

riverains de fixer des normes nationales, en ce qui concerne la pollution provenant des navires, ne recouvre que la mer territoriale et non pas l'ensemble de la zone économique. De même, le texte unique ne va pas aussi loin que nous l'aurions voulu dans le rôle qu'il accorde à l'État riverain aussi bien qu'à l'État du pavillon au chapitre de l'application des règlements visant à faire échec à cette forme de pollution. Toutefois, pour ce qui est du droit d'établir des normes de construction navale, d'équipages et d'armement de navires dans l'Arctique, les dispositions du texte unique indiquent clairement que l'exercice de ce droit n'est aucunement contraire au projet de convention et qu'aucune restriction ne grève pareil pouvoir réglementaire.

Voilà, je crois, un autre point important en faveur du Canada.

Le texte unique a retenu le concept de passage en transit, préconisé par les grandes puissances maritimes, comme devant être le régime applicable à la navigation dans les détroits internationaux. Le Canada aurait préféré que la navigation dans ces détroits soit soumise à des règlements plus stricts de la part des États riverains. Toutefois, le texte définit ces mêmes détroits comme étant uniquement ceux qui sont utilisés pour la navigation internationale; la définition exclut les détroits qui font partie des eaux intérieures d'un État. Étant donné que le Passage du Nord-Ouest n'est pas utilisé pour la navigation internationale et que les eaux de l'Arctique sont considérées par le Canada comme des eaux intérieures, le régime de transit libre ne s'applique pas à l'Arctique et nous pouvons, par conséquent, continuer à décréter et à faire respecter la réglementation actuelle contre la pollution dans cette région.

Le Canada soutient depuis longtemps qu'il exerce des droits souverains sur la marge continentale en deçà et au-delà des 200 milles, et le texte unique est tout à fait conforme à cette disposition. Nous sommes conscients, toutefois, de la nécessité d'en arriver à des arrangements équitables avec les pays enclavés ou ceux qui n'ont pas de plateau continental.

En conséquence, nous sommes prêts à explorer, avant et pendant la prochaine session de la conférence, la possibilité de consentir à des contributions financières dans la mesure où elles sont liées aux ressources du plateau continental, comprises entre un point situé à 200 milles au large des côtes et l'extrémité de la marge continentale.

Cette idée a également été reprise dans le texte de négociation. Elle fait évidemment allusion à la question du partage des revenus qui a été soulevée lors de la session; à un certain moment, le Gouvernement a autorisé la délégation canadienne à étudier cette question des contributions financières.

Ce texte unique, qui comprend plus de 300 articles, traite évidemment de nombreuses autres questions importantes. En guise de conclusion, je peux néanmoins affirmer sans hésitation que cette session de négociations de la Conférence sur le droit de la mer a permis de réaliser des progrès importants. Nous avons espéré, certes, qu'il serait possible de progresser davantage. S'il est vrai qu'on a produit un texte unique, qui fournira une base extrêmement utile pour les négociations à venir, ce texte n'a encore aucun statut juridique, et ne constituera pas la convention recherchée. Il faudra sans doute multiplier