

N° 118

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 décembre 2004

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices),

Par M. André BOYER,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert Del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Placade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, André Rouvière, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Francis Giraud, Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Lafoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Jacques Peyrat, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1511, 1619 et T.A. 334

Sénat : 14 (2004-2005)

Traités et conventions.

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|--|--------------|
| INTRODUCTION | 3 |
| I. LA CONVENTION MARPOL ET LE RÉGIME INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES MERS | 4 |
| A. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES À LA POLLUTION DES MERS | 4 |
| 1. <i>Les conventions relatives à la prévention de la pollution des mers</i> | 4 |
| 2. <i>Les conventions relatives à la réparation des dommages</i> | 5 |
| B. LA CONVENTION MARPOL | 6 |
| II. LA NOUVELLE ANNEXE SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE PAR LES NAVIRES | 9 |
| A. LA GENÈSE DE LA NOUVELLE ANNEXE VI À LA CONVENTION MARPOL | 9 |
| B. LES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE DE 1997 ET DE L'ANNEXE VI | 10 |
| C. L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ANNEXE VI | 11 |
| CONCLUSION | 13 |
| EXAMEN EN COMMISSION | 14 |
| PROJET DE LOI | 15 |

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, adopté le 12 octobre dernier par l'Assemblée nationale, a pour objet d'autoriser l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite « convention MARPOL ».

Adopté dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), lors d'une conférence des États-parties à la convention MARPOL tenue à Londres du 15 au 26 septembre 1997, ce protocole vise à intégrer dans les règles internationales relatives à la navigation maritime un certain nombre de préoccupations liées à la prévention de la pollution atmosphérique, en particulier celles qui ont inspiré le protocole de Montréal sur la protection de la couche d'ozone.

Il ajoute ainsi à la convention MARPOL une nouvelle annexe, l'annexe VI, énonçant les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Ces règles fixent des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxydes d'azote provenant des gaz d'échappement des navires et interdisent les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Votre rapporteur effectuera une brève présentation de la convention MARPOL avant d'aborder les raisons ayant conduit à lui adjoindre ce nouveau protocole.

I. LA CONVENTION MARPOL ET LE RÉGIME INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES MERS

La convention MARPOL, adoptée en 1973 et modifiée en 1978, est l'un des principaux instruments internationaux portant sur la pollution des mers.

A. LES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES À LA POLLUTION DES MERS

Institution spécialisée des Nations Unies en charge des règles internationales relatives à la sécurité en mer, l'**Organisation maritime internationale (OMI)**, dont le siège est à Londres, a élaboré depuis plus de cinquante ans un grand nombre de **conventions internationales destinées à lutter contre la pollution des mers**.

Ces conventions peuvent se classer en deux catégories :

- les conventions relatives à la prévention de la pollution des mers ;
- les conventions relatives à la réparation des dommages.

1. Les conventions relatives à la prévention de la pollution des mers

La **première convention** relative à la prévention de la pollution des eaux de la mer a été adoptée le **12 mai 1954** et portait spécifiquement sur la pollution par les hydrocarbures. Elle visait à limiter les rejets d'hydrocarbures, notamment à proximité des côtes et à favoriser la création d'installations de réception à terre. Cette convention a été amendée à plusieurs reprises, dans le sens d'un renforcement de ses prescriptions, avant d'être remplacée en 1973 par la convention MARPOL que votre rapporteur présentera ci-après.

Aux côtés de la convention MARPOL, qui constitue l'instrument majeur en la matière, d'autres textes ont été adoptés dans le cadre de l'OMI.

En 1969, une **convention sur l'intervention en haute mer** en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures a accordé aux États riverains le droit de prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers représentés par une pollution ou une menace de pollution par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer. En 1973, un protocole a étendu cette convention aux substances autres que les hydrocarbures présentant des caractéristiques similaires, principalement les produits chimiques.

Le droit international a également été complété en **1972** par la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'**immersion de déchets**, dite « convention de Londres ». Cette convention interdit l'immersion de certaines matières dangereuses figurant sur une « liste noire ». Elle subordonne l'immersion de certaines matières précisément énumérées sur une « liste grise » à la délivrance d'un permis spécifique, et l'immersion de tous autres déchets ou matières à la délivrance préalable d'un permis général. En 1993, des amendements ont étendu le principe d'interdiction à l'immersion de déchets faiblement radioactifs. Ils ont prévu l'élimination progressive de l'immersion de déchets industriels avant le 31 décembre 1995 et interdit d'incinérer en mer des déchets industriels.

En 1996, un protocole destiné à remplacer la convention de Londres a reconsidéré la question de l'immersion des déchets dans une approche de développement durable, faisant notamment application du principe de précaution et du principe pollueur-payeur¹. Ce protocole n'est toujours pas entré en vigueur, faute d'avoir recueilli le nombre d'acceptations requises.

Enfin, l'OMI a favorisé l'adoption en 1990 de la **convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures**. Entrée en vigueur en mai 1995, cette convention organise la coopération internationale pour faire face aux situations d'urgence entraînant des menaces graves de pollution des mers. Elle impose notamment l'élaboration de plans d'urgence auxquels doivent se conformer les navires.

2. Les conventions relatives à la réparation des dommages

Les conventions relatives à la réparation des dommages résultant de « marées noires » constituent le second volet du dispositif international relatif à la pollution des mers.

Il s'agit tout d'abord de la **convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**, entrée en vigueur en 1975. Cette première convention a été modifiée en 1992 par un protocole ayant pour principal objet l'augmentation du plafond de responsabilité. Ce régime fait peser de plein droit sur le propriétaire du pétrolier, même en l'absence de toute faute, la responsabilité pour pollution à l'égard des tiers, cette responsabilité étant cependant plafonnée en fonction de la jauge du navire.

Compte tenu du plafonnement des indemnités prévues par la convention sur la responsabilité civile, un deuxième niveau d'indemnisation a

¹ Voir rapport Sénat n°190 (2002-2003) en date du 26 février 2003 établi par M.Xavier Pintat au nom des la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

été défini par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (**convention FIPOL**) de 1971. Tout comme la convention sur la responsabilité civile, la convention FIPOL a été modifiée par un protocole en 1992 prévoyant un plafond d'indemnisation plus élevé. Un nouveau protocole signé le 16 mai 2003¹ instaure un nouveau fonds, le Fonds complémentaire d'indemnisation, en vue de créer un troisième niveau d'indemnisation supplémentaire.

B. LA CONVENTION MARPOL

Adoptée à Londres le **2 novembre 1973**, la **convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)** a remplacé la convention de 1954 qui se limitait à la pollution par les hydrocarbures.

Il s'agissait en effet d'aller très au delà des seuls rejets d'hydrocarbures pour chercher à limiter toutes les formes de pollutions par les navires, qu'il s'agisse de pollution de la mer, de la terre ou de l'atmosphère.

La convention MARPOL étend les restrictions existantes en matière de pollution par les hydrocarbures due à l'exploitation des navires. Elle prescrit certains types de matériels ou certaines caractéristiques de conception pour les navires citernes. Elle régit enfin d'autres formes de pollution par les navires, à l'exception du rejet en mer des déchets par immersion, traité par la convention de Londres de 1972, puisqu'elle aborde la pollution par les produits chimiques liquides, les substances nuisibles transportées en colis, les eaux usées et les ordures.

Initialement, l'entrée en vigueur de la convention MARPOL supposait la ratification des annexes I (hydrocarbures) et II (produits chimiques liquides) par 15 États représentant au moins 15% du tonnage de la flotte mondiale de commerce, la ratification des annexes III, IV et V demeurant facultative.

Les difficultés rencontrées par certains États pour mettre en oeuvre les dispositions de l'annexe II, relative aux produits chimiques liquides, ont retardé l'entrée en vigueur de la convention. À la faveur de l'adoption le **17 février 1978** d'un **protocole visant à renforcer les dispositions de l'annexe I, relative aux hydrocarbures**, il était décidé de permettre aux États adhérant à la convention d'appliquer en priorité l'annexe I, l'annexe II ne devenant obligatoire que trois ans après l'entrée en vigueur de cette dernière.

¹ Voir rapport Sénat n°338 (2003-2004) en date du 9 juin 2004 établi par M. André Boyer au nom des la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

Cette disposition transitoire a permis de lever les réticences des États et d'engager un large mouvement d'adhésion.

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, la convention MARPOL reprend les dispositions de la convention de 1973 modifiées par le protocole de 1978. Elle est mentionnée sous l'appellation MARPOL 73/78.

L'annexe I, relative à la **prévention de la pollution par les hydrocarbures**, et **l'annexe II**, relative à la **prévention de la pollution par les substances liquides nocives** ont été **ratifiées par 130 États représentant la quasi-totalité du tonnage de la flotte mondiale de commerce (97,07%)**.

L'annexe I est entrée en vigueur le 2 octobre 1983 et a été amendée à plusieurs reprises depuis lors.

Tout en posant le principe de l'interdiction totale des rejets d'hydrocarbures, elle encadre certaines exceptions qui ont au demeurant été restreintes au fil des amendements successifs. De surcroît, elle institue la notion de « zone spéciale » bénéficiant du plus haut degré de protection, la réglementation internationale s'y appliquant de manière plus rigoureuse. En matière d'hydrocarbures, le nombre des zones spéciales a été accru. Il s'agit désormais de la mer Méditerranée, de la mer Baltique, de la mer Noire, de la Mer Rouge, de la zone des Golfes, du golfe d'Aden et de l'Antarctique.

L'annexe I impose également un certain nombre de prescriptions aux navires citernes, notamment l'obligation de citernes séparées pour l'eau de ballast, et depuis des amendements adoptés en 1992, l'obligation de doubles coques pour les navires-citernes dépassant un certain tonnage. Elle prévoit l'obligation d'installations destinées à recevoir les déchets d'hydrocarbures ainsi qu'un régime d'inspection à base de visites des navires et de délivrance de certificats.

L'annexe II est quant à elle entrée en vigueur le 6 avril 1987. Elle énonce les critères de rejet et les mesures de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac. Quelque 250 substances ont été évaluées, le rejet de leurs résidus étant uniquement autorisé dans des installations de réception jusqu'à ce qu'ils atteignent un certain degré de concentration. Un recueil international des règles sur les transporteurs de produits chimiques a été élaboré et un caractère obligatoire lui a été conféré.

L'annexe III concerne la **prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes**. Ratifiée par 115 États représentant 93% du tonnage mondial, elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1992. Il s'agit de la première des annexes facultatives de la convention. Elle contient des prescriptions générales relatives à l'élaboration de normes détaillées en matière d'emballage, d'étiquetage, de documentation,

d'arrimage, de limitations quantitatives, d'exceptions et de notifications relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles.

L'**annexe IV** concerne la **prévention de la pollution par les eaux usées**. Elle a été ratifiée par 100 États représentant 54,35% du tonnage mondial et n'est entrée en vigueur que le 27 septembre 2003.

L'**annexe V** concerne la **prévention de la pollution par les ordures de navires**. 119 États représentant 95,23% du tonnage mondial l'ont ratifiée et elle est entrée en vigueur le 31 décembre 1988. Elle traite des différents types de déchets et précise de quelle manière et à quelle distance ils peuvent être rejetés. Elle proscriit de manière absolue le rejet en mer de tout objet en plastique. Elle prévoit des prescriptions plus strictes dans certaines zones spéciales.

Enfin, aux cinq annexes adoptées en 1973 et progressivement entrées en vigueur depuis lors, a été ajoutée en septembre 1997 une sixième annexe relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, qui fait l'objet du présent projet de loi.

En ce qui concerne le **contrôle de l'application de la convention**, celle-ci prévoit que les violations commises dans la juridiction d'un Etat-partie sont sanctionnées soit par la législation de cet État, soit par la législation de l'État du pavillon. Les États-parties peuvent ainsi instaurer un régime de sanctions – pénales ou administratives – applicable non seulement aux navires battant leur pavillon mais également à tout navire étranger circulant dans les eaux placées sous leur juridiction.

À l'exception des navires de très petite dimension, les navires effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord des certificats internationaux en cours de validité. Ces certificats valent commencement de preuve que le navire satisfait aux prescriptions de la convention MARPOL lorsqu'il entre dans un port étranger. Toutefois, s'il existe des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat, ou s'il n'y a pas à bord du navire de certificat en cours de validité, l'autorité qui effectue l'inspection peut empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'elle se soit assurée qu'il peut prendre la mer sans danger excessif pour le danger marin.

II. LA NOUVELLE ANNEXE SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES

A. LA GENÈSE DE LA NOUVELLE ANNEXE VI À LA CONVENTION MARPOL

La question de la lutte contre la pollution de l'atmosphère par les navires, et notamment des gaz d'échappement nocifs, avait été évoquée lors des travaux préparatoires de la convention MARPOL mais il avait été décidé de ne pas l'inclure dans le texte qui porte essentiellement sur les sources de pollution directe de la mer.

Depuis lors, plusieurs instruments internationaux généraux concernant la pollution de l'atmosphère ont été adoptés :

- la convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, complétée par plusieurs protocoles portant sur les émissions de soufre, d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils ;

- la protocole de Montréal de 1987, relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone, en particulier les chlorofluorocarbones (CFC).

En 1988, l'OMI a inscrit la pollution de l'atmosphère par les navires à son programme de travail, notamment dans le cadre de son Comité de la protection du milieu marin.

En 1990, la Norvège présenta à l'OMI plusieurs **études relatives à la pollution de l'atmosphère par les navires**. Ces études procédaient à une évaluation des **émissions provenant des gaz d'échappement des navires**, qu'elles chiffrèrent à **4% des émissions mondiales de soufre**, à **7% des émissions mondiales d'oxydes d'azote** et de **1% à 3% des émissions mondiales de CFC**.

À la suite de ces études, l'OMI décidait de mettre au point une nouvelle annexe à la convention MARPOL, spécifiquement consacrée à la pollution de l'atmosphère par les navires. Après six ans de travaux préparatoires, cette nouvelle annexe était adoptée en septembre 1997, sous la forme du protocole dont le Parlement est aujourd'hui saisi.

B. LES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE DE 1997 ET DE L'ANNEXE VI

Le protocole faisant l'objet du présent projet de loi a été adopté par une conférence diplomatique réunie au siège de l'OMI, à Londres, du 15 au 26 novembre 1997.

Le dispositif du protocole lui-même ne comporte 9 articles visant essentiellement à préciser que l'**Annexe VI**, intitulée « **Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires** », dont le texte lui est annexé, est ajoutée à la Convention MARPOL, et à déterminer la procédure d'amendement et les règles de signature, de ratification et de dénonciation.

L'article 6 prévoit que **le protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États représentant au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce y ont adhéré.**

La nouvelle **annexe VI** énumère **19 règles fixant des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote** provenant des gaz d'échappement des navires et **interdisant les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.**

Les **principales interdictions ou limitations** sont les suivantes :

- **interdiction de toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone** et interdiction de toute nouvelle installation contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sur tous les navires ;

- **limitation de la quantité d'oxydes d'azote** par certains moteurs diesel définis par leur puissance et leur année de construction ; ces limites sont fonction du nombre de tours, d'un facteur temps et du régime du moteur ; elles ne s'appliquent pas aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ;

- **limitation à 4,5 % m/m de la teneur en soufre de tout fuel-oil** utilisé à bord des navires, et à **1,5% m/m dans les zones de contrôle spécifiques** de la mer Baltique (la mer du Nord et la Manche ayant été ajoutées en 2000) ;

- **réglementation des émissions de composés organiques volatils** provenant des navires-citernes, ces navires devant être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par les autorités ;

- obligation d'effectuer toute incinération à bord dans un **incinérateur de bord** répondant aux spécifications élaborées par l'OMI et interdiction de l'incinération à bord de certaines substances ;

- mise en place, dans les États parties au protocole, d'**installations portuaires permettant de recueillir les substances nocives** rejetées par les navires ;

- imposition de **caractéristiques précises pour le fuel-oil** livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires ; les détails du fuel-oil livré doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins un certain nombre de renseignements spécifiés ; cette note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré.

Ces règles s'appliquent en principe à tous les navires, ainsi qu'aux plates-formes et installations de forage, sauf exceptions spécifiquement mentionnées.

L'annexe contient également les règles relatives au **régime de visites et d'inspections** auxquelles doivent être soumis les navires, les installations de forage et les autres plates-formes fixes ou flottantes. Il y est également précisé qui doit et peut effectuer ces visites et inspections. Elle prévoit les modalités de délivrance du **certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère**. Elle évoque également le contrôle des normes d'exploitation à bord par l'État du port. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de l'annexe VI.

Par ailleurs, les parties s'engagent à **coopérer à la recherche des infractions** et à la mise en application des dispositions de l'annexe VI. Elles doivent utiliser tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

C. L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ANNEXE VI

L'exposé des motifs du projet de loi précise que **l'entrée en vigueur de l'annexe VI est longtemps restée compromise par le faible nombre d'adhésion**, alors que « *nombre d'États, dont la France, estimaient peu fondées scientifiquement les craintes concernant le volume des rejets toxiques dans l'atmosphère* ».

Il ajoute que « *les choses ont évolué en 2000 lorsque, afin d'harmoniser et de renforcer la cohérence des positions des États membres dans les autres enceintes environnementales (protocoles de Montréal et de*

Kyoto, en particulier), la Commission européenne a souhaité que les treize pays européens non signataires rejoignent le Danemark et la Suède, en invitant les États membres à adhérer au protocole de 1997 ».

Le gouvernement précise qu'au niveau régional, la Commission européenne envisage de mettre en place, sous l'impulsion des pays nordiques, des mesures encore plus strictes que celles du protocole de 1997, en particulier une réduction accrue des émissions d'oxyde d'azote et du taux global de soufre.

Selon l'exposé des motifs du projet de loi, *« l'intérêt de la France est désormais de procéder à cette adhésion, que les armateurs français soutiennent en ayant indiqué qu'ils étaient déjà prêts à mettre en oeuvre les recommandations du protocole ».*

On doit souligner par ailleurs que la France est déjà partie aux cinq annexes de la convention MARPOL, ainsi qu'à la quasi-totalité des instruments élaborés sous l'égide de l'OMI.

À la date de rédaction du présent rapport, le protocole de 1997 avait recueilli **l'adhésion de 18 États¹ représentant 59,92% du tonnage mondial** de la flotte de commerce. De ce fait, **il entrera en vigueur le 19 mai 2005**. Parmi ces 18 États, on compte **7 États membres de l'Union européenne** : l'Allemagne, Chypre, le Danemark, l'Espagne, la Grèce, le Royaume-Uni et la Suède.

¹ Allemagne, Azerbaïdjan, Bahamas, Bangladesh, Barbade, Chypre, Danemark, Espagne, Grèce, Libéria, îles Marshall, Norvège, Panama, Royaume-Uni, Samoa, Singapour, Suède et Vanuatu.

CONCLUSION

La nouvelle annexe VI de la convention MARPOL est en cohérence avec l'ensemble des instruments internationaux adoptés au cours des dernières années en vue de limiter les effets de la pollution atmosphérique.

Il est donc logique que la France, partie aux cinq annexes de la convention MARPOL et à la quasi-totalité des instruments élaborés sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, adhère à ce protocole allant dans le sens de ses engagements internationaux en matière d'environnement, comme l'ont déjà fait ou s'apprêtent à le faire ses partenaires européens.

D'une manière plus générale, l'importance de nos façades maritimes et notre proximité avec de grandes voies de navigation renforcent l'intérêt, pour notre pays, de voir les conventions de l'OMI appliquées aussi largement que possible.

Pour cette raison, votre commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'adopter le présent projet de loi.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 15 décembre 2004, sous la présidence de M. Serge Vinçon, président, la commission des Affaires étrangères et de la défense a examiné le présent projet de loi.

Suivant les recommandations de M. André Boyer, rapporteur, elle a adopté le projet de loi à l'unanimité.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée nationale)

Article unique¹

Est autorisée l'adhésion au protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (ensemble une annexe et cinq appendices), adopté à Londres le 26 septembre 1997, et dont le texte est annexé à la présente loi.

¹ Voir le texte annexé au document Assemblée nationale n° 1511 (douzième législature).