

# PROPOSITION DE SUJET DE THESE

Formulaire demande de financement : ARED - ISblue – Etablissement(s) - ...

pour dépôt sur le serveur [SML — TEBL \(doctorat-bretagne.fr\)](http://SML — TEBL (doctorat-bretagne.fr)) au format **PDF**

**NB : ce dossier ne vous dispense pas de déposer en parallèle votre dossier sur l'extranet de la Région**

**Acronyme : POLLAIR**

## Présentation de l'établissement porteur (bénéficiaire de l'aide régionale)

Établissement porteur du projet : UBO  UBS  Institut Agro Rennes

IMTA  ENSTA  ENIB

Ecole Doctorale : EDSML

SPI BZH  SPIN  MATHSTIC Bretagne Océane  pour les projets

ISblue

## Identification du projet

Intitulé du projet	La lutte contre la pollution atmosphérique par les navires (droit)
Nom	MONTAS
Prénom	Arnaud

## Demande d'ARED

*Se reporter à la notice ARED Région Bretagne et préciser :*

Priorité régionale	Atténuation et/ou adaptation au changement climatique
DIS	Économie maritime pour une croissance bleue
Levier thématique	Navires du futur
DIS secondaire	Économie maritime pour une croissance bleue (bis)
Levier thématique secondaire	Ports, logistique et transport maritime
Axe transversal	Les transitions environnementale et écologique

## Organisme de tutelle : encadrement et unité de recherche

### Porteur du projet HDR

Date obtention de l'HDR	2012
Nom	MONTAS
Prénom	Arnaud

Adresse électronique	Arnaud.montas@univ-brest.fr
Tel	06.74.26.55.23
Expérience d'encadrement	2 thèses soutenues, 2 thèses en cours

### Unité de recherche

Nom de l'unité	Aménagement des Usages des Ressources et des Espaces marins et littoraux
Acronyme de l'Unité (umr xx, ....)	UMR Amure 6308
Nom et prénom du responsable	Gaëlle GUEGUEN-HALLOUET
Le cas échéant, nom de l'équipe de recherche	-
Le cas échéant, nom du responsable de l'équipe de recherche	-

### Co-directeur de thèse – si nécessaire

Nom	
Prénom	
Unité de recherche	
Etablissement de tutelle	
Expérience d'encadrement	

### Co-encadrant (s) de thèse – si nécessaire

Nom	LECLERC
Prénom	Thomas
Unité de recherche	Amure
Etablissement de tutelle	UBO
Expérience d'encadrement	

Nom	
Prénom	
Unité de recherche	
Etablissement de tutelle	
Expérience d'encadrement	

### Description du projet : complément

Lieu principal de déroulement du projet en Bretagne : Brest, Plouzané

Lieu principal de déroulement du projet si hors Bretagne : -

**Libellé** (attention veiller à respecter le nombre de caractères imposés par le serveur de la

## Région)

### Résumé synthétique du projet (2 000 caractères maximum)

Le volume total des échanges commerciaux opérés par le secteur des transports maritimes a constamment progressé tout au long du siècle dernier, puis triplé au cours des 50 dernières années, passant de 2.5 milliards de tonnes en 1969 à 11 milliards de tonnes en 2021. Même si le transport maritime est le mode de transport le moins nuisible à l'environnement puisqu'il émet cinq fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien, il demeure que l'activité de transport maritime participe du réchauffement climatique. Selon la CNUCED, cette industrie émet ainsi environ un milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> (les oxydes d'azote [NO<sub>x</sub>] et les oxydes de soufre [SO<sub>x</sub>] sont également concernés) et représente environ 2,2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, portant atteinte à la qualité de l'air, affectant la santé humaine et contribuant aux effets à grande échelle du changement climatique.

Bien qu'essentielle à l'économie mondiale (près de 90 % des marchandises de la planète sont transportées par navire), l'industrie du transport maritime est une source majeure de pollution atmosphérique. Aussi apparaît-il urgent de renforcer le déploiement d'instruments juridiques contraignants, préventifs et correctifs, afin de rationaliser les atteintes au bien-être climatique.

Ces instruments, ordonnés autour de la lutte globale contre le réchauffement climatique, devront concerner l'activité de transport en tant que telle, mais aussi le navire, qui en est le support principal.

Le droit qui devra être mis en mouvement s'appuiera sur un triple volet : le premier lié à la prévention (mesures techniques et opérationnelles pour prévenir, en amont, l'émission de GES) ; le second lié à la correction (mesures de prélèvement sur les émissions, sous forme de taxe ou de redevance) ; le troisième lié à la responsabilité (pénale comme dans la fameuse affaire Azura en 2020, civile pour la réparation des dommages causés à l'homme et à son environnement).

### Hypothèses, questions posées, points de blocage, approche méthodologique, technique (4 000 caractères maximum)

Hypothèse :

Au moment où le transport maritime international de marchandises atteint des volumes inédits, la lutte contre la pollution atmosphérique par les navires, longtemps ignorée, est désormais un sujet d'une très grande actualité et dont les enjeux juridiques sont extrêmement importants pour tous les maillons de la chaîne du transport (armements, chantiers navals, pétroliers, etc.). Au-delà, la question de la pollution de l'air, qui s'imbrique dans la lutte globale contre le réchauffement climatique, pose de nombreux défis au droit maritime et au droit de l'environnement, dans leurs dimensions internationale, régionale et nationale.

Questions posées :

Les questions posées et intérêts scientifiques sont variés :

- analyser et critiquer les sources déjà applicables (OMI, Annexe VI de la convention MARPOL 1972, directive (UE) consolidée 2016/802, etc.) et à venir ;
- positionner le sujet dans un triple environnement international, régional (européen) et national ;
- envisager les questions de responsabilité administrative (zones de contrôle, installations de réception, visites, certification, etc.), pénale (sanctions) et civile (indemnisations, assurances), amenées à se multiplier ;
- insérer la recherche juridique dans des questionnements techniques.

. Etat de l'art et identification des points de blocages :

La lutte contre la pollution atmosphérique par les navires est une question récente dans le droit textuel et la jurisprudence ; il est donc primordial d'apprécier le cadre normatif aujourd'hui applicable et d'en tirer les conséquences quant aux évolutions souhaitables en droit international, en droit de l'Union européenne et en droit interne. Les obligations et responsabilités des acteurs concernés (États, OI,

administrations, armements, opérateurs maritimes, etc.) restent à éclaircir dans une triple dimension préventive, corrective et de responsabilité.

**Environnement scientifique, positionnement dans contexte régional/national/international (2 000 caractères maximum)**

Le droit maritime est par essence internationaliste et les questionnements qu'il pose ont, sauf rare exception, une portée extraterritoriale. La lutte contre la pollution atmosphérique par les navires intéresse la lutte contre le réchauffement climatique, préoccupation mondiale s'il en est. On ajoutera que les normes existantes déjà adoptées en la matière sont internationales (OMI), régionales (UE) et françaises. Le positionnement de la réflexion est donc global.

**Collaborations scientifiques (nature/partenariat/pays) et partenariat socio-économique envisagé**

Sans objet

**Pour les demandes Région Bretagne**

**Adéquation du projet avec le DIS de Rattachement  
Pour les demandes Région Bretagne (3 000 caractères maximum)**

Le transport maritime constituant aujourd'hui une source importante d'émission de polluants dans l'air, la question de la lutte contre la pollution atmosphérique par les navires participe fortement de la lutte globale contre le réchauffement climatique et donc de la promotion d'une croissance bleue. Il s'agit bien, pour reprendre les objectifs stratégiques du DIS 1, de :

- "renforcer l'excellence régionale sur la transition énergétique pour et grâce au monde de la mer" ;
- "accroître les capacités d'innovation en matière de sécurité maritime des mers (...)".

2 leviers thématiques semblent particulièrement pertinents :

- Navires du futur : la lutte contre la pollution atmosphérique par les navires invite aujourd'hui à repenser les modes de propulsion des navires ; la mise en circulation annoncée de navires autonomes (sans équipage) renforce l'intérêt prospectif du sujet.
- Ports, logistique et transports maritimes : le sujet intéresse naturellement les ports (victimes "habituelles" de la pollution atmosphérique et lieu de contrôle privilégié des émissions), la logistique et le transport maritime (domaine juridique principal du sujet).

**Si priorité régionale, préciser (200 caractères maximum)**

Le sujet est naturellement en lien avec la priorité « Atténuation et/ou adaptation au changement climatique ».

**Demande de (co)financement ISblue**

**Vous sollicitez un financement ISblue,**

**Précisez le lien du sujet avec les thèmes ISblue**

Thème ISblue	Thème principal	Thème secondaire (si nécessaire)	Autre (si nécessaire)
la régulation du climat par l'océan	X		
les interactions entre la Terre et l'océan		X	
la durabilité des systèmes côtiers			
l'océan vivant et les services écosystémiques			
les systèmes d'observation à long terme			

**Expliquez/précisez en quelques lignes dans quelle mesure votre demande correspond à l'un ou plusieurs des critères ISblue ci-dessous :**

**Originalité, impact potentiel du projet** (4 lignes maxi)

Aucune étude juridique substantielle (doctorale) n'a à ce jour été menée sur la lutte contre la pollution atmosphérique par les navires en droits international, européen et français. Le sujet est pourtant d'une grande actualité et intéresse une large partie de la communauté maritime, qui doit s'attendre à d'importantes évolutions réglementaires ainsi qu'à la multiplication des recours en responsabilité (administrative, pénale et civile).

**2- Positionnement international du sujet, cotutelle ou co-encadrement international** (4 lignes maxi)

La lutte contre la pollution atmosphérique par les navires intéresse la lutte contre le réchauffement climatique, préoccupation internationale s'il en est.

**3- Effet intégrateur entre unités de recherche et / ou interdisciplinarités** (4 lignes maxi)

Même s'il s'agit d'une thèse de droit, les dimensions sociologiques et économiques de la lutte contre la pollution atmosphérique par les navires, devront parmi d'autres être prises en considération.

**4- Potentiel d'insertion à un haut niveau dans la communauté académique ou non académique du docteur** (4 lignes maxi)

La thèse envisagée devrait permettre à son auteur d'acquérir un haut niveau de compétence en droit maritime et en droit de l'environnement, matières prisées au sein des établissements publics comme du secteur privé. Le sujet est susceptible de donner lieu à une thèse dite « universitaire » ou à une thèse dite « professionnelle », selon l'orientation qui lui sera donnée

**Financement du projet de thèse**

**En cas de financement à 50 %, le cofinancement est-il déjà identifié (oui/non) : oui**

**Si oui, préciser la nature du cofinancement (ANR, partenaire privé, Ademe, etc.) : UBO, BMO, autres**

**Si le cofinancement n'est pas encore confirmé, date prévue de réponse du cofinancier : printemps 2023**

**En cas de non-obtention du cofinancement demandé, une autre source de cofinancement est-elle identifiée (oui/non) : oui**

**Si oui, laquelle : UBO, BMO, autres**

**Sollicitez-vous un co-financement Is-Blue (oui/non) ?                    oui**

**Important : Veillez à bien compléter les différents co financements sollicités sur le serveur Thèses en Bretagne Loire lors du dépôt de votre dossier.**

**Projet de thèse en cotutelle internationale**

**S'agit-il d'un projet de thèse en cotutelle internationale dans le cadre d'une convention (oui/non) : non**

**Si oui, préciser l'établissement pressenti (et le pays de rattachement) : -**

**Ce projet de thèse fera-t-il l'objet d'un cofinancement international (oui/non) : non**

*(Rémunération du doctorant par l'établissement implanté sur le territoire régional (18 mois sur 36 mois), et l'établissement étranger, qui s'engage également à rémunérer le doctorant dans le cadre de son séjour à l'étranger, soit durant 18 mois -a minima-)*

**En cas de cofinancement international, préciser -si vous en avez connaissance- l'organisation du calendrier des périodes de séjour : -**

**Préciser quel est le stade du projet international (joindre une lettre d'engagement du partenaire)**

**Vous sollicitez un financement UBO EDSML qui sera porté à la décision du Conseil de l'ED**

Indiquez le ici,      oui       non       **et sur le serveur TEBL (indispensable)**

### **Le candidat**

**Profil souhaité du candidat (spécialité/discipline principale, compétences scientifiques et techniques requises) :**

Étudiant(e) titulaire d'un master droit (idéalement spécialité droit maritime ou droit de l'environnement)

**ATTENTION :** Tout dossier non déposé sur le serveur dans les délais indiqués, ne pourra être pris en compte notamment par les instances ISblue, conseil de l'EDSML.

**Veillez à enregistrer votre document au format      NOM du porteur /Acronyme labo.pdf**