

protection du milieu marin

Pour être plus patente dans les détroits et les aires côtières, la pollution des mers et océans par les navires n'affecte pas qu'eux seuls; elle menace l'océan planétaire tout entier. Traitant cet océan, à l'instar du reste du monde, comme la poubelle de la planète, les pétroliers lavent depuis toujours leurs citernes en haute mer, les navires de tous ordres y jettent leurs ordures et leurs eaux usées, les navires nucléaires y ont déjà déversé les sous-produits de la fission atomique. Or on sait depuis quelques années que les grands fonds marins ne jouissent pas d'un calme éternel, qu'ils contiennent des êtres vivants, que des courants puissants les agitent, et que ces courants et ces êtres vivants peuvent disperser les rebuts déversés sur toute l'étendue et à tous les niveaux de l'océan mondial.

Par ailleurs, la couche superficielle des eaux océaniques peut aussi être affectée. Les hydrocarbures qu'utilisent les navires pour leur propulsion y laissent des résidus qui altèrent les échanges gazeux entre l'océan et l'atmosphère. Quant au pétrole déversé dans les océans lors de naufrages tels que celui du *Arrow* au large des côtes de la Nouvelle-Ecosse en 1970 ou celui du *Torrey Canyon* à l'entrée de la Manche en 1967, on en connaît les effets. Si le premier a causé la mort de milliers d'oiseaux et de poissons, en plus de contaminer le littoral sur une longueur de 190 milles, le second se révéla plus dramatique encore. Le remède employé pour enrayer le mal — les détergents utilisés pour nettoyer les nappes d'huile noire sur l'eau, ont si complètement détruit la vie animale que le spectre de naufrages de navires de détergents, ou pis encore, de pesticides, vient hanter les nuits des écologues.

Certes la pollution par les navires n'est pas la seule en cause; celle d'origine terrestre

(dite tellurique), due au ruissellement vers les mers de nos cours d'eau pollués ou à la chute dans les océans des poussières également polluées de nos atmosphères, compte pour les trois-quarts de la pollution océanique. Mais si elle doit traiter de la pollution tellurique au niveau des principes, la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer s'attachera surtout à élaborer des règles précises au sujet de la pollution par les navires.

Mesures existantes

Des mesures ont déjà été prises pour prévenir cette dernière ou enrayer ses méfaits. L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a établi, de 1954 à 1971, un certain nombre de conventions relativement à la pollution des eaux océaniques par les hydrocarbures et à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires. Mais ces conventions ne traitent pas de l'ensemble du problème et l'OMCI ne possède pas de mécanismes assurant l'application de ses règlements par l'état d'immatriculation des navires. De même, si trois des nombreux principes de la Déclaration de la Conférence de Stockholm sur l'environnement en 1972 visent particulièrement la pollution du milieu marin, ces principes n'ont pas force de loi et ne peuvent, par conséquent, obliger les états à prévenir la pollution des mers ni les sommer de dédommager les victimes de leurs activités nocives, volontaires ou involontaires.

Qui peut adopter des normes anti-pollution relativement aux océans et aux mers, qui peut les faire appliquer, et dans quelle zone, voilà ce que les Nations Unies devront établir.

Mesures proposées

Les états qui redoutent toute entrave à la navigation internationale veulent qu'en haute mer comme dans les eaux territoria-

les, l'état d'immatriculation des navires soit le principal responsable de l'application des conventions de l'OMCI ou de toute autre norme internationale. Par contre, un certain nombre d'états côtiers, dont le Canada, estiment qu'il faut distinguer entre la haute mer et les eaux sous juridiction nationale et que si, dans le premier cas, il est juste que l'état d'immatriculation des navires soit le premier responsable de l'application des normes convenues, les états riverains devraient, dans le second, pouvoir prescrire et imposer, dans la mesure du nécessaire, leurs propres normes anti-pollution, surtout dans les zones à écologie particulièrement vulnérable et celles où le trafic est intense et les dangers naturels plus nombreux.

C'est dans cet esprit que le Canada a adopté en 1970, peu après le voyage arctique du gigantesque pétrolier *Manhattan*, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques qui lui donne autorité sur une distance de 100 milles au large des côtes. L'écologie des eaux de l'Arctique est particulièrement fragile: si un pétrolier devait y faire naufrage, elles mettraient beaucoup plus de temps à se régénérer que celles des mers des zones tempérées. Les particules volatiles du pétrole ne se volatilisent pas en climat froid et les eaux froides dégradent les bactéries à un rythme beaucoup plus lent que les eaux chaudes. Le même dessein de préserver le milieu marin a amené le Canada à édicter, en vertu de la Loi sur la marine marchande, des règlements anti-pollution qui s'appliquent non seulement aux navires canadiens mais également aux navires étrangers qui circulent dans certaines de ses eaux côtières. Le Canada jouit du littoral le plus long du monde et ce privilège entraîne des responsabilités.

L'opposition à ces actions et au point de vue qui les motive ne vient pas que des grandes puissances maritimes qui y voient, comme on l'a vu, une entrave à la navigation. Certains pays riverains en voie de développement commencent à craindre l'établissement et l'application de normes strictes, nationales et internationales, qui pourraient retarder leur développement,