



*Une équipe d'inspecteurs du gouvernement canadien part faire l'inspection d'un chalutier de l'Allemagne de l'Ouest qui pêche dans la région du banc de Georges au large de la côte atlantique.*

l'OMCI de 1969 sur la responsabilité civile et de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation, vrais chefs-d'œuvre de l'élaboration du droit conventionnel en conférences multilatérales. La première a été endossée par quelque 35 États, mais la Convention de 1971 n'est pas encore entrée en vigueur et sa non-ratification par le Canada et les États-Unis contribue à en retarder la mise en application. Le Canada pourrait améliorer quelque peu ses relations avec les États maritimes, auxquels il s'est si souvent opposé au sein de l'OMCI et de la Conférence sur le droit de la mer, en cherchant à rallier l'adhésion des États-Unis et à leur faire abandonner leur projet actuel de création unilatérale d'un «Super-Fonds» de 200 millions de dollars.

#### **Au-delà des intérêts nationaux**

Par ailleurs, le gouvernement devrait à notre avis réévaluer l'ensemble de sa position sur les questions internationales de l'environnement. Au cours des dernières années, on a pu constater, de la part d'Ottawa, un souci constant de maximiser ses pouvoirs juridictionnels dans le cadre de la Conférence sur le droit de la mer; il y a lieu de s'inquiéter que ce parti pris nationaliste ne fasse oublier au Canada les questions fondamentales en matière de protection de l'environnement.

Les objectifs écologiques doivent être poursuivis pour leur valeur intrinsèque et non en fonction seulement de leurs retombées juridictionnelles. D'une part, le gouvernement ne doit pas repousser des ententes importantes comme les conventions de l'OMCI sur la responsabilité civile ou même l'éventuel traité du droit de la mer sous prétexte qu'on y voit, à tort ou à raison, des

entraves mineures à des visées juridictionnelles marginales. D'autre part, il faut dès maintenant rechercher activement un règlement international des problèmes de l'environnement, indépendamment des avantages individuels qui pourraient en découler. Nous avons déjà énuméré nombre de ces problèmes, dont certains (tels la nécessité d'augmenter la responsabilité de l'État du pavillon) font déjà l'objet de mesures gouvernementales. Toutefois, ce n'est là que le sommet de l'iceberg; en effet, la pollution par les navires ne représente qu'un aspect de la pollution des mers, et cette dernière, qu'une facette de la crise écologique mondiale.

C'est cette dernière qui constitue le véritable défi à relever. Nombre d'observateurs sont d'avis que la politique internationale est en réelle mutation et que la crise écologique est une des manifestations de cette évolution. Souvent imputés à «l'interdépendance complexe» des événements, les changements en cours modifient radicalement nos attitudes et stratégies traditionnelles. En très peu de temps, nous avons vu s'accroître rapidement le nombre des États et s'élargir considérablement la gamme des questions soulevées. Au même moment, l'entrée en scène de puissants organismes «transnationaux» tels les sociétés pétrolières et maritimes multinationales et les groupements écologiques vient ajouter à la complexité de la situation. Dans le «village planétaire», la distinction entre les questions d'intérêt national et international s'estompe rapidement. C'est pourquoi une optique purement nationaliste, qui ne fait aucune place à la dimension planétaire de bon nombre de problèmes écologiques, ne peut qu'entraver la recherche de solutions