

Assemblée et Conseil de l'IMCO

ONDRES, NOVEMBRE 1968

VERS la fin de novembre 1968, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO), institution spécialisée des Nations Unies qui s'occupe de questions intéressant la marine marchande, a tenu une session spéciale de son Assemblée pour l'examen des problèmes posés par les ministres qui ont pour effet de polluer les océans. Durant la même période, le Conseil de l'IMCO s'est réuni à l'occasion de sa vingt et unième session ordinaire, et le Groupe de travail du Conseil sur les méthodes et les objectifs a tenu sa première séance. La délégation du Canada à ces réunions était dirigée par Gordon W. Stead, sous-ministre adjoint (marine) du ministère des Transports (qui présidait aussi le Groupe de travail), et comprenait des conseillers des ministères des Transports et des Affaires extérieures.

Bien que le désastre du pétrolier *Torrey Canyon* (échoué au large des côtes britanniques) se fût produit seulement vingt mois auparavant, des études sur les aspects techniques de cet accident ont déjà abouti à un certain nombre de recommandations importantes visant à améliorer la sécurité en mer. A la suite du travail de l'IMCO sur l'affaire du *Torrey Canyon*, qui a soulevé beaucoup d'intérêt dans le monde maritime, l'Assemblée a adopté ces recommandations et, avec certaines modifications apportées à la Convention internationale pour la sécurité de la vie en mer (1960), a proposé aux gouvernements des mesures qui devraient être adoptées le plus tôt possible afin de réduire le danger d'une pollution à grande échelle des océans.

Parmi les mesures proposées figurait une nouvelle solution au problème des collisions en haute mer : l'établissement, par ententes, de « corridors maritimes » volontaires dans les zones à navigation très dense, ces corridors devant être l'objet d'un guide international publié par l'IMCO. Une réglementation de ce genre peut paraître chose simple et, dans le passé, les États côtiers ont toujours eu des occasions d'établir un système volontaire dans leurs zones d'approche, mais il n'en reste pas moins que la « liberté des hautes mers » est jalousement gardée. Selon les nouveaux arrangements, tous les exploitants de navires seront persuadés par leurs administrations nationales de faire suivre leurs vaisseaux ces corridors maritimes dans les eaux internationales.

L'Assemblée de l'IMCO a également discuté du besoin d'une conférence sur le droit maritime qui examinerait deux grands aspects juridiques de la pollution des eaux résultant de collisions ou d'autres accidents en mer. Il y a d'une part la nécessité d'affirmer clairement quels droits possède un État côtier et prendre des mesures préventives contre le danger de pollution au voisinage de ses côtes mais en dehors de ses eaux territoriales. Le Gouvernement britan-