

*The Law of the Sea of the Arctic with special Reference to Canada*, par Donat PHARAND, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973, 367 pp.

J.M. Arbour

Volume 15, Number 1, 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/041813ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/041813ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Arbour, J. (1974). Review of [*The Law of the Sea of the Arctic with special Reference to Canada*, par Donat PHARAND, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973, 367 pp.] *Les Cahiers de droit*, 15 (1), 209–211.  
<https://doi.org/10.7202/041813ar>

## Chronique bibliographique

---

**The Law of the Sea of the Arctic with special Reference to Canada**, par Donat PHARAND, Ottawa, University of Ottawa Press, 1973, 367 pp.

Le droit de passage inoffensif, la méthode des lignes de base droites pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale, la théorie des eaux historiques, le principe de la liberté des mers, le statut juridique des plates-formes glaciaires et des îlots de glace, le contrôle de la prévention de la pollution et la délimitation du plateau continental, telles sont les sept questions majeures de droit international que pose l'Arctique et autour desquelles l'ouvrage du professeur Pharand vient faire le point.

I. Le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale est une règle bien établie en droit international; le passage est inoffensif s'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État riverain; donc, corollaire immédiat, l'État riverain peut prendre, dans la mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif. Cependant, depuis l'arrêt de la Cour internationale de justice dans l'affaire du *détroit de Corfou* et depuis notamment, la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un État étranger, servent à la navigation internationale. Or, un effet certain de la législation fédérale de 1970, portant à douze milles la limite extérieure de la mer territoriale, sur le passage du Nord-Ouest, est de soumettre ce dernier à la compétence territoriale canadienne: le détroit de Barrow, ainsi que le détroit du Prince-de-Galles sont maintenant compris dans les eaux territoriales du Canada. Ainsi, le Canada peut suspendre temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif de navires étrangers dans le passage du Nord-Ouest si cette suspension est indispensable pour la protection de sa sécurité: mais peut-être la route du Nord-Ouest constitue-t-elle un détroit international, auquel cas le passage

inoffensif ne peut être suspendu? S'il ne fait aucun doute que cette route maritime met en communication deux parties de la haute mer, en l'occurrence l'océan Atlantique et la mer de Beaufort, il reste encore à savoir si elle sert effectivement à la navigation internationale: l'histoire, en ce domaine, témoigne largement par la négative; elle n'est donc pas un détroit international.

II. S'il est communément admis que la souveraineté de l'État s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtés, désignée sous le nom de mer territoriale, des problèmes peuvent néanmoins surgir quant à la délimitation des eaux territoriales, plus précisément quant au choix de la ligne de base à partir de laquelle doit être décomptée la largeur de la mer territoriale. La Convention internationale de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë pose comme principe que la ligne de base normale est la laisse de base mer longeant la côte; cependant, ce principe souffre exception dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci; la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut alors être adoptée, mais à la triple condition que le tracé de ces lignes de base ne doive pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte, que les étendues de mer situées en deça de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre et ces lignes de base ne doivent pas être tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse. La question qui se pose, d'un point de vue canadien, est de savoir s'il est possible d'entourer l'archipel Arctique d'un réseau de lignes de bases droites, les eaux de l'archipel devenant ainsi des eaux intérieures canadiennes, lesquelles sont soumises, comme on le sait, à un régime juridique différent. L'auteur conclut, après une comparaison de l'état de fait et de l'état de droit, que la méthode des lignes de base droites est applicable à l'archipel arctique canadien; le droit de passage inoffensif devrait toutefois être reconnu, selon les termes de l'article 5 de la Convention sur la mer territoriale.

III. Le Canada aurait-il le droit, pour des motifs historiques, de réclamer comme eaux intérieures canadiennes les eaux de l'archipel arctique? C'est un fait que les États invoquent des titres historiques non seulement sur des baies, mais aussi sur des espaces maritimes divers, telles par exemple les étendues d'eau comprises soit entre les îles des archipels soit entre ceux-ci et le continent voisin, ainsi que sur des détroits et des estuaires. La Cour internationale de justice, dans son arrêt rendu le 18 décembre 1951 dans l'affaire *des pêcheries entre le Royaume-Uni et la Norvège*, n'a-t-elle pas reconnu à ce dernier État le droit de revendiquer, en raison de son titre historique aux fjords et sunds, les espaces d'eaux situés entre la frange des îles et le continent? Que faut-il, essentiellement, pour qu'un État puisse revendiquer utilement des eaux comme lui appartenant historiquement? L'exercice effectif de la souveraineté nationale sur ces espaces pendant une certaine période de temps, constitue un premier élément; la reconnaissance de cet état de fait par les autres États constitue un deuxième élément dans la formation du titre historique, leur silence ou leur absence d'opposition pouvant équivaloir à leur consentement. Le fardeau de la preuve, sous ce chapitre, incombe à l'État riverain demandeur, en l'occurrence le Canada. Or, une étude des activités maritimes du Canada dans l'Arctique, depuis 1880 notamment, s'avère peu concluante pour l'établissement d'un titre historique sur les eaux de l'archipel. Quant à la théorie des secteurs comme support utile à l'établissement d'un titre historique, l'auteur nous démontre qu'elle n'a jamais reçu la bénédiction officielle des gouvernements canadiens, du moins dans son application à la glace et à l'eau. De plus, on sait que les États-Unis se sont toujours opposés farouchement à la théorie des secteurs.

IV. Le principe de la liberté de la haute mer étant une règle séculaire du droit des gens, il reste à examiner s'il s'applique à l'océan Arctique; les particularités physiques de cet océan, territoire glaciaire pour les uns, sont telles qu'il est à se demander si nous sommes véritablement en présence de la mer ou de la terre... Le commandant Peary a déjà atteint le Pôle Nord à pied tandis qu'un sous-marin y fit surface en 1959... toujours est-il que si les juristes sont divisés sur le statut juridique de l'océan Arctique, ce phénomène est causé partiellement par des appréciations différentes de la nature réelle de cet océan mystérieux.

L'enquête sur les lieux démontre sans l'ombre d'un doute que l'idée d'une banquise polaire, permanente et immobile, n'est pas fondée; même si cet océan est couvert de glaces sur 90% de sa surface, les glaces se déplacent et voyagent selon des cours définis, à des vitesses pouvant varier entre 1.2 et 4. milles marins par jour. Des équipes scientifiques se laissent dériver sur des banquises (drifting ice stations), des sous-marins traversent cet océan et l'expérience du Manhattan démontre que la navigation conventionnelle n'est pas, en soi, irréalisable. La liberté des mers étant née des impératifs de la navigation, il serait donc logique qu'elle ait droit de cité, là comme ailleurs. Seul parmi les États pouvant prétendre à quelque droit dans l'Arctique, le Canada ne semble pas enclin à reconnaître à cet océan un régime de pleine liberté préférant sans doute un statut spécial qui reste à définir; comme le souligne l'auteur, « it is difficult to see how the attitude of one state can affect the degree of recognition as high seas accorded to the Arctic Ocean by the others, particularly by the United States and the Soviet Union ».

V. Un chapitre consacré au statut juridique des plates-formes glaciaires (ice shelves) et des îles de glace (ice islands) n'offre pas qu'un intérêt purement académique: un homicide est-il commis sur une île de glace, comme la chose s'est produite en 1970, que la question de la juridiction nationale se pose déjà. Selon l'auteur, les plates-formes glaciaires peuvent être assimilées à la terre, tandis que les îles de glace peuvent tomber dans la catégorie des navires lorsqu'elles sont l'objet d'une occupation effective, auquel cas l'exercice de la compétence personnelle peut être mis en œuvre par l'État national des occupants.

VI. La partie VI du volume traite du contrôle de la pollution, notamment de la loi canadienne de 1970 sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, laquelle loi institue une zone de contrôle de cent milles marins autour de l'archipel arctique canadien. L'auteur fonde la validité de cette loi, du point de vue du droit international, sur le concept d'autoprotection, (self-protection): « The right of self-protection had gained sufficient recognition by 1970, in both conventional and customary law, to justify Canada's anti-pollution legislation as a unilateral measure pending adequate international conventions... On se rappellera, en effet, que les États-Unis avaient réagi vivement, à l'annonce de cette extension unilatérale de souveraineté

sur cette partie de la haute mer, en déclarant qu'ils ne reconnaissent pas la zone de sécurité.

**VII.** La convention de Genève de 1958 sur le plateau continental, ratifiée par le Canada le 8 février 1970, définit le plateau continental comme étant « le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situés en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions ». Par ailleurs, dans le cas où un même plateau continental est adjacents aux territoires de deux ou de plusieurs États dont les côtes se font face ou sont limitrophes, la même convention pose, comme principe au problème de la délimitation, l'accord des parties intéressées; à défaut d'accord, et sauf des circonstances spéciales, la délimitation doit s'opérer alors par application du principe de l'équidistance. Or, si l'isobathe de 200 mètres s'avérait correspondre à une limite technologique en 1958, tel n'est plus le cas aujourd'hui où les progrès techniques permettent de forer des puits à 3,000 mètres de fond et, par conséquent, d'étendre de plus en plus, les compétences nationales vers le large. C'est en tenant compte de ce décalage entre le droit et le fait, et de la controverse qu'il a suscitée surtout, que l'auteur propose, pour la délimitation du plateau continental de l'océan Arctique, ce qui est en passe de devenir (?) le régime juridique de demain : une bande côtière de 200 milles, soumise à la souveraineté de l'État riverain, le résidu devenant ainsi une zone internationale; au regard de l'océan Arctique, un tel système permettrait aux États intéressés de récupérer la presque totalité, sinon la totalité de la marge continentale. Par ailleurs, l'auteur estime que le principe d'équidistance devrait être appliqué à la délimitation latérale du plateau, le Canada pouvant cependant plaider la théorie des circonstances spéciales dans le cas de la Mer de Beaufort.

\* \* \*

Pour le lecteur déjà familier avec les recherches du professeur Pharand, cet ouvrage, en toute objectivité, n'offre que très peu d'inédit; il collige, parfois avec des retouches, les nombreux articles que l'auteur a publiés sur l'Arctique depuis quelques années. Celui, au contraire, qui veut prendre une vue d'ensemble des problèmes juridiques soulevés

à propos de l'Arctique y trouvera là un outil indispensable, enrichi d'une bibliographie assez impressionnante. Dans un autre ordre d'idées, on note que l'auteur, lorsqu'il soutient, au chapitre du passage inoffensif dans les eaux territoriales, que le Canada pourrait suspendre le passage de navires étrangers pouvant entraîner un risque de pollution, fait appel au concept de sécurité; de même, lorsqu'il conclut comme étant valide au regard du droit international la loi fédérale de 1970 sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, il fait appel au concept d'autoprotection. À l'heure de l'équilibre écologique et de la protection de notre environnement, de telles conclusions se justifient sans doute; mais elles ne devraient pas nous empêcher de poser certaines questions, à savoir si, dans l'état actuel du droit international non conventionnel la pollution constitue effectivement un danger pour la sécurité d'un État et si une mesure unilatérale telle que la loi de 1970 peut se fonder en toute quiétude sur un concept aussi indéterminé dans son contenu et aussi élastique dans ses diverses motivations que celui de l'autoprotection. A priori tout au moins, on peut douter qu'un droit d'autoprotection puisse être légalement exercé en haute mer sans un accord international préalable sur la question, tout comme on peut douter que le risque de pollution puisse légalement justifier un État de suspendre le droit de passage inoffensif dans ses eaux territoriales pour des motifs de sécurité écologique; on aurait aimé, de la part de l'auteur, de plus longs développements sur ces deux questions. Quant à la théorie des secteurs, qui est une application particulière de la notion de contiguïté conçue comme base de la souveraineté, du fait de la puissance d'attraction qu'un État exerce sur les espaces limitrophes de son territoire, l'auteur ne la retient pas et pour cause, parce que sans fondement en droit international. Notons finalement que cet ouvrage traite également du passage du nord-est et contient des descriptions minutieuses de la réalité physique de l'Arctique.

J.M. ARBOUR

**Le locataire et son nouveau bail**, par Henri KÉLADA et Paul-Émile MARCHAND, collection Juridique Aquila, Les Éditions Aquila Limitée, 1974, 88 pp. \$2.50.

Nous voulons signaler la publication de ce petit ouvrage, surtout parce qu'il est le