

***Master Professionnel d'Océanographie
« Economie et Environnement »
2007/2008***

Note professionnelle

**Le comité de la sécurité maritime et de la prévention
de la pollution par les navires
(COSS)**

**Règlement (CE) n° 2009/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5
novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention
de la pollution par les navires (COSS)**

Claire SEGUIN

Sommaire

Introduction ----- p1

I) Fonctionnement général des comités ----- p2

II) Le comité de la sécurité maritime et de la
prévention de la pollution par les navires (COSS)----- p3

Conclusion et perspectives ----- p5

Annexe 1

Bibliographie juridique

Introduction

L'Europe compte 70 000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers. Les régions maritimes de l'Europe représentent les voies commerciales, les régulateurs climatiques, les sources d'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en ressources, et les lieux de résidences et de loisirs de prédilection des Européens.

La surveillance maritime revêt la plus grande importance pour assurer la sûreté de l'utilisation des mers et la sécurité des frontières maritimes européennes. Il importe donc d'améliorer et d'optimiser les activités de surveillance maritime et d'interopérabilité à l'échelle européenne pour que l'Europe puisse faire face aux problèmes et aux menaces liés à la sécurité de la navigation, à la pollution maritime, à l'application de la réglementation et la sécurité maritime en générale.

La législation communautaire de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires, prend en compte plusieurs aspects et recouvrent la sécurité des navires et de la navigation, la qualification des équipages, la facilitation du trafic maritime ainsi que la prévention des pollutions du milieu marin. Les différentes réglementations en matière de sécurité maritime ont été adoptées et mises en œuvre à l'échelle mondiale depuis la création de l'OMI en 1948 (Organisation Maritime International). A l'échelle européenne, bien que les premières décisions et règlements en matière de sécurité maritime datent respectivement de 1977 et de 1987, l'Union Européenne n'a compétence en la matière que depuis le traité de Maastricht en 1993 où la commission a diffusé la communication intitulée « Pour une politique commune de la sécurité maritime » (1) ayant pour principal objectif l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des mers en Europe.

Compte tenu de l'importance des transports maritimes sur les flottes européennes, l'Union Européenne a fait de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires une priorité, par la mise en place d'une réglementation stricte, efficace et ambitieuse au niveau de tous les Etats membres.

Le trafic maritime en quelques chiffres :

- le transport international en mer : chaque année, 90% du commerce extérieur et 40% du commerce intérieur à l'UE sont transportés par les mers, ainsi que 350 millions de passagers transportés par des navires européens.
- les transports pétroliers sur les eaux européennes : chaque année près de un milliard de tonnes de pétrole entre dans les ports et traverse les eaux de l'UE.
- les catastrophes pétrolières sur le territoire de l'UE et notamment : l'Erika en 1999 et le Prestige en 2002 qui ont déversés respectivement environ 22 000 et 20 000 tonnes de pétrole sur les côtes européennes.

- les naufrages de plusieurs types de navires, comme les bateaux de croisière, ferry, etc. : environ 3000 personnes décèdent à la suite de près de 100 naufrages chaque année.

Se sont les Etats membres qui assurent les activités de surveillance maritime, mais la plupart des activités et des dangers ont un caractère transnational ; il en résulte souvent une utilisation et une application inefficace des réglementations communautaires de la sécurité maritime. En 2002, la Commission européenne a jugé la situation en matière de sécurité maritime peu satisfaisante concernant (i) la cohérence de mise en œuvre des mesures communautaires en matière de sécurité maritime entre les Etats membres et (ii) la mise à jour de la réglementation communautaire qui intervient fréquemment après l'entrée en vigueur des amendements internationaux pouvant ainsi mettre les Etats membres en infraction vis-à-vis du droit communautaire ou international. Pour ce faire, le Parlement européen et le Conseil du 5 novembre 2002 ont mis en place le règlement (CE) n° 2099/2002 instituant un comité unique pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) (2). Ce dernier règlement a récemment été réactualisé par le règlement (CE) n°93/2007 de la Commission du 30/01/2007 (3) afin de prendre en compte les modifications communautaires en matière de sécurité maritime opérées depuis la création du COSS en 2002.

Cette note s'intéressera dans une première partie au fonctionnement général d'un comité que révèle la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 (4) fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, et qui sont applicable au COSS ; puis une seconde partie sera consacrée au règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil et donc au fonctionnement plus spécifique du COSS, à ces éléments constitutifs et en quoi ce dernier peut répondre à cette situation peu satisfaisante.

I : Fonctionnement général des comités

La Commission exerce les compétences que le Conseil lui confère pour l'exécution des règles qu'il établit (articles 211 du Traité CE) (5, 6). Le Conseil peut soumettre l'exercice des compétences d'exécution à certaines modalités et se réserver, dans des cas spécifiques, de les exercer directement. La délégation de pouvoirs du Conseil à la Commission est soumise à l'encadrement des compétences d'exécution de la Commission par la mise en place de comités composés d'experts des Etats membres. Ces comités sont composés de représentants des Etats membres et présidés par un représentant de la Commission. Ces derniers peuvent être purement consultatifs ; dans certains cas, ils ont à se prononcer sur la mesure d'exécution envisagée et la décision finale peut être renvoyée au Conseil si la majorité requise n'a pas été atteinte. Chaque comité adopte son règlement intérieur

sur proposition de son président et sur la base d'un règlement intérieur type qui est publié au Journal officiel des Communauté européennes.

La Décision du Conseil du 28 juin 1999 établit quatre modalités procédurales: la procédure consultative, de gestion, de réglementation et de sauvegarde ; de manière générale, la Commission est assistée par un comité ; le représentant de la Commission soumet au comité un projet de mesure à prendre. Le comité émet son avis sur le projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des Etats membres sont affectées de la pondération définie par le traité CE (5, 6, 8). Lorsque les mesures envisagées par la Commission sont conformes à l'avis du comité, celle-ci arrête ces mesures qui sont immédiatement mises en œuvre ; la Commission soumet sans tarder le projet de mesure au Parlement européen et au Conseil pour un contrôle, et en cas d'opposition de ces deux derniers, la Commission abroge ces mesures. Elle peut cependant maintenir en vigueur les mesures provisoires si des raisons de protection de la santé, de la sécurité ou de l'environnement le justifient. L'étendue des compétences d'exécution est très vaste et comprend pratiquement tous les domaines de l'activité communautaire et notamment ceux régissant de la sécurité maritime.

La procédure de réglementation mise en place par la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 (4) est applicable au COSS. Cette procédure concerne les mesures de portée générale ayant pour objet la mise en application des éléments essentiels ou non d'acte de base et notamment les mesures portant sur la protection de la santé et de la sécurité des personnes. La décision 1999/468/CE du Conseil définit les procédures de comité applicables et assure une plus grande participation ainsi qu'une meilleure information du Parlement européen et du public sur les travaux des comités.

La décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 a été modifiée par la décision 2006/512/CE du Conseil du 17 juillet 2006 (7) par l'introduction d'une nouvelle procédure de réglementation avec contrôle pour les mesures de portée générale ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels d'un acte de base.

II : Le comité de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires (COSS)

La création d'un tel comité reprend une idée déjà préconisée par la communication de la Commission du 24 février 1993 « Pour une politique commune de sécurité maritime » et dont le principe a été approuvé par une résolution du Conseil du 8 juin 1993 (1). Le COSS est un comité de réglementation composé de représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission. Il doit assister et Conseiller la Commission pour toutes les questions de sécurité

maritime et de prévention ou de réduction de la pollution de l'environnement par les activités maritimes.

Il a pour objectif premier, d'améliorer la mise en œuvre de la législation communautaire en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution et des conditions de vie et de travail à bord des navires. Pour cela, le COSS remplace les différents comités créés dans le cadre de la législation communautaire régissant de ce domaine, et centralise les tâches de ces derniers afin d'assurer une unicité de fonctionnement et d'éviter le manque de visibilité et les sources de confusion pouvant exister entre les Etats membres lorsqu'il s'agit du domaine de la sécurité maritime. La simplification des procédures par la création d'un comité unique de la sécurité maritime permet donc une meilleure cohérence dans l'application des mesures communautaires visées à l'article 2 point 2 du règlement (CE) N°2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 (2) (*annexe 1*).

Par ailleurs, l'objectif visé, par la création d'un tel comité, est l'accélération et la simplification de l'incorporation des amendements internationaux à la réglementation communautaire en matière de sécurité maritime, et ce au regard de l'évolution permanente du droit international dans ce domaine. Ce mécanisme permet l'application directe ou semi-automatique, au niveau communautaire, des modifications apportées aux règles internationales facilitant ainsi l'application par les Etats membres des versions les plus récentes des textes internationaux. Cependant, avant la mise à jour de la réglementation communautaire suite à des modifications d'instruments internationaux (*annexe 1*), une procédure de contrôle de la conformité est nécessaire ; pour cela la Commission évalue si les modifications internationales en cause risquent d'abaisser les niveaux de la sécurité maritime, de la prévention de la pollution par les navires ou de la protection des conditions de vie et de travail à bord établis par la législation maritime communautaire. Si tel est le cas, la Commission saisit, le comité de la sécurité maritime pour exclure l'application de l'amendement international en cause dans la législation communautaire. A l'inverse, si la Commission juge un amendement international plus protecteur que le droit existant, le comité de la sécurité maritime n'est pas saisi, et l'amendement est accepté et appliqué automatiquement dans la pratique communautaire. Cette procédure de contrôle de conformité permet également à la Commission après consultation du COSS, de prévenir des risques d'incompatibilité entre les modifications internationales et la législation communautaire en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord.

De plus, le COSS exerce les attributions qui lui sont déjà confiées en vertu de la législation communautaire en vigueur ; il a la possibilité de modifier le règlement (CE) n°2099/2002 du Parlement et du Conseil afin d'inclure dans la liste des règlements et directives visés à l'article 2 point 2 les modifications apportées aux actes communautaires.

Conclusion et perspectives

La création d'un comité unique de la sécurité maritime répond à un besoin de mise en œuvre rapide d'une réglementation efficace et rigoureuse dans ce domaine, et a des effets pratiques positifs tels que la diminution du nombre de réunions et une réduction des coûts liés à l'organisation et au déroulement de celles-ci. Toutefois, lors de la proposition du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement et du Conseil, la procédure de contrôle préalable de conformité a suscité des réactions auprès de l'ensemble des délégations ; en effet la proposition de texte confère à la seule Commission le pouvoir de décider si une mesure est plus ou moins protectrice que les règles communautaires en vigueur, et ce même après consultation du COSS. Selon la délégation, ceci porterait atteinte aux compétences des Etats membres dans le processus de ratification des traités internationaux. Mais la Commission a rappelé, que le Conseil lui confère (en application de l'article 202, 3° tiret du traité) (5, 6, 8) le seul pouvoir d'exclure du champ d'application de l'acte communautaire des amendements aux conventions internationales qui ne sont pas conformes aux objectifs de la politique communes de sécurité maritime.

A travers le règlement (CE) n°2099/2002 du Parlement et du Conseil et la création d'un tel comité, il en ressort le caractère évolutif de la réglementation communautaire en matière de sécurité maritime. Cette dernière a énormément évolué depuis les années 90 et compte actuellement une vingtaine de directives et règlements (24) permettant l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution du milieu marin, et le comité de la sécurité maritime permet une application optimale de cette réglementation au niveau de tous les Etats membres.

Cependant, l'interaction entre l'Europe et les mers est très variée ; les politiques concernant les transports maritimes, la pêche, l'énergie, la surveillance et le contrôle des mers, le tourisme, le milieu marin et la recherche marine évoluent séparément, engendrant parfois des défaillances, des incohérences et des conflits d'utilisation. C'est pourquoi la Commission envisage « une politique maritime intégrée », englobant tous les aspects de la relation de l'Europe avec les mers et les océans. Cette approche plus globale permettra (i) de fournir, par une élaboration conjointe des politiques maritimes, (et donc une coopération renforcée et une coordination efficace de toutes ces politiques à tous les niveaux de prise de décision) un cadre politique plus cohérent permettant un développement optimal et écologiquement viable de toutes les activités liées à la mer, et (ii) le renforcement de l'Europe à faire face aux changements climatiques, à la détérioration du milieu marin, à la sécurité et la sûreté maritime.

Annexe 1

Aux fins du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement et du Conseil, on entend par:

1) "**instruments internationaux**": les conventions, protocoles, résolutions, codes, recueils de règles, circulaires, normes et dispositions adoptés par une conférence internationale, l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale du travail (OIT), ou les parties à un mémorandum d'entente, visés par des dispositions de la législation maritime communautaire en vigueur ;

2) "**législation maritime communautaire**": les actes communautaires en vigueur énumérés ci-après:

a) le règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil (9);

b) le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (10);

c) la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (11);

d) la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle par l'État du port (12);

e) la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins (13);

f) la directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres (14);

g) la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (15);

h) la directive 98/41/CE du Conseil du 18 juin 1998 relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'États membres de la Communauté (16);

i) la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse (17);

j) la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ([18](#));

k) la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer ([19](#));

l) la directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers ([20](#));

m) le règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil ([21](#)) ;

n) la directive 93/75/CEE du Conseil ([22](#)) ;

o) le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil ([23](#));

Bibliographie juridique

(1) JO C 271 du 7.10.1993, p.1-3

(2) JO L 324 du 29.11.2002, p.1.

(3) JO L 22 du 31.1.2007, p.12.

(4) JO L 184 du 17.07.1999, p.23.

(5) JO C 340 du 10.11.1997, p.264-266.

(6) JO C 224 du 31.08.1992, p.57-59.

(7) JO L 200 du 22.7.2006, p.11.

(8) JO C 325 du 24.12.2002, p.177.

(9) JO L 68 du 15.3.1991, p. 1.

(10) JO L 320 du 30.12.1995, p. 14. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 179/98 de la Commission (JO L 19 du 24.1.1998, p. 35).

(11) JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 9).

(12) JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p.17).

(13) JO L 46 du 17.2.1997, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/75/CE de la Commission (JO L 254 du 23.9.2002, p. 1).

(14) JO L 34 du 9.2.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/35/CE de la Commission (JO L 112 du 27.4.2002, p. 21).

(15) JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée par la directive 2002/25/CE de la Commission (JO L 98 du 15.4.2002, p. 1).

(16) JO L 188 du 2.7.1998, p. 35.

(17) JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

(18) JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

(19) JO L 136 du 18.5.2001, p. 17.

(20) JO L 13 du 16.1.2002, p. 9.

(21) JO L 64 du 07.03.2002, p.1.

(22) JO L 247 du 5.10.1993, p. 19–27.

(23) JO L 319 du 12.12.1994, p.1.

Adresses internet

http://www.europe-international.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=113 (24)

www.legifrance.gouv.fr

<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>

http://europa.eu/scadplus/scad_fr.htm

<http://www.senat.fr/>

<http://www.euractiv.com>