

découlant des activités exercées au fond des mers et la pollution d'origine tellurique apportée par les cours d'eau ou véhiculée par l'atmosphère.

Il n'incombera pas toutefois à la Conférence d'énoncer les obligations et droits spécifiques des Etats concernant les sources telluriques de pollution; il est reconnu en effet que, conformément au droit international existant, ces sources continueront d'être du ressort des Etats riverains qui ont incontestablement une compétence à cet égard.

C'est la pollution causée par les navires qui retiendra principalement l'attention de la Conférence. Parmi les grandes questions à régler à cet égard, on devra déterminer qui peut adopter des normes anti-pollution, quelle autorité peut en imposer l'application et dans quelle zone elles doivent s'appliquer.

Le Canada souscrit évidemment à l'idée que des organismes internationaux compétents établissent des normes appropriées et sévères d'application universelle contre la pollution du milieu marin. Il admet aussi que dans les zones situées au-delà de la juridiction des Etats riverains, l'Etat d'immatriculation du navire soit chargé, au premier titre, de faire respecter ces normes.

Etant donné la longueur de son littoral et ses conditions écologiques très particulières, le Canada considère que les Etats riverains doivent être habilités à prescrire et à imposer dans la mesure où cela est nécessaire, leurs propres normes anti-pollution au-delà des normes internationalement convenues, et cela, non seulement dans leurs eaux territoriales, mais aussi dans les zones situées au-delà qui relèvent de leur juridiction. C'est ainsi que le Canada a adopté en 1970 la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et des règlements complémentaires édictés en vertu de la Loi sur la marine marchande.

Un certain nombre d'Etats sont fermement opposés à toute proposition qui doterait l'Etat riverain de mécanismes efficaces pour la protection de son milieu marin étant donné qu'ils craignent qu'une telle compétence permettrait à l'Etat riverain de poser des entraves à la navigation. Pour ces Etats, seules des normes adoptées internationalement et appliquées principalement par l'Etat d'immatriculation du navire devraient avoir force de loi non seulement en haute mer mais également dans les eaux territoriales de l'Etat riverain.