

opposées à toute extension des pouvoirs de police de l'Etat côtier en matière de lutte contre la pollution en alléguant que toute érosion de la juridiction de l'Etat d'immatriculation sur les navires battant son pavillon au-delà de la mer territoriale des autres Etats porterait atteinte aux droits de navigation en haute mer. Pour leur part, les Etats côtiers, y compris le Canada, ont insisté sur les lacunes de la réglementation internationale en vigueur; selon eux, la multiplication des déversements de pétrole au cours des dernières années démontre clairement combien les Etats du pavillon n'ont pas été à la hauteur des responsabilités que leur confère la doctrine de juridiction absolue. Comme les Etats riverains sont invariablement les victimes des suites des marées noires et qu'ils doivent se charger du gros des opérations de nettoyage, il nous semble en effet normal que leur soit dévolu un rôle au moins équivalent à celui des Etats maritimes au chapitre de la formulation de normes adéquates et qu'ils aient eux aussi le droit de faire respecter ces normes. Nous avons donc présenté des propositions détaillées accordant à l'Etat côtier des pouvoirs étendus pour faire respecter les règles écologiques internationales dans sa zone économique de 200 milles et imposer ses normes nationales aux bâtiments naviguant dans sa mer territoriale ou le cas échéant, dans une zone particulièrement vulnérable de son territoire, comme l'Arctique canadien.

3. La Conférence a fait des progrès considérables à ce chapitre. Les négociations de la dernière session ont prouvé qu'un nombre croissant d'Etats favorise la coopération mondiale en vue de protéger le milieu marin, et notamment l'obligation générale de prévenir, réduire et combattre toutes les formes de pollution marine ainsi que la revalorisation du rôle de l'Etat côtier et de l'Etat du port au regard de la mise en application, en collaboration