

Ceux-ci sont très conscients du fait que la pollution de l'environnement est une conséquence de l'industrialisation, condition pourtant essentielle de la croissance économique. Ces États voient dans la campagne tendant au contrôle international de la pollution une tentative de conserver leurs pays comme des territoires de "chasse gardée", pour utiliser un langage imagé. Le progrès du droit international doit aller de pair avec la mise au point des techniques qui permettront aux pays moins nantis de profiter de l'industrialisation sans risquer de subir des niveaux inacceptables de pollution.

Cela doit se produire d'une façon qui encouragera ces pays à soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Il n'est ni équitable ni satisfaisant de demander aux pays en voie de développement que leur édifice économique supporte des coûts supérieurs à ceux qu'endossent les pays aux techniques avancées. Par ailleurs, on irait à l'encontre du but visé si l'on faisait une exception pour les pays en voie de développement en leur offrant des normes inférieures relativement à la lutte contre la pollution. Cela créerait des asiles où s'implanteraient les industries qui produisent le pire genre de pollution, où l'on verrait des mouvements de capitaux excessifs et nuisibles et où germeraient de grands ennuis éventuels.

Des problèmes de cette nature nous rappellent que l'évolution du droit international n'a pas lieu dans le vide. Il faut d'abord régler les problèmes politiques sous-jacents et aboutir à des accords politiques. En général, c'est l'étape la plus difficile et où le progrès est le plus lent. Dès qu'on arrive à un accord politique, l'élaboration d'un code de droit relève surtout de la compétence des juristes.

Dans le cadre des Nations Unies, les institutions spécialisées se sont aussi vivement intéressées au développement du droit international. Ainsi, les travaux de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO) touchent de près à la protection de l'environnement. Le Canada participe aux préparatifs de la Conférence sur la pollution marine, parrainée par l'IMCO, qui se tiendra en 1973. Nous nous occupons particulièrement de la rédaction d'un projet de convention sur l'établissement d'un Fonds international pour l'indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures. Nous faisons également partie du Comité de la sécurité maritime de l'IMCO, qui étudie les conditions de navigation et de sécurité requises pour les navires et qui formule des recommandations à cet égard.

Le Canada cherche particulièrement à orienter davantage le droit de la mer vers la protection des intérêts des États côtiers. A l'origine, le droit de la mer a eu pour objet de protéger les intérêts des pays qui possèdent une industrie maritime considérable, et de fournir le plus de liberté possible aux mouvements et aux activités des marines marchandes. De récents désastres maritimes, comme le naufrage du *Arrow*, nous ont rappelé que la plus grande liberté de mouvement maritime doit aller de pair avec un dispositif de contrôle indispensable à la protection de l'environnement côtier.

On connaît bien la position du Canada dans ce domaine général du droit international. Nous favorisons grandement une coopération internationale qui sache protéger les océans du monde et l'équilibre écologique des régions particulièrement vulnérables. Étant donné l'urgence de ces problèmes, le Gouvernement a adopté l'an dernier deux lois importantes qui visent à la