



---

# communiqué

---

Date Le 31 juillet 1985

85/114

Pour publication

## TRAVERSE DU POLAR SEA

Le très honorable Joe Clark, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports, et l'honorable David Crombie, ministre des Affaires indiennes et du Nord, ont annoncé aujourd'hui que le Canada a autorisé le Polar Sea, un brise-glace de la Garde côtière américaine, à traverser les eaux arctiques canadiennes entre le 1<sup>er</sup> et le 15 août 1985. Le brise-glace naviguera dans ces eaux avec l'appui et la participation du Canada.

Le Canada et les États-Unis se sont longuement consultés au sujet des plans de la traversée et des dispositions à prendre.

Le gouvernement du Canada a bien fait ressortir que les eaux de l'archipel arctique, notamment le passage du Nord-Ouest, sont des eaux intérieures du Canada et tombent sous la souveraineté canadienne. Il a d'autre part réaffirmé son engagement de longue date à faciliter la navigation sécuritaire dans l'Arctique, sous réserve des conditions à respecter pour en protéger l'environnement et préserver le bien-être de ses habitants. Ces conditions ont été remplies.

Le gouvernement du Canada a été informé des intentions américaines le 21 mai dernier. En lui transmettant cette information, les États-Unis ont proposé que la traversée s'effectue dans un esprit de collaboration, avec des représentants canadiens à bord du Polar Sea.

... 2

Les États-Unis ont laissé savoir qu'ils n'étaient pas du même avis quant au statut de ces eaux, mais ils ont donné l'assurance au gouvernement du Canada que la traversée visait des fins purement pratiques, qui sont de réduire le temps que mettrait autrement le Polar Sea à atteindre l'Alaska. Les États-Unis ont en outre officiellement indiqué au gouvernement du Canada que la traversée, et les préparatifs à cette fin, ne portaient pas préjudice de la position de l'un ou l'autre pays en ce qui concerne le passage du Nord-Ouest. Telles ont été les bases sur lesquelles ont eu lieu les consultations et l'échange de renseignements, et sur lesquelles le Canada a accepté d'apporter sa collaboration.

Parallèlement, cependant, le Gouvernement du Canada a exprimé aux États-Unis son profond regret du fait que les États-Unis se refusent depuis des années à accepter la souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel arctique. Si le Canada reconnaît que la position américaine tient à ses préoccupations bien connues à l'égard de la liberté de la navigation à l'échelle mondiale, il n'en considère pas moins que l'évolution du droit international confirme le bien-fondé de la position canadienne.

Le Polar Sea entrera dans le passage du Nord-Ouest par le détroit de Lancaster vers le 1<sup>er</sup> août 1985, passera ensuite par le détroit du Vicomte-Melville et sortira du passage par le détroit du Prince-de-Galles et le golfe Amundsen.

Le Canada a demandé et a obtenu des assurances et des renseignements précis sur des questions telles que l'itinéraire du navire, sa conception, sa construction et l'équipement dont il est muni, ainsi que d'autres exigences relatives à la protection de l'environnement, notamment les plans en cas d'urgence et la responsabilité des frais et des dommages en cas de pollution. La Garde côtière canadienne a examiné les dessins du navire et en a conclu que celui-ci observe en substance les normes canadiennes.

Les autorités canadiennes estiment, sur la foi des renseignements et des assurances ainsi obtenus, que les États-Unis ont pris les moyens nécessaires pour faire en sorte que le Polar Sea se conforme à des normes en substance équivalentes à celles prescrites par les règlements canadiens, et pris toutes les précautions requises pour réduire tout danger de pollution au cours de cette traversée.

Un décret relatif au Polar Sea sera incessamment émis aux termes du paragraphe 12(2) de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Ce paragraphe avait précisément pour but de fournir aux navires appartenant à un État souverain autre que le Canada, ou exploités par cet État souverain, une exemption des règlements relatifs à la conception, la construction, l'équipement et l'équipage des navires, lorsque le gouvernement estime que des normes équivalentes sont observées et qu'une protection suffisante contre la pollution est fournie.

Des représentants canadiens seront à bord du Polar Sea, à titre d'observateurs et de conseillers, durant la traversée des eaux canadiennes. M. Crombie a demandé à son gestionnaire du district d'Inuvik de participer à la traversée. Transports Canada sera représenté par deux capitaines de brise-glace de la Garde côtière canadienne.

La Garde côtière canadienne fournira un appui technique au moyen de conseils sur le parcours à suivre, de communications et de reconnaissance des glaces. Des appareils des Forces armées canadiennes survoleront l'avancée du Polar Sea.

En cas de besoin, pour de plus amples renseignements on est prié de s'adresser à M. L.H. Legault (995-8901) ou M. B.M. Mawhinney (992-2728).

## TRAVERSÉE DU POLAR SEA

### FICHE TECHNIQUE

#### NAVIRE

Le Polar Sea a 122 mètres de long, déplace 13 000 tonnes et dispose d'une puissance de 18 000-60 000 SHP. Il est conçu pour affronter toutes les conditions de glace et il est censé être construit et équipé sensiblement à la façon des navires répondant aux normes de la classe Arctique 6 (les brise-glaces sont classés d'après l'épaisseur de la glace à travers laquelle ils peuvent se frayer un chemin). Le Polar Sea est l'un des deux brise-glaces polaires de la Garde côtière américaine qui sont, mis à part les navires russes, les plus gros et les plus puissants de leur catégorie. Le Polar Sea peut briser deux mètres de glace à une vitesse continue de trois noeuds.

#### ITINÉRAIRE

Le Polar Sea quittera Thulé, au Groenland, le 1er août 1985 et traversera les eaux canadiennes en empruntant le détroit de Lancaster et le détroit du Vicomte-Melville, avant de sortir par le détroit du Prince-de-Galles et le golfe Amundsen. Il lui faudra approximativement douze jours pour compléter la traversée.

#### PARTICIPATION CANADIENNE

Deux capitaines de brise-glace de la Garde côtière canadienne et le gestionnaire du district d'Inuvik du ministère des Affaires indiennes et du Nord seront à bord durant le passage du navire dans les eaux canadiennes. Ils feront office d'observateurs et de conseillers.

#### APPUI CANADIEN

Des cartes hydrographiques et des publications sur la navigation dans les eaux arctiques du Canada ont été transmises à la Garde côtière américaine, pour qu'elles soient mises à la disposition de l'équipage du Polar Sea.

Le Polar Sea fera périodiquement rapport sur sa position à NORDREG Canada, conformément aux prescriptions des Avis aux navigateurs de la Garde côtière du Canada. Par l'entremise de NORDREG (système de la Garde côtière pour l'indication de position des navires), le Canada transmettra des informations sur les conditions de glace, les conditions

météorologiques et le trafic. La Garde côtière canadienne fournira en outre des conseils sur la route à suivre, des communications et des services de repérage des glaces qui viendront compléter ceux fournis par le ministère de l'Environnement.

#### SURVEILLANCE

Des appareils des Forces armées canadiennes survoleront régulièrement le navire au long de son trajet. Les équipages de ces appareils ont l'expérience de la reconnaissance des glaces et de la prévention de la pollution.

#### OBJECTIF PRATIQUE DE LA TRAVERSÉE

Les États-Unis ont expressément indiqué que des raisons purement pratiques motivaient le passage dans les eaux canadiennes, le but étant de réduire le temps que pourrait mettre le Polar Sea à atteindre l'Alaska. Deux autres brise-glaces de la Garde côtière américaine ayant dû inopinément subir des réparations, les navires restants ont des emplois du temps très serrés. Après avoir pris part à une mission de réapprovisionnement à Thulé, au Groenland, le Polar Sea doit se rendre jusqu'à la mer de Beaufort par le chemin le plus court pour pouvoir accomplir sa tâche.

#### LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

Adoptée en 1970, cette loi stipule que les eaux canadiennes de l'Arctique ne peuvent être ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Inuits et des autres habitants de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien.

Le paragraphe 12(2) de cette loi, qui traite des navires appartenant à un gouvernement étranger, se lit comme suit:

"(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, exempter de l'application des règlements établis en vertu du paragraphe (1) un navire ou une catégorie de navires qui est la propriété d'un État souverain autre que le Canada ou que cet État souverain exploite, lorsque le gouverneur en conseil est convaincu que

des mesures appropriées ont été prises par cet État souverain ou sous son autorité pour que ce navire réponde aux normes prescrites par les règlements établis en vertu de l'alinéa (1)(a) ou à des normes essentiellement similaires qui lui seraient autrement applicables à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, et qu'à tous autres égards, toutes les précautions raisonnables ont été ou seront prises pour réduire le danger de tout dépôt de déchets résultant de la navigation de ce navire à l'intérieur de cette zone de contrôle de la sécurité de la navigation."

Le paragraphe 12(1) de cette même loi autorise l'adoption de règlements portant sur la conception, la construction, l'équipement et l'équipage des navires de même que sur les exigences relatives au pilotage.

#### EAUX RECOUVERTES PAR LES GLACES ET DROIT DE LA MER

Depuis 1970, l'évolution du droit international a renforcé la juridiction fonctionnelle que le Canada se juge en droit d'exercer sur les eaux arctiques. C'est ainsi que l'article 234 de la Convention sur le droit de mer (1982) a été établi, à l'initiative du Canada, que les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements spéciaux afin de protéger les zones recouvertes par les glaces. Cet article, qui a reçu l'appui général des participants à la Conférence sur le droit de la mer, entérine en droit international la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. La Convention stipule cependant que l'article 234 et les autres dispositions relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ni aux navires appartenant à un État ou exploités par cet État. Nonobstant l'immunité ainsi accordée, chaque État doit veiller à ce que ses navires se comportent de façon à respecter les dispositions de la Convention, dans la mesure où la chose est raisonnable et faisable.