux relations extérieures du Canada*.

<sup>2</sup> Cette clause étendait la juridiction des États-Unis au delà de ses eaux territoriales dans le cas des navires suspects de contrebande. D'après cette extension, les navires qui étaient à une distance navigable des États-Unis étaient considérés comme se trouvant en territoire américain.