

## PROPOSITION DE SUJET DE THESE

Formulaire demande de financement : ARED - ISblue - ETABLISSEMENTS - ...

pour dépôt sur le serveur <https://theses.u-bretagneouest.fr/sml> au format PDF**NB : ce dossier ne vous dispense pas de déposer en parallèle votre dossier à la Région**

## Identification du projet

Acronyme du projet (8 caractères maximum) : POLLAIRIntitulé du projet *en langue française* : La lutte contre la pollution atmosphérique par les naviresIntitulé du projet *en langue anglaise* : Legal approaches to reduce emissions from ships

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

Établissement porteur du projet : Université de Bretagne Occidentale

École Doctorale : EDSML  SPI ou MATHSTIC pour les projets Isblue 

## Identification du responsable du projet (futur directeur de thèse)

Nom du laboratoire d'accueil : Amure

Code du laboratoire (U/UMR/USR/EA/IE/...) : UMR 6308

Directeur<sup>1</sup> du Laboratoire : Gaëlle GUEGUEN-HALLOUET

Nom de l'équipe de recherche : -

Nombre HDR dans le laboratoire : 16      Nombre de thèses en cours : 14      Nombre de post-docs en cours : 3

Nom et prénom du directeur\* de thèse (HDR), porteur du projet : MONTAS Arnaud

- e-mail : arnaud.montas@univ-brest.fr

- Téléphone : 06.74.26.55.23

- Publications récentes du directeur de thèse (nb total et 5 références max au cours des 5 dernières années) :

Total sur les 5 dernières années : environ 30

5 références :

1. Le défi de la cybersécurité maritime : aspects pratiques et perspectives juridiques, dossier coord. avec Th. Leclerc, 5 contributions, Le droit maritime français, Lamy, 2022, 25 pages, à paraître
2. Droit maritime, 3<sup>e</sup> éd., coll. Droit, Vuibert, Paris, 2021, 312 pages
3. Droits maritimes 2021-2022, dir. P. Chaumette, 4<sup>e</sup> éd., coll. Action, Dalloz, Paris 2021, 1521 pages
4. La saisie conservatoire des navires, fasc. Jurisclasseur Transport, LexisNexis, Paris 2021, 37 pages
5. Tribunal maritime, Répertoire pénal, Dalloz, Paris 2021, 23 pages

- Expériences d'encadrement et co-encadrement de doctorants (passées et en cours)

(nom des doctorants dirigés et en cours et antérieurement, sur les 6 années passées : sujet, financement, date de soutenance, et situation professionnelle actuelle si connue)

1. GENONCEAU Cassandra, *Le migrant en mer*, soutenance mars 2022, contrat doctoral puis ATER à l'Université Paris 1 (Panthéon-Sorbonne)
2. KONE Ismaël, *Le transport maritime de déchets dangereux*, soutenue en 2021, ATER à la la faculté de Droit de Nantes, contrat doctoral puis ATER à la la faculté de Droit de Brest puis élève avocat
3. ROLLAND Édouard, *La limitation de responsabilité en droit maritime*, en cours, contrat doctoral puis ATER à

<sup>1</sup> Ce formulaire est rédigé en style épïcène

**Co-directeur de thèse (HDR ou équivalent étranger) éventuel :**

**Laboratoire de recherche :** (nom + code U/UMR/USR/EA/JE/...)

- e-mail :

- Téléphone :

- **Expériences d'encadrement et co-encadrement de doctorants (passées et en cours)**

(nom des doctorants dirigés et en cours et antérieurement, sur les 6 années passées : sujet, financement, date de soutenance, et situation professionnelle actuelle si connue)

**Et/ou co-encadrant-e scientifique : LECLERC Thomas**

**Laboratoire de recherche co-encadrant :** Amure, UMR 6308

- e-mail : thomas.leclerc@univ-brest.fr

- Téléphone : 07.83.86.95.47

- **Expériences d'encadrement et co-encadrement de doctorants (passées et en cours)**

(nom des doctorants dirigés et en cours et antérieurement, sur les 6 années passées : sujet, financement, date de soutenance, et situation professionnelle actuelle si connue)

Sans objet

Le cas échéant, autres collaborations (co-encadrant et laboratoire concerné) :

Sans objet

**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, CD 29

**Si le cofinancement n'est pas encore confirmé, date prévue de réponse du cofinancier :** printemps 2022

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

**Si oui, laquelle :** UBO, BMO, CD 29

**Sollicitez-vous un co-financement Is-Blue ( y compris ARED 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)

**Présentation du projet (en langue française ou anglaise, 2 à 3 pages)**

**Résumé du projet (4000 caractères maxi espaces compris) :**

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 2019. Même si le transport maritime est le mode de transport le moins nuisible à l'environnement puisqu'il émet cinq fois moins de CO2 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 CO2 (les oxydes d'azote [NOx] et les oxydes de soufre [SOx] 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).

**Présentation détaillée du projet :**

**1 - Hypothèse et questions posées, état de l'art, identification des points de blocages scientifiques (4000 caractères maxi espaces compris)**

**. 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.

**. État 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.

**2 - Approche méthodologique et techniques envisagées : (4000 caractères maxi espaces compris)**

. Un an (minimum) de recherches et lectures analytiques (sources internationales, régionales, internes, doctrine, jurisprudence) ; un an de problématisation générale et particulière (plan de la thèse) ; un an d'écriture.

. Visites sur le terrain, rencontres, participation à des séminaires et colloques, publication d'articles intermédiaires.

### 3 - Positionnement et environnement scientifique dans le contexte régional, national et international :

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.

### 4 - Contexte scientifique et partenarial : éléments généraux (ERC, CPER, FEDER, Breizhcop ...) (4000 caractères maxi espaces compris)

Sans objet

## Vous sollicitez un financement ISblue, ou une ARED 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 :

#### 1- 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.

Aucune cotutelle ou co-encadrement international envisagé.

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

Même s'il s'agira 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.

## Le candidat

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

Étudiant.e titulaire d'un Master en droit (maritime, de l'environnement, autres)

### **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.