

conférence de Washington de 1926; mais les progrès le plus importants dans l'établissement de normes internationales en ce domaine ont été marqués après la seconde guerre mondiale. C'est l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime qui en a surtout le mérite, bien que d'autres organismes des Nations Unies s'en soient préoccupés de façon marginale.

En 1954, une convention de l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime imposait des sanctions contre la pollution des eaux côtières par le déversement de pétrole par des navires marchands internationaux à l'intérieur d'une zone maritime de 50 milles. Une convention de 1962 de cet organisme portait cette zone à 100 milles. La lacune des deux conventions à laquelle la mesure législative à l'étude tend à remédier était que l'État en cause ne pouvait intervenir qu'après le déversement du pétrole. Les conventions ne contenaient aucune disposition permettant à un État de prendre des mesures préventives. En outre, seulement un petit nombre de pays ont ratifié ces deux conventions de l'IMCO.

Au congrès de l'IMCO à Bruxelles en 1969, la délégation canadienne, et c'est tout à son honneur, a préconisé très vigoureusement l'élaboration d'une entente qui assurerait une protection efficace de l'environnement pour les États côtiers. Toutefois, la délégation n'a pas réussi à persuader un nombre considérable d'États participants à appuyer sa position. A mon avis, c'est dans ce contexte que le gouvernement canadien a enfin décidé, et en toute légitimité, d'agir de façon unilatérale en ce qui concerne le contrôle de la pollution dans les eaux de l'Arctique.

● (3.50 p.m.)

Dans le document présenté par les trois juristes de Toronto mentionnés tout à l'heure, l'initiative prise par le Canada, j'entends la mesure législative sur les eaux arctiques dont la Chambre est saisie actuellement, était expliquée de la façon suivante:

Enfin, le gouvernement canadien a décidé de recourir à une action unilatérale dans l'espoir que sa mesure législative répondrait aux exigences nationales urgentes dans l'Arctique et inciterait la communauté internationale à faire une étude réaliste des dangers et problèmes de la situation. Ces dangers et ces problèmes progressaient, croyait-on, à un rythme que le droit international avait été incapable de maintenir.

On ajoutait plus loin:

L'initiative canadienne nous apparaît comme l'aboutissement de deux échecs de la part de la communauté internationale. Le droit international d'abord n'a pas réussi à mettre au point des principes de premier ordre pour régir la protection

des milieux maritimes; les États expéditeurs, industriels et usagers, de leur côté, n'ont pas négocié d'accord en vue de l'établissement d'institutions, de méthodes et de règlements administratifs pour remédier aux problèmes des risques et de la répartition des pertes que laissent entrevoir des dangers de pollution considérablement amplifiés.

J'aimerais vous citer un autre passage tout à fait opportun de la déclaration des trois professeurs de droit international de Toronto. On y trouve l'argument suivant:

Même si le droit international de la mer ne renferme aucun précédent bien précis quant au mode d'action unilatéral du gouvernement canadien, il est facile de trouver des principes hautement pertinents dont s'inspirent les réclamations, les décisions, et les coutumes généralement admises: La Conférence de 1958 sur le droit de la mer, à Genève, a confirmé l'acceptation générale de l'idée d'une zone contiguë, à l'intérieur de laquelle l'État côtier peut exercer une autorité exclusive pour des fins limitées et bien déterminées dans une zone assez restreinte et contiguë à une mer territoriale étroite. Si cette idée fut acceptée, ce n'est sans doute pas seulement parce que les limites de la zone contiguë étaient peu considérables, mais surtout parce qu'elles concordaient avec les problèmes et fonctions envisagés. On peut donc soutenir qu'une zone de pollution n'est pas moins acceptable du fait que ses limites sont plus vastes, si ces limites concordent avec les problèmes de la pollution et la gestion de l'environnement.

C'est à coup sûr en songeant à ce genre d'arguments que le premier ministre (M. Trudeau) a fait la déclaration suivante qui a été citée dans un récent numéro d'*International Canada*:

Nous sommes prêts à ouvrir l'Arctique canadien au développement et c'est là un de nos grands objectifs nationaux. C'est dans ce dessein que nous avons souligné la nécessité de maintenir les eaux de l'Arctique ouvertes au passage inoffensif. Nous ferons ce qui est nécessaire à cet égard.

Nous ne pensons pas que le passage de navires qui menacent de détruire ou de détériorer l'environnement côtier puisse être considéré comme inoffensif aux termes du droit international. Nous avons fait clairement entendre au monde que bien que le Canada consente volontiers à voir utiliser les eaux de l'Arctique par des vaisseaux battant n'importe quel pavillon, le gouvernement canadien veillera à ce que ces eaux soient utilisées à des fins pacifiques et par des navires qui satisfont aux normes de sécurité imposées.

En bref, on pourrait arguer, non sans fondement, que les mesures que le Canada se propose de prendre en établissant des zones de contrôle de pollution dans l'Arctique, loin d'être un empiétement inacceptable sur les principes du droit international, représentent dans ce domaine une initiative heureuse et inappréciable. De toute évidence, le gouvernement accepte cette position. Si cela est vrai des eaux de l'Arctique, où le trafic commercial est inexistant sauf, en ce moment, sur une base expérimentale, c'est encore bien plus vrai des eaux situées au large des côtes est et