la perte de cet avantage par la faute ou la négligence d'un de leurs capitaines. En cas de manquements graves de la part de plusieurs navires battant même pavillon, on pourrait aller jusqu'à résilier toutes les licences de l'Etat du pavillon.

Contre la pollution

Si les progrès réalisés dans la protection des ressources biologiques de la mer est indéniable, dans le domaine de la protection des mers contre les risques de pollution, le droit est, en revanche, souvent à la remorque de l'événement.

Certes, au cours de la dernière décennie, l'offensive diplomatique s'est intensifiée, au gré des marées noires, dans la recherche de nouvelles normes de protection. Les jalons de cette prise de conscience sont bien connus : du *Torrey Canyon* en 1967 à l'*Amoco Cadiz* cette année, il y a eu une longue litanie de noms de pétroliers devenus tristement célèbres. Quand on voit les juristes se féliciter de chaque catastrophe en pensant à l'essor que va prendre, sous la pression des intérêts nationaux qui sont affectés, ce domaine trop longtemps négligé du droit international, il est évident que la société internationale doit réagir plus vivement.

En 1972, la conférence de Stockholm sur l'environnement a adopté un certain nombre de principes sur la protection de l'environnement. Trois d'entre eux concernent particulièrement le milieu marin.

Le premier principe est clair : « Les Etats devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer ». Les principes de Stockholm doivent cependant être traduits en dispositions juridiques précises si l'on veut assurer leur application. Les progrès sont certains, mais lents. Dans le projet de traité sur le droit de la mer, on trouve par exemple un meilleur équilibre des droits et obligations de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon quant à l'application de normes nationales et internationales de contrôle de la pollution. Le nouveau régime accordera à l'Etat côtier des pouvoirs lui permettant de poursuivre les navires qui polluent leurs eaux

adjacentes et la haute mer. Mais ce projet n'est pas conforme au droit qu'a l'Etat côtier de réglementer la navigation dans ses eaux territoriales (12 milles). Selon le projet, il ne serait pas permis à un Etat côtier d'imposer aux navires qui pénètrent dans ses eaux territoriales des conditions touchant la conception, la construction, l'équipage ou l'armement de ces navires, à moins que ces normes n'aient été acceptées sur le plan international. On peut déplorer que ces limites ne laissent pas à l'Etat côtier suffisamment de souplesse pour faire face aux risques nouveaux et complexes qui, chaque année, viennent s'ajouter à ceux que l'on connaît déjà. Non seulement la quantité, mais la qualité des polluants va croissant au gré de la technologie, et les organisations internationales ne sont pas équipées pour faire face à cette diversification constante. L'expérience a montré qu'en l'absence de normes internationales, et devant un danger grave et imminent pour le milieu marin, les Etats agiront de toute façon en légitime défense pour protéger leurs zones côtières des effets de la pollution. Cela est compréhensible et conforme au droit international. La réaction britannique au désastre du *Torrey Canyon* en 1967, la loi canadienne sur la prévention de la pollution des eaux dans l'Arctique, les nouveaux règlements français pour la régulation du trafic maritime à la suite de la marée noire de l'*Amoco Cadiz* constituent à cet égard des précédents importants pour la pratique des Etats.

Des mesures efficaces

Un des aspects les plus novateurs et constructifs du nouveau régime du droit de la mer est la possibilité pour l'Etat côtier d'entamer une action judiciaire contre un navire qui se trouve volontairement dans un de ses ports et qui enfreint des règlements nationaux de contrôle de la pollution ou des normes de rejet de produits nuisibles en haute mer ou dans la zone économique d'un autre Etat. Une action pourrait être intentée également dans le cas où un navire aurait enfreint la réglementation de tout autre Etat, dans ses eaux nationales, à la demande de cet Etat.

Un autre moyen qui permettrait d'accroître le contrôle que peut exercer l'Etat côtier sur les risques de pollution au large de ses côtes tient au pouvoir de cet Etat de refuser l'accès

S
44
56
36
21
38
39
66
04
42
13
37