

à ses ports et à ses eaux intérieures à tout navire qui aurait manqué à ses obligations en matière de protection de l'environnement. L'Etat côtier est souverain à cet égard. D'ailleurs, une nouvelle disposition du projet de traité sur le droit de la mer permettrait à deux ou plusieurs Etats côtiers de coordonner et d'harmoniser les conditions d'accès à leurs ports envers tous les navires de pays tiers. Si de telles ententes se multipliaient, les navires mal équipés et dangereux trouveraient de moins en moins d'accueil : ils devraient de conformer aux normes internationales de contrôle de la pollution ou disparaître. Un programme efficace d'inspection de ces navires dans les ports des pays industrialisés peut ainsi contribuer à régler le problème des pavillons de complaisance et le problème, plus nouveau, des sociétés anonymes fictives dont l'objet social se limite à l'exploitation d'un unique navire alors que la maison-mère, propriétaire d'une flotte entière, prétend n'assumer aucune responsabilité.

La responsabilité des dommages

Un autre domaine important qui mérite l'attention de la société internationale est celui de la responsabilité et de la compensation des dommages causés par la pollution des mers ainsi que des coûts de nettoyage. Il y a bien, pour le cas des marées noires, les conventions de Bruxelles de 1969 et de 1971 sur la responsabilité civile et la création d'un fonds d'indemnisation. Mais ces conventions ont été négociées à l'époque du *Torrey Canyon*, il y a dix ans, et elles étaient déjà dépassées lors de leur entrée en vigueur. Elles n'ont pas été ratifiées par le Canada et les Etats-Unis, pour trois raisons : elles ne prévoient réparation que pour les dommages causés

par les hydrocarbures ; elles ne s'appliquent qu'à la mer territoriale, alors que la plupart des Etats ont maintenant des zones économiques jusqu'à 200 milles des côtes ; surtout, les limites du dédommagement sont largement inférieures aux désastres prévisibles. Ces conventions n'ont pas été assez souples pour permettre d'ajuster ces limites à la taille sans cesse grandissante des super-tankers, à l'érosion monétaire et au renchérissement des produits de base, dont les hydrocarbures. Le jeu de ces facteurs fait qu'aujourd'hui l'assurance obligatoire contractée par les propriétaires de pétroliers coûte environ quarante fois moins cher qu'en 1969 par rapport à la valeur du navire et de sa cargaison.

Devant ces lacunes, le Canada a dû prendre les mesures suivantes, en l'absence d'un système juridique satisfaisant de caractère multilatéral :

- remettre à plus tard la ratification des conventions de 1969 et 1971, en cherchant toutefois à convaincre les parties de la nécessité de revoir les montants de responsabilité, les substances couvertes et l'application à la zone économique exclusive ;
- constituer un fonds d'indemnisation canadien financé par les intérêts économiques en cause, en particulier les propriétaires de pétroliers, et servant à dédommager les préjudices subis du fait d'un rejet dans les eaux canadiennes - eaux intérieures, mer territoriale ou zone de 200 milles - notamment les pertes économiques subies par les pêcheurs ;
- adopter une législation spéciale pour la protection des eaux de l'Arctique contre les risques de pollution, comportant une responsabilité objective et absolue en cas de rejet dans cette région.

le Canada et l'Afrique

Imprimé en France