

subordonnée à l'inclusion d'une définition précise du rebord extérieur de la marge, cette question devra faire l'objet de négociations supplémentaires lors de la prochaine session.

Plateau continental et zone économique

Malgré des discussions intensives, les positions demeurent polarisées sur le critère qui doit présider à la délimitation du plateau continental et de la zone économique des États limitrophes ou opposés: la ligne d'équidistance (ligne médiane) ou des principes équitables. L'accent ayant été mis dans le TNUR sur les principes équitables, le Canada et nombre d'autres pays ont allégué que les dispositions du TNUR s'écartaient du droit international codifié dans la Convention de 1958 sur le plateau continental et que l'insistance sur une notion aussi ambiguë que celle-là prêterait à équivoque et compliquerait d'autant les différends sur les frontières maritimes.

Une proposition espagnole, co-parainée par le Canada et 20 autres États, posait le principe de la ligne médiane pour la définition des frontières maritimes, à moins de circonstances particulières. Un amendement de la Libye, par contre, accentuerait davantage la primauté donnée aux principes équitables par le TNUR. En raison de ce clivage prononcé, les dispositions du TNUR ont été retenues dans le TNCO. Un grand nombre d'États sont mécontents du texte parce qu'il établit un critère beaucoup trop subjectif pour définir les frontières maritimes. Le débat se poursuivra donc probablement en septième session.

Milieu marin

Comme lors des sessions précédentes, les débats sur la protection du milieu marin ont surtout porté sur la pollution par les navires, la fixation des normes et les pouvoirs de police de l'État côtier dans les zones adjacentes à ses côtes. Le Canada a toujours eu pour objectif d'introduire dans le nouveau traité sur le droit de la mer des règlements de portée mondiale qui définiraient les droits et les devoirs fondamentaux de tous les États en matière de protection du milieu marin. Les négociations en sixième session ont confirmé l'appui croissant que recueille cette approche globale. On accorderait un plus grand rôle aux États côtiers et aux États du port, de même qu'aux États du pavillon, pour veiller à l'application des normes internationales jusqu'à 200 milles. Les États côtiers conservent le droit de fixer des normes sur les rejets par les navires dans la mer territoriale et, en plus, celui de veiller à l'application des normes écologiques internationales à la pollution par les navires jusqu'à 200 milles, même si le droit d'inspection et de saisie est soigneusement conscris. En outre, le tout nouveau concept universel de l'État du port, fermement consacré par le TNCO malgré l'opposition de certaines puissances maritimes, permet-

trait à un État d'intenter une action contre un navire qui séjourne volontairement dans l'un de ses ports pour tout rejet illicite dans la haute mer, les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique d'un autre État, si celui-ci en fait la demande.

Cependant, par certains aspects importants, le texte ne va pas aussi loin que le Canada l'aurait voulu. Le libellé du TNUR limitait sérieusement la compétence de l'État côtier de réglementer, à l'intérieur de la mer territoriale, la conception, la construction, l'équipage ou l'armement des navires ou d'édicter des règlements nationaux sur toute autre question relevant du trafic maritime déjà régie par des normes internationales. A ce sujet, le Canada a fait des pressions dans les capitales et auprès des délégations lors de la dernière session. Il a pu rallier passablement d'appuis en faveur de la révision de l'article pertinent, ce qui explique que le projet du TNCO soit de beaucoup supérieur au précédent. Toutefois, le nouveau libellé interdirait quand même à l'État côtier de fixer des normes sur la conception, la construction, l'équipage et l'armement en l'absence de règles internationales. D'après le Canada, cette restriction représenterait une érosion considérable de la souveraineté que les États côtiers ont toujours exercée en vertu du droit international codifié et coutumier. Le Canada s'est joint à d'autres États côtiers qui partagent son avis et a présenté une formulation différente qui, à tout le moins, préserverait à l'État côtier le droit de prendre des mesures s'il n'existe pas de normes internationales. Quoi qu'il en soit, c'est la version restrictive qui a fini par figurer au TNCO.

Le Canada a aussi été l'un des premiers à demander pour l'État côtier des droits de police plus vigoureux dans la zone économique. Cependant, les propositions avancées par la délégation canadienne, en particulier pour le renforcement des droits d'inspection de l'État côtier dans les cas de risque appréhendé de pollution, ne se retrouvent pas dans le TNCO. Ces questions seront réexaminées pendant l'intersession et sans doute seront-elles débattues de nouveau à la reprise de la Conférence l'année prochaine.

Le Canada est particulièrement satisfait que l'article sur les «banquises» du TNUR ait été reproduit tel quel dans le TNCO. Les normes environnementales particulières qu'on y autorise ajoutent à la reconnaissance internationale de la Loi canadienne sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, dont l'adoption en 1970 avait provoqué de vives critiques de la part de certains États maritimes.

Malgré certaines lacunes graves dans le TNCO en matière de protection du milieu marin, on peut se réjouir du fait que l'idée fondamentale d'une vision globale de la lutte contre la pollution et d'un partage fonctionnel de juridiction entre les États côtiers, du port et du pavillon a reçu un vif