

nom du milieu marin soulèvent des questions fondamentales que la Convention aurait dû résoudre en vue de garantir l'efficacité environnementale du nouveau régime d'indemnisation. Par ailleurs, l'auteur observe que, même si la Convention demeure parfaite, les problèmes les plus sérieux résident maintenant dans sa mise en œuvre. Celle-ci commande la mise en place d'un système de vérification de la conformité des navires aux normes internationales, la sanction des infractions à ces prescriptions et une assistance technique aux pays en voie de développement. Le coût de ces exigences constitue l'obstacle le plus important à sa mise en œuvre : « les règles de l'économie de marché ne font pas de place à des considérations qui ne visent pas le profit financier immédiat ». Les derniers obstacles de mise en œuvre repérés concernent la diversité des produits transportés, des méthodes de transport et des intermédiaires dans la chaîne d'expédition. Ces circonstances augmentent les risques d'erreurs qui peuvent être la cause de dommages humains et environnementaux importants. À ce sujet, l'auteur est d'avis que la formation des intermédiaires et la présence d'un équipage suffisant deviennent des éléments essentiels à l'application effective des règles au sujet de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution.

Dans sa conclusion générale, l'auteur rappelle les défis posés par la gestion du transport maritime des substances nocives et dangereuses, avant de ramener, de façon plus globale, la problématique sur le plan environnemental et de souligner qu'aucune solution juridique ne résoudra à elle seule les problèmes environnementaux si les considérations économiques du libre marché demeurent prioritaires. En effet, comment imaginer qu'une convention ayant pour objet la protection environnementale puisse être vraiment efficace si, au niveau économique, elle est battue en brèche par des pratiques productivistes et si, au niveau financier, les moyens de l'appliquer sont dérisoires ?

En résumé, l'ouvrage d'Azziz Saheb-Ettaba est très intéressant et constitue une

référence pour tous ceux qui s'intéressent à la protection juridique des mers et des océans. Ils apprécieront le souci du détail et les nombreuses illustrations apportées à la présentation par l'auteur-capitaine de navire et la qualité de la réflexion juridique de l'auteur-juriste.

Paule HALLEY  
Université Laval

JEAN-PHILIPPE COLSON, *Droit public économique*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, LGDJ, 2001, 551 p., ISBN 2-275-01949-9.

Le lecteur québécois abordant cet ouvrage est rapidement amené à réorganiser un certain nombre de ses connaissances en fonction d'une perspective qui ne lui est pas coutumière. En effet, la notion même de « droit public économique », peu usitée dans l'outillage conceptuel des juristes québécois, postule le caractère « naturel » et légitime d'une action significative des pouvoirs publics sur et dans l'économie. On reconnaît là l'un des éléments de la spécificité culturelle française, qui s'exprime depuis plusieurs siècles dans le droit public français et, depuis 1945, dans la constitution de ce « droit public économique ». C'est donc à un léger (et bien-faisant) choc culturel que se voit convié le juriste québécois au contact de ce « droit de l'action publique en matière économique » (p. 23). Nouvelle occasion de méditer la formule selon laquelle le Québec est séparé de la France à la fois par la Manche et par l'Atlantique...

Certes, l'ancrage historique de l'interventionnisme économique de l'État en France ne signifie pas que le droit public économique soit reçu dans ce pays comme une donnée immuable et incontestable. Au contraire, l'auteur expose d'entrée de jeu les controverses persistantes entourant l'existence, la spécificité et les contours du droit public économique. Il ne dissimule pas non plus que ce secteur du droit français soit actuellement soumis à de profondes mutations, par l'effet de la remontée en puissance du libéralisme économique, notamment dans le cadre de