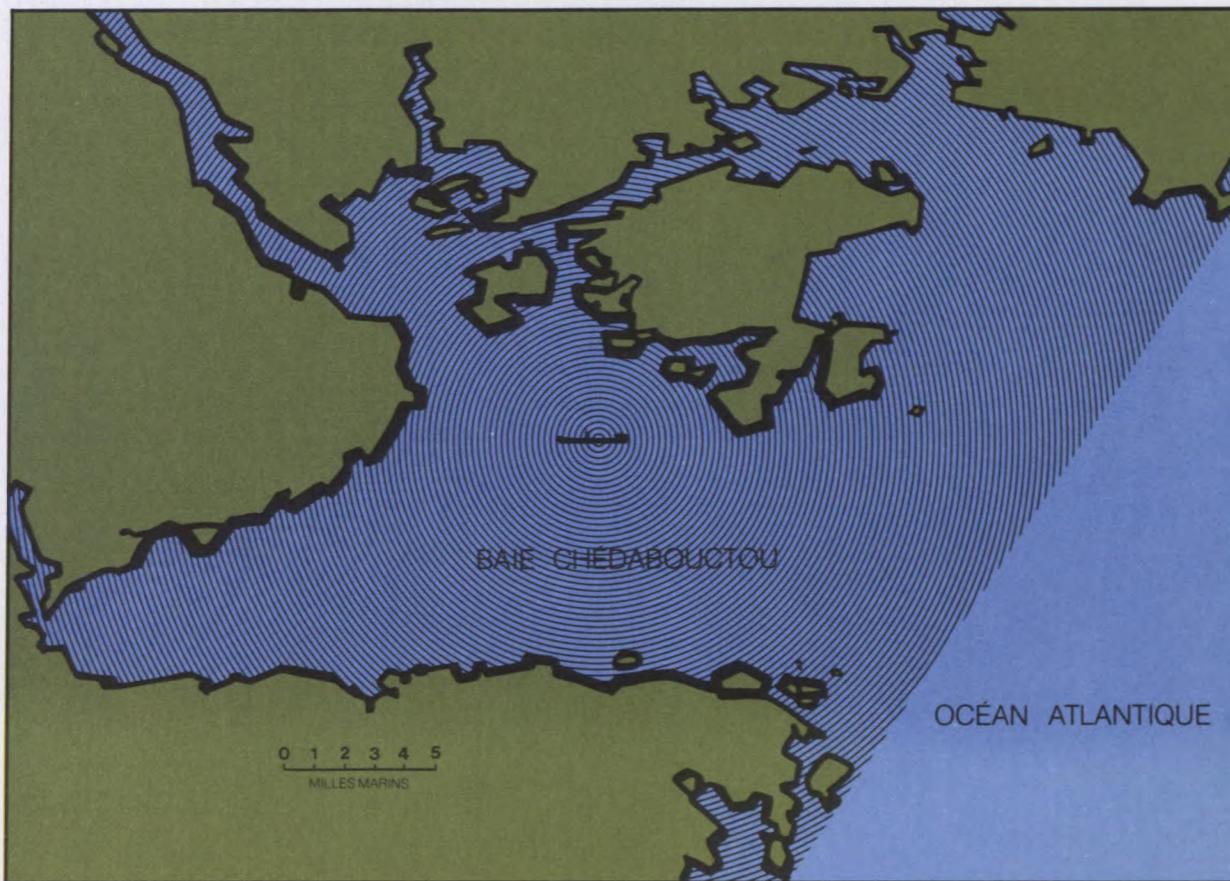


notamment la mise sur pied d'une marine marchande.

Il faut, cependant, que la position canadienne soit bien comprise. Permettre aux états côtiers de prendre eux-mêmes les mesures qui s'imposent pour contrôler la pollution d'eaux tout particulièrement vulnérables n'amènera pas le chaos. L'intérêt même de l'état côtier s'y oppose. De plus, chaque fois que l'état côtier jugera essentiel d'intervenir, il devra, et le Canada est prêt à le faire, se soumettre à un système de stricts contrôles de façon que la communauté internationale puisse se garantir des abus de droits.

Le Canada comprend parfaitement bien qu'il est plus que souhaitable de maintenir un haut degré d'uniformité et d'harmonisation des standards anti-pollution. Il sait qu'une bonne gestion de l'environnement marin ne saurait autrement prévaloir. Il croit cette approche entièrement justifiée, en autant que certaines régions ou localités plus particulièrement vulnérables puissent recevoir la protection voulue grâce à des accords spéciaux internationaux (v.g. la Baltique, la Méditerranée, etc.). Cependant le Canada ne croit pas qu'on puisse exiger qu'un état abandonne le droit ultime de se protéger soi-même en faveur d'un système *exclusivement* international de normes et de règles contre la pollution. Cela présupposerait un organe législatif international qui aurait et l'expertise et l'objectivité nécessaires à la juste solution des problèmes de toutes les régions et le pouvoir d'imposer ses décisions à tous les états, bon gré, mal gré. Aucun organe de ce genre n'existe et il semble peu probable qu'on puisse en créer un à ce stade du développement politique international.

L'approche canadienne tend donc à tempérer les droits traditionnels exclusifs des états riverains et des états d'immatriculation des navires. Il s'agit avant tout de faire reconnaître le simple principe que des mers propres sont tout aussi importantes que des mers libres. Soumis à des garanties solides, ces concepts, loin de porter atteinte à aucun état, devraient au contraire protéger les intérêts de tous.



Le 4 février 1970, le Arrow, un pétrolier naviguant sous pavillon de complaisance, s'échoua sur le rocher Cerbère dans la baie Chédabouctou, en Nouvelle-Écosse. Le pétrole qui s'en échappa contamina le littoral sur une longueur de 190 milles. L'illustration ci-dessus fait voir l'étendue des eaux polluées. La zone la plus contaminée s'étend à l'intérieur des traits gras.

Le milieu marin aurait été contaminé bien davantage si la fuite de pétrole avait été causée par le Globtik Tokyo (483,664 tonnes) plutôt que par le Arrow (18,151 tonnes).

