

soin d'engager des poursuites contre le navire coupable d'une infraction au-delà de la mer territoriale. Dorénavant, l'État dans le port duquel le navire aura séjourné pourra intenter une action contre ce dernier pour toute contravention aux normes internationales, peu importe où elle survient. L'État du pavillon conserve le droit de faire suspendre ces poursuites en intentant sa propre action dans les six mois. Les nouvelles dispositions sur les pouvoirs de police de l'État du port pourraient fort bien s'avérer l'événement marquant dans l'évolution des dispositions environnementales du droit de la mer. Elles sont certainement en tout cas porteuses d'obligations nouvelles pour le gouvernement canadien et notamment son ministère des Transports.

En ce qui concerne les normes, deux questions méritent de retenir l'attention dans le domaine de la pollution par les navires: les mesures de prévention et la compensation pour les dommages dus à la pollution. Mentionnons aussi la question de l'immersion de déchets en mer, qui a fait l'objet d'une Convention en 1972.

Mesures de prévention

La prévention de la pollution des mers, que cette dernière soit délibérée ou accidentelle, est depuis la fin des années 60 au cœur des négociations internationales. L'OMCI a déjà rédigé de nombreux règlements sur les rejets accidentels et se propose d'en élaborer d'autres au cours des années à venir. A la suite de la série de déversements dont les États-Unis ont été victimes fin 1976 – début 1977 (on se souviendra du naufrage de l'*Argo Merchant*), il a été décidé de tenir en février 1978 une Conférence sur «la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution». Une autre Conférence prévue pour juin 1978 portera sur les qualités minimales des équipages.

A quelques exceptions près, les États-Unis ont été les instigateurs de règlements plus sévères et plus coûteux. Étant donné leur énorme marché intérieur et leur réseau mondial de sociétés pétrolières et maritimes multinationales, ils peuvent se permettre de brandir la menace d'une action unilatérale et faire pencher les négociations en leur faveur. Le Canada se doit d'œuvrer avec imagination au sein du groupe écologique que mènent les États-Unis à l'OMCI, mais il faut bien admettre que ces derniers ont pris l'initiative.

De toute façon, sauf quelques exceptions notables, il importe plus à l'heure actuelle d'appliquer les normes dont on est déjà convenu que d'en proposer de plus sévères. Prenons par exemple la Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires: après quatre ans, trois pays seulement l'ont ratifiée. D'ailleurs, le Canada n'a pas encore pourvu ses navires des réservoirs requis par cette Convention pour le stockage des résidus d'hydrocarbures et des déchets chimiques.

Il est important que le Canada s'assure du respect des normes en vigueur. A l'instar des autres pays, il ne s'est jamais lancé dans la mise en oeuvre de grands programmes de surveillance en mer. De plus en plus, grâce aux progrès technologiques, la détection des déversements illicites se fera dans les ports. Le pays devra par ailleurs se doter d'un système perfectionné de contrôle lui permettant de reconnaître les bâtiments non sécuritaires bien avant qu'ils n'atteignent les régions côtières. Sur le plan international, le gouvernement doit s'efforcer de faire lever les obstacles à une vraie protection de l'État côtier, depuis toujours laissé à la merci des armateurs étrangers. On constate par exemple que malgré l'importance rattachée au certificat de classification, les sociétés qui les octroient sont libres de toute surveillance et ont souvent recours à des procédés inadéquats, voire malhonnêtes. En 1970, le *Arrow* s'est vu accorder la cote A-1 par l'*American Bureau of Shipping* six jours seulement avant son naufrage sur les côtes de la baie Chedabucto en Nouvelle-Écosse. Par ailleurs, si l'on veut que la présence de l'État du pavillon sur l'État du port ne joue pas à contre-mesure, l'État du pavillon doit être tenu de respecter ses engagements et de poursuivre lui-même le contrevenant, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à maintenant. Récemment, un certain nombre d'États, y compris le Canada, ont eu la bonne idée de demander que l'on envoie sur place des enquêteurs de l'OMCI chargés de vérifier les pratiques des États membres en la matière. C'est un début prometteur, mais nombre d'autres changements s'imposent.

Responsabilité et compensation

Nonobstant l'importance des mesures préventives, les questions de responsabilité et de compensation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont encore plus pressantes pour le Canada. Si la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et la Partie XX de la Loi canadienne sur la marine marchande de 1970 avaient pour but d'améliorer le sort des éventuelles victimes de la pollution, ces dernières se trouveraient maintenant à bien des égards mieux protégées par les nouvelles règles internationales. Mais indépendamment de la ratification des conventions de l'OMCI, nos lois comportent tant de lacunes qu'il faut les modifier sans tarder. Par exemple, aucune assurance contre la pollution n'est requise du fait que les dispositions pertinentes de la Loi sur la marine marchande n'ont pas été promulguées. En outre, la Caisse des réclamations pour pollution marine s'est avérée d'un accès si difficile qu'en dépit des nombreux accidents survenus, dont l'un a causé des dommages de près d'un million, une seule indemnisation minimale a été tirée sur son fonds de 40 millions de dollars.

En plus de colmater sa législation, le Canada devrait ratifier les Conventions de