



HAL
open science

Nantes, le Droit, la mer, ses espaces et ses activités. Histoire du Centre de Droit Maritime et Océanique

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Nantes, le Droit, la mer, ses espaces et ses activités. Histoire du Centre de Droit Maritime et Océanique. Annuaire de droit maritime et océanique, 2022, XL, pp.389-420. hal-03777554

HAL Id: hal-03777554

<https://hal.science/hal-03777554v1>

Submitted on 15 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Nantes, le Droit, la mer, ses espaces et ses activités. Histoire du Centre de Droit Maritime et Océanique.

Patrick CHAUMETTE

professeur émérite de l'université de Nantes

En 1997, dans le 3^{ème} volume de la e-revue Neptunus créée en 1994 à l'initiative de deux étudiants doctorants Jean Michel MORINIERE et Yvan JULIA, Amaury VERRON publiait le texte mis ci-dessous « Nantes et le droit maritime ». Neptunus e-revue est la plus ancienne revue électronique juridique francophone. Il est remarquable qu'elle ait pu être poursuivie.

Ce riche et beau texte d'Amaury VERRON, que nous reproduisons ci-dessous, mérite quelques précisions concernant la période envisagée, jusqu'en 1997, et ensuite un prolongement.



L'Université de Nantes a été créée sous sa forme actuelle par un décret officiel du 29 décembre 1961, mais trouve son origine dans l'Université de Bretagne fondée en 1461 par François II, duc de Bretagne. Cette université fut dissoute en septembre 1793, suite à un décret de la convention nationale qui décide de la suppression pure et simple de l'ensemble des universités françaises "sur toute la surface de la République".

<https://www.univ-nantes.fr/decouvrir-luniversite/fonctionnement/histoire>

Il est possible de se référer au très bel ouvrage paru aux Presses Universitaires de Rennes (PUR) en 2002 (364p.), *Histoire de l'Université de Nantes 1460-1993*, sous la coordination de Gérard EMPTOZ, avec une préface du président Yann TANGUY, professeur de droit public et initiateur de cet ouvrage, à l'occasion du cinquantenaire de la recréation de l'université.

Si l'histoire de la première université de Bretagne, celle qui s'étend de sa fondation en 1460 à l'initiative des ducs de Bretagne jusqu'à sa suppression par la Révolution française en 1793, était déjà en partie connue, en revanche, les différents épisodes qui ont suivi n'avaient donné lieu à aucune étude approfondie.

Amaury VERRON met très justement l'accent sur le rôle du barreau de Nantes, dans le maintien des activités de recherche et publication dans le champ du droit maritime.

« Dans le domaine du droit maritime, Nantes reste une ville où la recherche se perpétue car trois avocats, E. Bonamy, A. Lallié et F. Fourcade, créent, à Nantes, en 1859, un périodique, la *Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes*. Les fondateurs seront rejoints, en 1860, par un autre avocat, E. Genevois. La publication de la revue sera perpétuée par A. Gauté, avocat, G. Maublanc, avocat et professeur à l'École libre de Droit, Lucien Caillard, avocat et professeur à l'École

supérieure de Commerce de Nantes. Cette revue est publiée, depuis 1923, par le Barreau et la Chambre des Avoués de Nantes et continue de paraître jusqu'aux années 1930. »

Nantes et le Droit Maritime

Par Amaury VERRON.

L'Université de Nantes est une des plus anciennes universités de France. Elle fut fondée à la fin du Moyen Age, en 1460. Sa création s'inscrit dans le cadre du développement de la vie intellectuelle et artistique qui connaît un éclat particulier dans le duché de Bretagne, au dernier siècle du Moyen Age et est le reflet de sa réussite politique et économique. La fondation des facultés nantaises s'inscrit donc dans un mouvement de progrès de l'acculturation, d'enrichissement des élites urbaines et rurales et d'encouragements prodigués par la dynastie régnante.

Malgré le développement des petites écoles, embryon d'enseignement primaire, dans les villes et les paroisses rurales, l'infrastructure rurale reste limitée dès lors qu'il s'agit d'approfondir ses connaissances. Quelques établissements conventuels, ceux des Dominicains, des Franciscains, des Carmes ou des Augustins, disposent de centres d'études où l'on enseigne la philosophie, la théologie, le droit canon et l'Écriture sainte. Mais l'acquisition des grades, qui permettent d'accéder à de belles carrières, nécessite l'exil hors du duché.

Pour poursuivre leurs études, les étudiants bretons sont obligés de mener un voyage long et dangereux jusqu'à Paris ou jusqu'à Rome, et de se tenir éloigner de leur famille pendant toute la durée de leur scolarité. D'autres choisissent Orléans et ses écoles de droit, où la Touraine, fortement structurée, recrute souvent ses recteurs parmi les gens du duché, et aussi Angers, attirés comme leurs condisciples des fiefs de la maison d'Anjou par la réputation de la faculté de droit. Cette obligation de quitter le duché n'est pas sans inconvénients. Une bonne partie de la jeunesse bretonne ne rentre pas au pays et fait carrière sur place; ceux qui rentrent restent marqués par la culture du royaume de France et ramènent des idées qu'ils risquent de diffuser dans leur vie quotidienne. A ces difficultés, s'ajoutent le fait que, durant leurs études, les élèves sont mal logés et mal nourris, que les salles de cours n'existent pas et que les étudiants sont parfois obligés de suivre les enseignements assis sur des bottes de paille.

C'est pour endiguer cet exode intellectuel et former en Bretagne les cadres ducaux que les Monforts s'attachent à doter leur principauté d'une université adaptée à ses ambitions. Pour réaliser leur volonté, les ducs Jean V, François Ier et Pierre II font, auprès des papes Jean XXIII, Martin V et Nicolas V, de multiples et infructueuses tentatives. Suite à ces nombreuses sollicitations, Nicolas V déclare, dans sa bulle de confirmation de 1449, que le choix de Nantes est excellent à cause de la proximité de la mer et de la situation de cette ville sur la Loire et les papes autorisent la création d'une université dans la capitale ducale mais refuse celle d'une faculté de théologie qui lui permettrait d'être une université digne des plus grandes universités européennes.

La proximité de la mer : un élément décisif dans la création de l'Université bretonne

Pour enfin réussir à créer une université dans le duché de Bretagne, le duc François II décide, dès son couronnement, en 1459, d'en ériger une à Nantes. Sa volonté triomphe et, après des négociations avec le pape Pie II, une bulle pontificale accorde à Nantes une faculté de théologie, afin que l'université bretonne ait autant de facultés que les plus célèbres universités.

La bulle de Pie II commence par rendre un vibrant hommage à la science en déclarant qu'entre toutes les félicités dont l'homme mortel peut être gratifié en cette vie, il faut compter parmi les principales le fait qu'il puisse acquérir par une étude assidue la perle de science qui lui fait connaître la manière de vivre bien et heureusement, et fait, par son excellence, d'un homme expérimenté, l'amène à connaître clairement les secrets du monde détruit l'ignorance et élève au plus haut rang même ceux qui sont nés dans la bassesse.

Cette bulle précise ensuite que la Papauté autorise la création d'une université générale en Bretagne dans sa plus riche ville, Nantes, à laquelle le fleuve de Loire, navigable sur plus de 200 milles depuis les frontières du Royaume de France jusqu'à la mer, apporte beaucoup d'avantages pour se procurer, par le commerce maritime et fluvial tout ce qui est nécessaire à la vie, et où règne la salubrité de l'air et l'abondance des approvisionnements et de toutes choses utiles. Le choix Pie II fait donc, comme celui de Nicolas V, clairement le lien entre la mer, le fleuve et la création d'une université à Nantes. La fondation des différentes facultés dans la capitale bretonne est la conséquence de sa position géographique favorable, à la fois sur un fleuve et proche de la mer. Nantes est dans un site de fond d'estuaire, comme Bordeaux, à l'endroit où une succession d'îles enserrées par plusieurs bras de la Loire facilite le passage du fleuve et la construction de ponts, et marque une rupture de charge entre navigation fluviale et navigation maritime. La proximité de la mer est donc un argument essentiel pour justifier la création d'une université en Bretagne, dans la ville de Nantes.

Le pape poursuit en déclarant que désormais dans la ville de Nantes, il y ait à perpétuité dans les temps futurs un collège général et une Université tant de Théologie que de Droit canon, Droit civil et Médecine, et de toute autre Faculté licite dans lesquels comme à Paris, à Bologne, à Avignon, à Sienna, à Angers, se livrant aux études générales, les ecclésiastiques et laïques, maîtres et docteurs enseigneront, et ceux qui voudront étudier, de quelque pays qu'ils soient, pourront étudier et recevoir, après les avoir mérités, le baccalauréat, la licence, le doctorat, le magistère, et toute autre grade qu'ils pourront acquérir et posséder. De plus, la bulle papale insiste sur le fait que ceux qui auront été diplômés à Nantes auront le droit, tant à Nantes que dans le monde entier, sans avoir besoin de passer d'autre examen ou d'être de nouveau approuvés, de lire, d'enseigner, et de faire tout ce que les maîtres et docteurs d'autres universités peuvent faire. Le pape donne donc à Nantes une université générale qui bénéficie des mêmes droits et privilèges que celles de Paris, Bologne, Sienna et Angers, et demande aux autorités ecclésiastiques de contrôler que les privilèges seront respectés pour que les maîtres, docteurs et étudiants de l'Université de Nantes s'adonnent avec autant plus de zèle aux études qu'ils se sauront davantage protégés contre les perturbateurs.

Dès la réception de cette bulle, le duc la fait porter à Guillaume de Malestroit, évêque de Nantes, qui en donna lecture devant tous les docteurs, licenciés et bacheliers se trouvant à Nantes avant de déclarer l'université constituée. En 1461, une commission formée, comme l'ordonnait la bulle pontificale, de docteurs des cinq disciplines (arts, lois ou droit civil, décret ou droit canon, théologie et médecine) dignes d'un studium général et de deux conseillers du duc, rédige les statuts généraux de l'université qui ne seront publiés que le 11 octobre 1462, après avoir reçu l'approbation du pape et du duc.

Lors de sa fondation, l'Université de Nantes comporte donc cinq facultés (arts, droit civil, droit canon, théologie et médecine) et soixante-dix-sept gradués (un théologien, quarante et un canonistes, vingt-sept légistes, quatre médecins et quatre maîtres ès arts). Malgré les efforts déployés pour y attirer des professeurs de grande réputation, comme le juriste angevin Jacques Clate, l'établissement, ne parvient pas à enrayer de manière significative les flux traditionnels vers les grands centres du royaume, encore qu'à Orléans, par exemple, le rôle des Bretons diminue après 1460. A l'époque, les grandes facultés sont avant tout celles de droit. Celles de théologie sont les moins importantes car les religieux qui prennent leurs grades de théologie sont uniquement des cloîtrés; et les facultés de médecine sont peu fréquentées car le nombre des docteurs dans cette discipline est très réduit.

Le duc François II favorise le développement de l'Université bretonne de Nantes en confirmant sa fondation par le pape et l'évêque; en lui assurant le matériel, en exemptant le corps enseignant de toutes tailles et impositions publiques et en mettant à sa disposition des écoles. Sur les bases jetées par le pape Pie II et le duc François II, l'Université de Nantes et sa faculté de droit poursuivront leur épanouissement jusqu'au traité d'Union de la Bretagne à la France, en 1532.

Le lien avec la mer : un argument utilisé par les adversaires des Facultés nantaises

Après la fin de l'indépendance bretonne, résultat de combinaisons matrimoniales et successorales, autour de la duchesse Anne, l'Université de Nantes se développe sous les règnes des rois de France successifs qui, de Charles VIII à Louis XVI, augmentent ses privilèges. L'Université maintient ses liens relativement étroits avec la mer, grâce à ses enseignements spéciaux tel celui des maladies des gens de mer.

Toutefois, à la fin du XVIème siècle, la position de l'Université et de la ville de Nantes sont fragilisées par leur soutien au duc de Mercoeur et à son mouvement d'émancipation. Pendant les guerres de religion de la seconde moitié du siècle, le duc de Mercoeur, prince lorrain, gouverneur de Nantes et un des chefs de la Ligue, entre en rébellion contre Henri III et songe à restaurer le duché de Bretagne à son profit. Pendant cette période, Nantes devient une citadelle de la Ligue et un véritable port espagnol, ce qui limita fortement ses échanges commerciaux.

Cette disgrâce de la ville de Nantes est accentuée par l'affaire nommée "complot de Pontkaleg" durant laquelle la petite noblesse bretonne se groupe dans l'association des Frères bretons pour faire respecter le traité d'Union à la France et s'opposer à la fiscalité écrasante que veut imposer le roi à la Bretagne. Pontkaleg et ses compagnons Du Couedic, Montlouis et de Talhouët seront décapités à Nantes, place du Bouffay, le 16 mars 1720. La cruelle exécution s'explique par la volonté d'écraser l'agitation qui s'est développée dans la province: émeute de pauvres gens à Lamballe (juillet 1719), attaques populaires contre le receveur du domaine du roi à Vitré, révoltes populaires près de Guérande, à Blain, La Roche-Bernard, et mouvement suspect de petits nobles en Bretagne sud. Pour éviter que l'agitation du petit peuple qui fait de Pontkaleg, petit noble pauvre et frondeur, âgé de 41 ans, une figure de légende, lui ôtant 20 ans d'âge et perpétuant son souvenir à travers de nombreuses chansons, les rois de France souhaitent transférer la faculté de droit de Nantes à Rennes, ville beaucoup moins nationaliste.

Ce transfert a lieu en 1735 malgré la farouche résistance des maîtres et élèves nantais. Cette décision royale engendre un timide mouvement de résistance à Nantes.

Le Mémoire pour l'Université de Nantes de Berthelot et de Plumaugat, respectivement recteur et procureur général de l'Université, est une illustration de cette opposition à la décision royale. Les deux auteurs proclament : C'est pour la ville de Nantes seulement et non pour aucune autre ville de la province de Bretagne que l'Université a été érigée par le concours de deux puissances.

Si cette Université ou quelqu'une de ses Facultés étaient transférées dans un autre lieu, on s'écarterait de l'intention et de la volonté des papes et des ducs qui en sont les instituteurs et de tous les rois qui ont successivement approuvé et confirmé cette institution à laquelle jusqu'à présent on n'a donné aucune atteinte.

Le seul démembrement de l'Université l'anéantirait, puisqu'ayant été érigée pour être composée de cinq Facultés, et ces Facultés se trouvant séparées, ni celles qui seraient transférées, ni celles qui resteraient dans le lieu de l'établissement ne pourraient valablement et juridiquement former l'Université et la représenter. On peut dire, sans crainte de choquer les autres Facultés, que celles de Droit, qui sont l'objet de la translation, sont les plus utiles dans l'Université, puisqu'étant composées de sujets expérimentés dans la jurisprudence, elles sont seules en état de bien décider des affaires contentieuses qui surviennent à l'Université, aussi son procureur général est-il toujours pris et choisi dans les Facultés de Droit.

(...) Le démembrement ou la translation d'une compagnie est ordinairement une punition de sa désobéissance ou de celle de la ville où est établie, aux ordres et aux volontés du prince; l'Université, les Facultés de Droit et la ville de Nantes en général ne croient pas avoir mérité un pareil châtement, leur soumission commune et particulière pour tout ce qui émane de la puissance souveraine, leur attention à remplir leurs devoirs envers leur sage et glorieux roi et envers le public, ne leur permet pas de se faire le moindre reproche; c'est dans cette confiance que l'Université ose supplier Sa Majesté Monseigneur le Chancelier de laisser toutes les Facultés réunis dans la ville de Nantes, lieu de leur établissement

Ce vibrant plaidoyer, dans lequel les deux auteurs réaffirment leur attachement au royaume de France et leur fidélité envers le roi, n'empêchera pas le transfert de l'Université vers Rennes. La décision royale qui prive Nantes de sa faculté de droit a de multiples raisons, dont une est le rapport entre la ville et la mer.

La présence d'un port à Nantes, élément déterminant lors de la création de l'Université, devient un désavantage au cours de sa rivalité avec Rennes. Les nombreux bourgeois et marchands de Nantes, souvent liés au trafic maritime, voient d'un mauvais oeil les privilèges et les exemptions d'impôts des gens des facultés. Ces rivalités s'inscrivent dans le conflit grandissant entre le Tiers Etat, la noblesse et le clergé. La bourgeoisie en pleine ascension, en particulier à Nantes grâce au trafic négrier, cherche à fragiliser la position des autres Ordres en remettant en cause leurs droits et privilèges. De leur côté, les Rennais font pression sur la royauté, pour demander la translation des facultés bretonnes vers leur ville, en utilisant aussi comme prétexte la localisation de

Nantes et son rapport avec la mer. Ils déclarent pour justifier leurs revendications que les habitants de Nantes s'attachent beaucoup plus au commerce qu'à l'étude, souvent trop stérile, des lois et de la jurisprudence.

De plus, les partisans de Rennes reçoivent le soutien plutôt inattendu du maire de Nantes, Gérard Mellier, qui souhaite se venger de l'Université car celle-ci a refusé de le suivre lors de la conspiration du marquis de Pontkaleg. Mellier déclare :

J'avoue franchement que la Faculté de Droit serait mieux placée à Rennes, capitale de la province et pays de Lettres, qu'à Nantes où l'on ne respire que le commerce. Elle est composée à Nantes de médiocres sujets... Nous avons intérêt à purger cette ville des gens de chicane, qui ne sont bons qu'à gâter tout. Il est infiniment plus à propos de peupler la ville de bons bourgeois et de négociants qui supportent les charges publiques, au lieu que les privilèges des gens de l'Université les en exemptent, eux, leurs veuves, les suppôts, jusqu'aux bedeaux et valets des Facultés.

Pour Mellier, comme pour les autorités rennaises, Nantes ne peut être à la fois une ville universitaire et une ville liée au commerce portuaire. Le lien avec la mer, qui avait permis à Nantes d'acquérir une université dans le dernier siècle du Moyen Age, a favorisé le développement d'une riche bourgeoisie marchande qui s'oppose, aux yeux du roi comme aux siens, à une vie universitaire riche et féconde.

C'est dans ce contexte très défavorable pour la cité ducale que les Rennais multiplient leurs efforts pour obtenir le transfert des trois facultés restant à Rennes. Malgré leur première victoire de 1735, le roi Louis XVI confirme les privilèges de l'Université de Nantes par lettre patente, en mars 1779. Cette décision royale n'accorde qu'un bref répit à l'Université de Nantes qui sera balayée par les événements révolutionnaires de 1792 et de 1793.

La renaissance de l'Université de Nantes et la création du Centre de Droit Maritime

Après la Révolution française, se réorganisa à Nantes une véritable Université sans en avoir le nom, où l'on enseigne les Sciences, les Arts, le Droit, les Lettres, la Médecine, la Pharmacie. Un siècle et demi après la

disparition de l'Université bretonne, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, Nantes accueille des instituts universitaires qui donnent un enseignement à plus de 3000 étudiants dans les domaines de la Médecine, de la Pharmacie, des Lettres, des Sciences, du Droit, de l'Hydrographie, du Commerce, de l'Architecture et des Beaux-Arts. Malgré cela, Nantes ne retrouvera son université qu'en 1962.

Dans le domaine du droit maritime, Nantes restait une ville où la recherche se perpétue car trois avocats, E. Bonamy, A. Lallié et F. Fourcade, créent, à Nantes, en 1859, un périodique, la Jurisprudence commerciale et maritime de Nantes. Les fondateurs seront rejoints, en 1860, par un autre avocat, E. Genevois. La publication de la revue sera perpétuée par A. Gautté, avocat, G. Maublanc, avocat et professeur à l'École libre de Droit, Lucien Caillard, avocat et professeur à l'École supérieure de Commerce de Nantes. Cette revue est publiée, depuis 1923, par le Barreau et la Chambre des Avoués de Nantes et continue de paraître jusqu'aux années 1930.

La Seconde Guerre mondiale offre une formidable chance à Nantes car elle lui permet d'être le grand port européen lié par l'océan aux Alliés et Saint-Nazaire a repris de l'importance par l'accueil des Liberty-Ships. Nantes, capitale des constructions navales, mécaniques et aéronautiques, capitale de la savonnerie, de la conserverie, de la raffinerie de sucre, de la biscuiterie, ne peut se reconstruire sans être à l'avant-garde d'une technique qui doit nécessairement s'appuyer sur des établissements de recherche et d'enseignement supérieur et sur une collaboration étroite entre les professionnels et l'Université. Les commerçants et les industriels ont tous compris l'importance vitale pour le commerce et l'industrie de la région d'avoir à Nantes une Université, et tous sont disposés à aider les enseignants et leurs élèves.

Dans le cadre de la collaboration université / industrie, il devient donc nécessaire de créer un enseignement en relation avec les activités maritimes, car celles-ci connaissent un certain développement. Pendant l'après-guerre, la pêche connaît une période de prospérité et se transforme profondément en passant au stade semi-industriel ou industriel, avec l'adoption de nouvelles techniques. La reconstruction rapide d'une flotte moderne (d'abord au titre des dommages de guerre), puis son renouvellement dans les années 1955-1960, contribuent à une forte augmentation de la productivité. De son côté, le commerce maritime se concentre même si la part de Nantes/Saint-Nazaire, dans le trafic total des ports français, s'est affaiblie entre 1938 et 1973 (de 6,1% à 4,3%). La marine de guerre connaît elle aussi deux périodes de rajeunissement de la flotte après 1952, puis après 1963.

Après sa refondation en 1962, la faculté de droit de Nantes se dote rapidement d'un enseignement en droit maritime. L'enseignement et la recherche dans ce domaine se développent sous l'impulsion du professeur Emmanuel du Pontavice auquel succédera un professeur roumain Mircea Mateesco-Matte. En 1969-1970, se crée à la faculté de droit de Nantes un enseignement de droit maritime et aérien comparé, enseignement assuré par du Pontavice. En 1970, ce dernier fonde le Centre de droit maritime et aérien qui deviendra par la suite le Centre de droit maritime et océanique. En 1971, le Pr du Pontavice étant transféré à Paris, le professeur Mateesco-Matte prend son héritage et assure, en maîtrise, les enseignements de droit maritime et de droit aérien français.

En 1945, le professeur Mateesco-Matte a fondé, à l'Université de Bucarest, un enseignement de droit maritime, sans doute le premier dans ce domaine dans toute l'Europe centrale et orientale. Ensuite, il a créé, en 1947, à la faculté de sciences commerciales de Bucarest, la première chaire de droit maritime. Ses premiers efforts ne seront pas récompensés car l'enseignement du Droit maritime est supprimé en 1949 en même temps que celui de tout le droit bourgeois et est remplacé par l'étude du système juridique soviétique qui nie l'existence du droit privé en Union soviétique et dans les pays de démocratie populaire. Le droit maritime, comme le droit commercial, relèvera désormais du droit civil soviétique. Dans ce contexte, comme tous les autres professeurs de droit, il lui a été offert la possibilité de se requalifier. Après l'arrivée au pouvoir de Nikita Khrouchtchev et le XXème Congrès du Parti communiste de l'Union Soviétique, il tenta de relancer l'enseignement du droit maritime et aérien dans la capitale roumaine. Malgré la "libéralisation", ses ouvrages resteront interdits par la censure politique et le droit maritime et aérien ne sera pas reconnu comme une matière d'enseignement à part entière.

En 1965, après quatre de démarches, le professeur Mateesco-Matte réussira à quitter son pays et arrive en France. Quelques années plus tard, en 1969, le professeur Emmanuel du Pontavice, professeur à la Faculté de Droit de Nantes et président de la section de droit privé, lui rend visite et lui propose de venir à Nantes. Sa démarche sera suivie par celle du recteur Claude Durand-Prinborgne, doyen de la Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes, et Mircea Mateesco-Matte acceptera finalement de venir à Nantes.

En 1972, il réorganise le Centre de Droit Maritime et Aérien dont il assurera la direction jusqu'en novembre 1992, date à partir de laquelle il laisse place à une équipe de maritimistes qu'il a créé et dirigé, pendant deux

décennies. Il consent néanmoins à demeurer directeur honoraire. En 1974, il crée l'Annuaire de droit maritime et aérien, devenu par la suite Annuaire de Droit Maritime et Océanique, publication du Centre, dont il assure la direction jusqu'en novembre 1992. Grâce à son travail, à ses relations personnelles et sa renommée internationale, l'Annuaire bénéficie, depuis deux décennies, de la collaboration des plus grands professeurs ou spécialistes français ou étrangers, en ces domaines. A ce jour, l'Annuaire est une publication mondialement connue et, partant, l'Université de Nantes et la ville de Nantes elles-mêmes.

En 1975, le DEA de Droit maritime et aérien est créé, première et seule formation de troisième cycle en la matière, en France, peut-être même dans le monde. Le professeur Mateesco-Matte en assure la responsabilité jusqu'en 1984, où il est admis à la retraite et nommé professeur émérite. Les activités du Centre connaissent une nouvelle impulsion au début des années 1990 grâce au professeur Yves Tassel. Ce premier effort est perpétué par le professeur Jean-Pierre Beurier. Sous leur direction, le CDMO retrouve ses locaux et peut lancer le premier serveur juridique français et le premier serveur mondial de droit maritime et océanique sur le réseau Internet. La qualité de ce serveur est reconnue dans le monde entier, et citée en référence dans la revue juridique américaine *The Internet Lawyer* et par le barreau de San Francisco. Neptunus, la revue juridique du Centre sur Internet, a reçu le copyrights d'Universités prestigieuses, comme Harvard, UCLA ou Yale.

Grâce à ses multiples activités, le Centre de Droit Maritime et Océanique ne cesse de se développer et est promis à un bel avenir.

* *
*

Compléments.

L'École de Droit, institut municipal dépendant de l'université de Rennes, devient la faculté de Droit et des Sciences Politiques de l'université de Nantes, le 25 mars 1966 ; elle s'installe dans des bâtiments préfabriqués du domaine du Tertre, avant de disposer de locaux définitifs en 1972, dessinés par l'architecte Louis ARRETCHÉ, disciple de Le CORBUSIER¹. Ces locaux font maintenant partie de l'inventaire des bâtiments de l'architecture moderne du XX^{ème} siècle.

En matière d'enseignement, l'initiative maritime est due effectivement au professeur Emmanuel DU PONTAVICE, nommé à Nantes en 1966. En quatrième année de licence, une option de droit maritime et aérien est mise en place. Dès 1968, un doctorat de troisième cycle existe avec une spécialité Droit maritime ; un Centre de Droit Maritime est créé, dont Fanny PUGET, documentaliste, va assurer le secrétariat. Fanny PUGET assure ensuite la publication de *l'Annuaire de Droit Maritime et Aérien*, dont le premier tome en 1974 regroupe les contributions de Paul CHAUVEAU, Claude-Albert COLLIARD, Emmanuel Du PONTAVICE, Philippe-Jean HESSE, Paul DE LA PRADELLE, le doyen René RODIÈRE, Philippe POIRIER d'ORSAY, Me Aristide MARTINEAU du Barreau de Nantes, François MOUSSU-ODIER, responsable du service juridique du Comité Central des Armateurs, qui deviendra ultérieurement Armateurs de France, Yves TASSEL, Nicolas MATTEESCO-MATTE.

Nicolas MATEESCO-MATTE, né Nicolae MATEESCU en 1913 à Craiova (Roumanie) est le frère de Mircea MATEESCO-MATTE, professeur à l'université de Nantes, successeur d'Emmanuel DU PONTAVICE devenu professeur à l'université de Paris II-ASSAS, fondateur de notre Annuaire. Nicolas MATEESCO-MATTE étudie à l'école française privée (1920-1924) et aux Lycées Carol et Lazar de Bucarest, en Roumanie (1924-1931). Docteur en droit de l'Université de Bucarest en 1939, il est inscrit au Barreau de Bucarest jusqu'en 1946. Installé à Paris après la Seconde Guerre Mondiale, il obtient un doctorat en droit international de l'Université de Paris en 1947 : *La Coutume dans les cycles juridiques internationaux*, Paris, A. Pédone, 1947, 302 p. Lettre préface de Marcel Sibert. Fuyant la

¹ J.CI. HÉLIN, A. SUPIOT et Y. TANGUY (dir.), *La norme, la ville et la mer. Écrits de Nantes pour le doyen Yves PRATS*, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2000. Ces Écrits fournissent une première histoire d'une des spécialités de recherche de cette Faculté, en droit de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, avec en plus les professeurs René HOSTIOU, Jean-Yves VINCENT et André-HUBERT MESNARD. Ils illustrent la forte présence de la thématique océanique aussi. L'histoire de la Faculté de Droit et des Sciences politiques de l'université de Nantes reste à réaliser.

dictature communiste de Nicolae CEAUCESCU il émigre au Canada en 1950, devient citoyen canadien en 1956. Il publie *Vers un nouveau droit international de la mer*, à Paris, aux Editions A. Pedone, en 1950 (162p). Il est admis au Barreau du Québec en 1956. En 1962, Nicolae MATEESCU prend officiellement le nom de Nicolas MATEESCO-MATTE, ayant épousé Monica Matte (née Monique BUNGER BERZANU). Ce changement de nom est reconnu par une loi de l'Assemblée nationale du Québec du 11 avril 1962. De 1951 à 1968, il est professeur et titulaire de la Chaire de droit aérien de l'université de Montréal, qui devient par la suite la Chaire de droit aérien et spatial. Il est aussi professeur invité aux universités de Paris, Aix-Marseille, Nantes où il enseigne chaque année le droit aérien et spatial, Nice, et au Collège de France. En 1961, il commence une longue association avec l'Institut de droit aérien et spatial de l'Université McGill, d'abord comme professeur invité, puis directeur de la recherche et directeur en 1976. Il prend sa retraite de l'Institut le 31 mars 1991 et est nommé Directeur émérite. Ardent défenseur de la langue française, il fut le premier à jeter les bases du droit aérien et spatial en français. Il est décédé en 2016 à 102 ans.

Il a notamment publié « De Varsovie à Montréal avec escale à La Haye », *Revue générale de l'air et de l'espace*, n° 4, 1966, pp. 348-374 ; « Les Notions de volonté et liberté dans le droit aérien-aéronautique canadien », *Revue française de droit aérien*, vol. 21, n° 1, janvier-mars 1967, pp. 15-29 ; « A qui appartient le milieu aérien », *Annales de droit aérien et spatial*, vol. 5, 1980, pp. 223-249.

Et dans l'Annuaire de Droit Maritime et Aérien nantais, « Le Statut juridique international du commandant d'aéronef », t. 1, 1974, pp. 207-247 ; « La Dernière Révision de la Convention de Varsovie : les Protocoles de Montréal de 1975 », t. 2, 1975, pp. 327-343 ; « La Convention de Rome: vingt-cinq ans après », t. 3, 1976, pp. 335-365 ; « La Convention de Genève relative à la reconnaissance internationale des droits sur l'aéronef, trente ans après », t. 4, 1979, pp. 349-383 ; « Les Services aériens réguliers et non réguliers dans le système de Chicago », t. 5, 1980, pp. 301-355 ; « Le Droit de la mer de le Droit spatial: une étude comparative de problèmes spécifiques », t. 6, 1981, pp. 439-461 ; « Le Traité de l'espace de 1967 et l'utilisation militaire du milieu extra-atmosphérique », t. 6, 1983, pp. 315-334 ; « La Convention de Chicago, quarante ans après », t. 7, 1985, pp. 187-197 ; « Un système mondial de télécommunications par satellite : un rêve qui s'achève ? », t. 9, 1987 ; « The space station age : international cooperation and legal implications », t. 10, 1989 ; « La pollution aérospatiale et le régime juridique des responsabilités », t. 11, 1991 ; « The Moon agreement: What future? », t. 12, 1993.

A cette époque l'Annuaire de Droit Maritime et Aérien, puis Maritime et Aéro-spatial, était publié non pas annuellement, mais tous les deux ans, Fanny PUGET assurant tout le travail de relecture. En 1995, l'Annuaire repris son rythme annuel, avec un tome XIII, Annuaire de Droit Maritime, recentré ; le CDMO passait sous la direction du professeur Jean-Pierre BEURIER et les successions en droit aérien et en droit spatial n'étaient pas assurées. Le tome XIV de 1996 devient l'Annuaire de Droit Maritime et Océanique, afin de couvrir comme précédemment les activités en mer, mais aussi les espaces marins, de manière explicite. Droit Maritime et Océanique peut sembler un titre redondant, mais ce n'est pas le cas : comment surmonter la dichotomie droit privé – droit public, droit maritime – droit de la mer ?

Le tome XII de 1993, dernier volume sous l'intitulé Droit Maritime et Aéro-spatial, réalisé sous la direction du professeur Philippe-Jean HESSE, fut publié en hommage au **professeur Mircea MATEESCO-MATTE**, auteur notamment de *Le Droit Maritime et le Droit aérien - De l'U.R.S.S. à l'heure de la coexistence pacifique*, A. Pédone, Paris, 1967, puis *Le Droit extra-atmosphérique et la course aux armements : droit spatial ou droit aéro-orbital ?*, université de Nantes, CDMO, et A. Pédone, Paris, 1984, 717p. Ce volume de 646 pages comportait 40 contributions. Le professeur Mircea MATEESCO-MATTE, né à Craiova (Roumanie), en 1915, devient docteur en droit en 1939 et avocat au barreau de Bucarest. En 1940, le professeur C.C. BALESCO, titulaire de la chaire de droit commercial à l'Académie des hautes études commerciales et industrielle, lui propose devenir son assistant. En tant que chargé de cours, il crée en 1945 le premier enseignement de droit maritime et aérien ; il devient titulaire d'une chaire dans cette spécialité en 1947. En 1947, le système du droit « bourgeois », en plus d'origine française est supprimé par le « système juridique soviétique ». Le professeur Mircea MATEESCO-MATTE est conseiller juridique de ministères industriels, de

différentes sociétés industrielles d'Etat, membre de la commission d'arbitrage international de la Chambre de commerce de Bucarest. Le 25 mars 1965, le Politburo du Parti Communiste roumain lui permet enfin de s'installer à Paris avec sa famille. Philippe LAMOUR, président de la Commission nationale de l'aménagement du territoire, fut le grand négociateur de ce départ, dont les premières démarches dataient de 1961 et des limites de la déstalinisation². En 1966, il publie *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*. Le professeur William TETLEY envisage son accueil dans une université de Montréal³, quand il donne ses premiers cours à l'Institut d'Etudes Politiques d'Aix-en-Provence, à l'invitation du professeur Paul de GEOUFFRE de LA PRADELLE, en mai 1969. En juin 1969, le professeur Emmanuel Du PONTAVICE lui propose de lui succéder à Nantes, ce qui est moins éloigné de la Roumanie que le Canada. En 1974, il crée l'*Annuaire de Droit Maritime et Aérien*. Il obtient en 1975 la création d'un diplôme d'études approfondies (DEA) de Droit maritime et aérien, lorsque les diplômes d'études spécialisés (DES) ont disparu entre DEA, centrés sur la réalisation d'un mémoire de recherche et les diplômes d'études supérieures spécialisées (DESS), dotés d'un stage de longue durée, donc « professionnalisant ». Le ministère de l'enseignement supérieur distinguera ultérieurement les masters recherche et les masters professionnels, les premiers à mémoire, les seconds à stage, comme si la recherche n'était pas « professionnalisante », ne conduisant qu'à un doctorat « théorique », comme si les mémoires ne pouvaient avoir des débouchés chez les professionnels, et que ceux-ci n'avaient aucune réflexion sur leurs pratiques professionnelles.

Le professeur Philippe-Jean HESSE, historien du droit, a joué un rôle majeur dans la continuité du droit maritime et océanique à Nantes. Spécialiste de l'histoire du droit social, travail comme protection sociale, de l'aide social et de l'hôpital, notamment de l'histoire du travail dans les mines⁴, créateur d'une revue *d'Histoire des accidents du travail*, historien de la sécurité sociale⁵. « *Issu d'une bonne « écurie » parisienne, puis passé par Bordeaux, tu aurais pu être étranger au climat d'une toute jeune Faculté, dépourvu de toute tradition, mais rétive au mandarinat* » ; Il s'est créé dans le microcosme des historiens du droit nantais « *une atmosphère que je crois peu commune et qui te doit beaucoup* »⁶. Notre collègue et ami Yvon LE GALL ne se limite pas à son microcosme et évoque notre secteur maritime. Par contre il néglige un peu, il nous semble l'équipe de recherche « Droit et Changement social », composé avec lui-même, Alain SUPIOT, Michelle BORDEAUX, Yannick GUIN, Jean-Pierre LE CROM, René BOURRIGAUD et moi-même qui mérite la même formule : il y a régné « *une atmosphère que je crois peu commune et qui te doit beaucoup* », ce que les Études offertes illustrent clairement à travers par exemple les dédicaces d'Alain SUPIOT et de Muriel FABRE-MAGNAN.

« *Historiquement, deux secteurs d'activités professionnelles ont fait l'objet de règles précoces en matière de santé et de sécurité au travail, du fait des risques courus par les travailleurs, des catastrophes rencontrées : les mines et houillères et la navigation maritime, les coups de grisou et les naufrages. Philippe-Jean HESSE a consacré une grande partie de ses recherches à ces deux secteurs d'activité* » ai-je écrit dans une contribution portant sur les gens de mer, à la demande du principal coordonnateur de l'ouvrage, et non sur les risques professionnels de manière plus générale et

² Ph.-J. HESSE, « Mircea MATEESCO-MATTE, sa vie, son œuvre », in *Annuaire de Droit Maritime et Aéro-spatial*, université de Nantes, t. XII, *Études en hommage au professeur Mircea MATTEESCO-MATTE*, 1993, pp. 17-29.

³ W. TETLEY, "Renvoi rejected", *Annuaire de Droit Maritime et Aéro-spatial*, université de Nantes, t. XII, *Études en hommage au professeur Mircea MATTEESCO-MATTE*, 1993, pp. 73-97, sp. p. 75.

⁴ Ph.-J. ; HESSE, *La mine et les mineurs en France de 1300 à 1550*, thèse sous la direction du professeur Marcel DAVID, université de Paris, 1968, 3 vol. - « Les délégués de la sécurité des ouvriers mineurs dans quelques mines de l'Ouest (1890-1940) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 1997, n° 104-3, pp. 213-225.

⁵ Ph.-J. HESSE, *Un Siècle de sécurité sociale, 1881-1981 : l'évolution en Allemagne, France, Grande-Bretagne, Autriche et Suisse*, Édité par Peter A. KÖHLER et H. F. ZACHER, en collaboration avec Ph.-J. HESSE, Lausanne, Réalités Sociales, 1982.

⁶ Y. LE GALL, « Maestro », in *Du droit du travail aux droits de l'humanité – Études offertes à Philippe-Jean HESSE*, Y. LE GALL, D. GAURIER & P.Y. LEGAL, coll. L'univers des normes, Presses universitaires de Rennes, PUR, 2003, p. 12.

terrestre⁷. Enseignant l'histoire du droit maritime, Philippe-Jean-HESSE a publié dès le premier tome de l'Annuaire, en 1974, « Aspects du droit contractuel maritime chez les Historiens et chroniqueurs du Moyen Age », en 1975, « Passé et présent des servitudes aéronautiques », en collaboration avec Yves PITTARD, en 1976, dans le tome III, « Plaute et les questions maritimes », dans le tome VI de 1982, « La mer passe-t-elle à Saint-Nazaire ? Ou l'impossible frontière au XIXe siècle », dans le tome XII de 1993, « Jacques Coeur et les questions maritimes », dans le tome XIII de 1995, « Les pêches maritimes dans l'amirauté de Nantes au XVIIIème siècle d'après le procès-verbal de La Masson du Parc », dans le tome XVI de 1998, « Éléments d'histoire des sources du Droit maritime français », contribution intervenu dans le cadre d'un double colloque Nantes-Ottawa, intitulé *Droits Maritimes*.

Amaury VERRON a négligé un pan important de l'activité de recherche, mais nul ne lui en a voulu, au-delà du diplôme de 3^{ème} cycle, l'aventure du doctorat. Philippe-Jean HESSE fut un excellent et grand directeur de 38 thèses de doctorat dans une grande diversité thématique, dont 33 thèses relevant du droit maritime et océanique, développant ainsi un premier réseau international de docteurs nantais⁸.

⁷ P. CHAUMETTE, « L'exemplarité du droit social des gens de mer », in *Du droit du travail aux droits de l'humanité – Études offertes à Philippe-Jean HESSE*, ibidem, pp. 149-165 – sur la reconnaissance de Martin NDENDE, « Le nouvel ordre maritime international : Histoire d'un mythe », ibidem, pp. 193-210 - sur la dette d'Yves TASSEL, « Mer, navire, capitaine : une vue intégrée » ; ibidem, pp. 211-233.

⁸ J. MOHAMMED ADDALLAHI, *La prise en charge des marchandises : droits et obligations du chargeur et du transporteur maritime*, Thèse Droit, Nantes, 1982 - J. POATY, *La contribution française à la mise en place des politiques maritimes des États de l'Afrique centrale : les cas du Congo et du Gabon*, Thèse Droit de 3^{ème} cycle, Nantes, 1983 – A.R. OLIVER GONZALEZ, *Le contrôle administratif sur l'immatriculation des navires (France et Mexique)*, Thèse Droit, Nantes, 1983 – O. ECHCHARIF EL KETTANI, *La responsabilité des services de contrôle de la circulation aérienne au Maroc*, Thèse Droit, Nantes, 1984 – M.L. BEN ABID, *Les aspects administratifs et économiques du port d'Alger*, Thèse Droit, Nantes, 1984 - B. CHEMKHI, *Les conférences maritimes*, Thèse Droit, Nantes, 1985 – M. MESKINI, *La responsabilité du transporteur maritime et de l'entrepreneur de manutention en droit français et en droit marocain*, Thèse Droit, 3^{ème} cycle, Nantes, 1986 – E. TAZI JAMAL, *Les aspects économiques et juridiques du transport maritime de marchandises au Maroc*, Thèse Droit 3^{ème} cycle, Nantes, 1986 - E.H. OUAKTI, *La zone économique exclusive*, Thèse Droit, 3^{ème} cycle, Nantes, 1987 - M. LAAZIZI, *Les règles de Hambourg et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer : Esquisse d'une évolution*, thèse Droit, 1987 – S.M. MARASHI SHOUSHARI, *Le régime juridique des contrats d'affrètement maritime et aérien*, Thèse Droit, Nantes, 1987 – M. BOUAYAD, *L'assistance maritime en droit français et marocain*, Thèse Droit, Nantes, 1987 – A. VOISARD, *Contribution à l'étude des aspects juridiques liés à l'utilisation des navires de plaisance*, Thèse Droit, Nantes, 1987 – N. TALBI, *Le contentieux résultant de l'Europe bleue dans le domaine de la pêche*, Thèse Droit, Nantes, 1987 – A. KOUASSI CEMITE, *Système portuaire et transports maritimes en Côte d'Ivoire : Quelle stratégie pour le maintien de l'autonomie maritime, nationale dans un transport maritime international en crise ?*, Thèse Droit, Nantes, 1987 – F. SEINOUBI, *Les riverains francophones du golfe de Guinée et le droit international de la mer : un exemple de politique maritime africaine*, Thèse Droit, Nantes, 1987 - M. BOUGHAZI, *La régimes juridique de l'assurance maritime en droit français et en droit marocain*, Thèse Droit, Nantes, 1988 – P. EAGIARIYAKORN, *La responsabilité du transporteur maritime en droit thaïlandais*, co- direction d'Yves TASSEL, Thèse Droit, Nantes, 1988-89 - A. BELRHAZI, *La responsabilité civile des propriétaires de navires transportant les hydrocarbures*, Thèse droit, Nantes, 1989 – W. EL ESPER, *Le statut du marin : étude comparative franco-libanaise*, Thèse Droit, co-direction de Patrick CHAUMETTE, 1989 – H. HUSSEIN, *Le statut juridique de la Mer rouge et les voies d'eaux qui lui donnent accès- Introduction ou management des conflits entre les usagers*, Thèse droit, Nantes, 1989 – S. SIAVOCHIAN, *La prévention des pollutions marines accidentelles par les hydrocarbures dans le cadre européen et la lutte contre les marées noires en Manche*, Thèse Droit, Nantes, 1989 – D. FAYETTE, *Le poids de l'économie dans l'élaboration des règles du droit de la mer*, Thèse Droit, Nantes, 1989 – E. BEIGZADEH, *Les zones maritimes de juridiction nationale : de l'affrontement, Genève 1958, au consensus de Montego Bay 1982*, Thèse Droit, Nantes, 1989 – A. MOHAMMAD ZADEHVADGHA, *Transport combiné : convention de Genève du 24 mai 1980 sur le transport multimodal international de marchandises*, Thèse Droit, Nantes, 1989 - A. MUSTAPHA, *Le statut juridique des baies et des détroits en droit de la mer, application particulière au golfe d'Akaba et aux détroits de la Mer Rouge*, Thèse Droit, Nantes, 1990 – Fr. SASSA, *La coopération maritime en Afrique Noire*, Thèse Droit, Nantes, 1990 – Y. CROGUENNEC, *L'arrimage de la marchandise transportée par mer*, Thèse Droit 3^{ème} cycle, Nantes, 1990 – M. DIALLO, *Les aspects juridiques des transports maritimes conteneurisés*, Thèse Droit, Nantes, 1991 - R. SALAM, *Le rôle des enjeux économiques dans l'établissement du nouveau droit de la mer à la troisième conférence des Nations Unies en 1982*, Thèse Droit, Nantes, 1992 – L. REZGALLAH, *Le statut du marin en droit algérien*, Thèse Droit,

Il intégra à cette recherche doctorale Yves TASSEL et Patrick CHAUMETTE, constituant ainsi un premier noyau d'échanges collectifs. Ce travail collectif fut accentué par l'arrivée à Nantes du professeur Jean-Pierre BEURIER, venant des Antilles et surtout de Brest où il avait longuement dirigé le DESS, par ailleurs excellent plongeur et adepte de la photographie sous-marine. Il avait consacré sa thèse de doctorat d'Etat à la protection des ressources halieutiques en droit international. Il est devenu un grand spécialiste du droit de la mer et du droit international de l'environnement. Jean-Pierre BEURIER prit la direction du Centre de Droit Maritime et Océanique, Yves TASSEL celle du DEA de Droit Maritime et Océanique.

Poursuite depuis 1997

L'aventure des Droits Maritimes.

L'aventure des *Droits Maritimes* a débuté en 1995-1998 par la publication d'un ouvrage très pédagogique en 3 tomes, Juris Service Association, Groupe Juris, Lyon. Le premier tome est paru en 1995, *Mer, navires marins* : le titre inhabituel de Droits maritimes est né de la constatation que le droit, lorsqu'il a pour objet les personnes, les biens et les activités liées à la mer, se heurte à un découpage traditionnel, en France, qui veut que les juristes se divisent en spécialistes de droit privé, de droit public et d'histoire du droit. Il en est de même des sociétés savantes, Association Française pour le droit maritime (AFDM) ou Société française de droit international (AFDI) Cette partition est dommageable. Personne ne peut couvrir à lui seul les champs thématiques concernés par le droit des espaces marins et des activités en mer, donc il faut une approche collective⁹ qui dépasse la dichotomie droit maritime / Droit de la mer, Maritime Law / Law of the Sea. Le Réseau des centres européens de droit maritime, qui était coordonné par le professeur Erik ROSAEG de l'Université d'Oslo, ne réussit pas à assurer un tel équilibre, car les universitaires praticiens du droit en même temps, le font pencher vers le droit des activités maritimes (www.jus.uio.no/nifs/english/). L'Association internationale du droit de la mer (AssIDMer), créée par le professeur Daniel VIGNES, qui réunissait au départ des spécialistes ayant été impliqués dans la négociation de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM). Cette association se transforme aujourd'hui et constitue un réseau dynamique d'échanges et de collaborations au soutien de différents projets de recherche, avec une place croissante accordée à l'anglais, aux dépens de l'italien, de l'espagnol et du français (www.assidmer.net). Quelle expression permet ce dépassement ? Droit Maritime et Océanique ? Droit de l'Océan ?¹⁰ Droits Maritimes au pluriel ?

Ce premier tome traitait de l'histoire et des sources des Droits Maritimes (Ph-J. HESSE), du droit de la mer – espaces marins (J-P. BEURIER), du droit communautaire maritime (P. CHAUMETTE), du droit maritime privé (Y. TASSEL) et du droit social des gens de mer (P. CHAUMETTE). Un second et troisième tome étaient annoncés, publiés tous deux, en 1998 : tome II, *Droit du Littoral et Droit portuaire*, le premier présenté par le professeur André-Hubert MESNARD¹¹, le second par Robert RÉZENTHEL, docteur en droit, secrétaire général du Port Autonome de Dunkerque et secrétaire

Nantes, co-direction Patrick CHAUMETTE, 1992 - G. AUBIN, *Les négociations collectives en droit du travail maritime ou Essai de paradigme de la négociation*, Thèse Droit, co-direction de Patrick CHAUMETTE, Nantes, 1992 - H. BABES BOUROUGA, *Les aspects juridiques de la profession de transitaire : l'exemple de l'Algérie*, Thèse Droit, Nantes, 1994.

⁹ A. CHARBONNEAU, A. MONTAS et P. CHAUMETTE, « Activités maritimes et espaces marins – Comprendre et enseigner les évolutions juridiques », Compte-rendu du colloque organisé par le CDMO à Nantes, les 16 et 16 juin 2016, *Neptunus, e.revue*, université de Nantes, vol. 22, 2016/4, www.cdm.univ-nantes.fr

¹⁰ P. CHAUMETTE (dir.), *Transforming the Ocean Law by requirement of the marine environment conservation - Le Droit de l'Océan transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Marcial Pons., Madrid, 2019, 546p. halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02395852/document

¹¹ Professeur de droit public, spécialiste du droit du littoral, de l'urbanisme et de la culture, membre tant du CDMO que de l'équipe des publicistes de la Faculté : v. J. FIALAIRE et E. MONDIELLI (dir.), *L'homme, ses territoires, ses cultures. Mélanges offerts à André-Hubert MESNARD*, LGDJ, Paris, coll. Décentralisation et développement local, 2006.

général de l'Association internationale des juristes portuaires (Legiport) ; le tome III, *Exploitation et protection de l'océan*, abordait l'exploitation des ressources vivantes, à travers le droit international des pêches maritimes (J-P. BEURIER), la politique commune des pêches (P. CHAUMETTE) ; le droit national des pêches et des cultures marines (Gw. PROUTIERE-MAULION¹²), puis l'exploitation minière en mer (J-P. BEURIER), enfin la protection de l'environnement marin (J-P. BEURIER). La conclusion générale réfléchissait sur « Les Droits Maritimes à l'aube du XXIème siècle (J-P. BEURIER et P. CHAUMETTE).

En 2006, Dalloz a intégré dans sa collection Dalloz Action, cet ouvrage en un tome unique, sous la coordination du professeur Jean-Pierre BEURIER, dans une approche plus technique, plus détaillée, pour un public professionnel d'abord et étudiant également. Cet ouvrage est devenu une référence, dont la référence pour les masters de ces spécialités. Cette première édition s'est enrichie d'un nouvel auteur, spécialiste de droit des affaires et de droit maritime, le professeur Martin NDENDE ; Gwenaële PROUTIERE-MAULION assurait la direction du CDMO, à la suite de J.P. BEURIER. La seconde édition est intervenue assez rapidement en 2008 avec la même équipe d'auteurs. La 3^{ème} édition date de 2014, toujours sous la coordination de J.P. BEURIER¹³, alors que P. CHAUMETTE assure la direction du CDMO. Elle illustre le changement générationnel. Marc JOYAU, professeur de droit public à l'université de Nantes, membre du laboratoire de recherche Droit et Changement social, assure la succession d'André-Hubert MESNARD sur le droit du littoral. Arnaud MONTAS, docteur en droit nantais du CDMO¹⁴, maître de conférences à l'université de Bretagne Occidentale (Brest), participe à la succession d'Yves TASSEL et introduit le droit pénal maritime dans l'ouvrage. François MANDIN¹⁵, membre du CDMO et futur directeur, introduit une partie attendue sur le droit de la plaisance, des loisirs et des sports nautiques.

La quatrième édition a été entreprise fin 2017, sous la direction de P. CHAUMETTE, et devait paraître au printemps 2019. Elle nécessitait de poursuivre le renouvellement des auteurs et auteurs, une importante mise à jour et parfois la refondation des chapitres. L'équipe s'est amplifiée afin de tenir la diversité des thématiques envisagées. Aux membres anciens du Centre de Droit Maritime et Océanique de l'université de Nantes, François MANDIN, Gwenaële PROUTIERE-MAULION, Martin NDENDE, Dominique GAURIER, qui succède à Philippe-Jean HESSE dans l'approche historique, s'adjoignent des membres nouveaux Valérie BORÉ-EVENO sur le droit de la mer, Odile DELFOUR-SAMAMA sur la protection de l'environnement marin, Caroline DEVAUX en droit maritime. Nicolas HUTEN et Mylène LE ROUX, membres du laboratoire de recherche Droit et Changement social, abordent le droit du littoral. Florian THOMAS, docteur en droit du CDMO¹⁶ et avocat à Brest, traite du droit de l'exploitation minière en mer. Nicolas BOILLET, maître de conférences de droit public, de l'université de Bretagne Occidentale, analyse le droit de l'exploitation de l'énergie et de l'eau et rejoint Arnaud MONTAS. Robert RÉZENTHEL, docteur en droit, chargé de cours, avocat, grand spécialiste du droit portuaire, poursuit cette aventure.

La publication a pris du retard, perturbée en plus par les confinements de 2020. Cette quatrième édition 1824 pages, 118 euros, sera disponible le 12 mai 2021.

¹² Gw. PROUTIERE-MAULION, *La politique communautaire de réduction de l'effort de pêche – De la liberté de pêche au droit de l'exploitation des ressources*, Thèse Droit, Nantes, décembre 1994, coll. Logiques Juridiques, L'Harmattan, Paris, 1998, préface Patrick CHAUMETTE.

¹³ également J-P. BEURIER, *Droit international de l'environnement*, A. Pédone, Paris, 5^{ème} éd, 2017, 628p. La première édition avait été publiée en 1999 par Alexandre KISS, puis en collaboration avec J.P. BEURIER, en 2000 et 2004. A la suite du décès d'Alexandre KISS en 2007, J.P. BEURIER a repris la 4^{ème} édition en 2010.

¹⁴ A. MONTAS, *Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime*, Thèse Droit, Nantes, 2005, sous la direction du professeur Y. TASSEL, publiée LGDJ, Paris, 2007, Bibliothèque de droit privé, 398p. – *Droit maritime*, Vuibert, 2015, 2^e éd., Vuibert droit, 281p., 3^{ème} éd., 2021, 304p.

¹⁵ Fr. MANDIN, *Le droit des activités sportives travaillées*, Thèse Droit, Nantes, 1998, sous la direction du professeur P. CHAUMETTE.

¹⁶ Fl. THOMAS, *Les relations de travail offshores : contribution à l'étude du pluralisme juridique*, Thèse Droit, Nantes, 2018, sous la direction du professeur P. CHAUMETTE, publié PUAM, Aix-en-Provence, 2019, coll. Droit des transports maritimes, terrestres et aériens, 604p.

Présentation de l'éditeur :

« Une synthèse de l'ensemble de disciplines du droit et de la mer dans une approche transversale qui correspond à la pluridisciplinarité du monde océanique tout à la fois milieu physique, producteur de ressources et vecteur du commerce. L'océan étant un espace à polyrégimes et à pluriactivités, les auteurs répondent à un ensemble de questions issues de cette nature juridique hybride. Riche en références bibliographiques et en jurisprudence, cette nouvelle édition refondue assure un accès direct à l'information et permet une compréhension rapide de phénomènes complexes. Les développements sont destinés aux praticiens du monde de la mer tant navigants qu'à terre dans les entreprises maritimes et les administrations de terrain. Il pourra aider les professions liées à l'urbanisme, les avocats et les magistrats comme les élus du littoral, confrontés à des situations juridiques délicates. Il est également destiné aux étudiants de mastère 1 et 2, et aux doctorants des disciplines de la mer. »

Annuaire de Droit Maritime et Océanique.

La publication régulière de l'ADMO se poursuit avec un tome XXXIX en 2021, attendu en juin et donc un tome XL, soit 40^{ème}, ce qui est loin encore d'XXL, mais ce qui semble ne correspondre qu'à 20, soit XX, tout simplement.

L'ADMO 2005, tome XXIII, fut réalisé en l'hommage d'André-Hubert MESNARD, sans attendre les « Mélanges » officiels, s'il est possible de le dire ainsi¹⁷.

En 2008, tome XXVI en l'honneur des professeurs Jean-Pierre BEURIER et Yves TASSEL, comportant, 757 pages et 36 contributions, ouvrant vers les espaces marins, l'environnement et les navires, les contrats maritimes, les assurances, les ports et la jurisprudence avec un résumé du jugement du Tribunal de Grande Instance (TGI), tribunal correctionnel de Paris du 16 janvier 2008, relatif au naufrage du pétrolier maltais Erika, construit en 1975, affrété par la société Total, par le biais de ses filiales, naufragé et cassé en deux le 12 décembre 1999 au large de Belle-Ile en mer, transportant 30 884 tonnes de fioul lourd, en provenance de Dunkerque à destination de Livourne¹⁸ (pp. 701-747), ce qui fut la première instance d'une longue saga judiciaire¹⁹.

« La tradition européenne connaît l'« arbre de mai ». En Allemagne, il s'agit du Maibaum ou du Maistange (poteau de mai) ou simplement Maie, connu depuis le XVI^e siècle. Cet « arbre de mai » peut aussi être érigé à la Pentecôte ou à la Saint Jean d'été. En Suède c'est le « Mittsommerbaum » : l'arbre du milieu de l'été. Cette pratique se retrouve en France, notamment dans les Landes, en Alsace, dans la sphère occitane du Limousin au Val d'Aoste, des arbres sont plantés portant des

¹⁷ J. FIALAIRE et E. MONDIELLI (dir.), *L'homme, ses territoires, ses cultures. Mélanges offerts à André-Hubert MESNARD*, LGDJ, Paris, coll. Décentralisation et développement local, 2006.

¹⁸ A. BELLOYER-ROILLE, « Les réactions juridiques de la Communauté européenne suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXI, 2003, p. 133 et s. – M. MASON, "Civil Liability for oil pollution damage, examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime", *Marine Policy*, janv. 2003, vol. 27, n° 1, p. 1 - M. NDEDE, « Regard sur les procédures d'indemnisation des victimes de la catastrophe de l'Erika », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXI, 2003, p. 89 et s. – P. BONASSIES, « Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 2008, pp. 691-696, v. aussi *Droit Maritime Français*, 2010, n° 719, « spécial Erika » - J.P. BEURIER et P. CHAUMETTE, « 50 ans de Droit de la Mer et de Droit Maritime - 50 ans de Droits Maritimes », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, Tome XXXVI, 2018, pp. 17-50- S. ROBERT, *L'Érika : Responsabilités pour un désastre écologique*, CEDIN, Paris I, Perspectives internationales, n° 24, Pédone, Paris 2003.

¹⁹ Cass. crim., 25 sept. 2012, n° 10-82.938, arrêt n° 3439, *JCP-G* 19 novembre 2012, n° 47, n. K. LE COUVIOUR, « Erika : l'arrêt salvateur de la Cour de cassation », *AJDA* 2013. 667, étude C. HUGLO ; E. DAUD et Cl. LE CORRE, « Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières », *Lamy droit pénal des affaires*, novembre 2012, n° 122.

https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_criminelle_578/arrêt_n_24143.html

inscriptions, « *Honneur à notre maire* », *Honneur aux mariés*, « *Honneur aux conscrits* »²⁰. Notre doyen nous aurait-il permis de dresser, à l'entrée de la faculté ou dans sa cour, un « arbre de mai » ? Ce volume, *Liber Amicorum*, constitue un tel « arbre de mai », mentionnant « **Honneur à nos collègues** »²¹. Nous ne pouvons ici reproduire cet avant-propos, éloge de l'intradisciplinarité juridique et de l'interdisciplinarité en sciences sociales et humaines, mais aussi vis-à-vis des sciences « dures »²². Yves TASSEL, quoique né à Paris, fait partie des étudiants les plus brillants cités par les archives de l'Institut Municipal de Droit de Nantes en 1965 et 1966 ; il poursuit des études de droit à Rennes, est coopérant militaire deux années à la Faculté de Droit d'Alger, soutient en 1973, à Nantes sa thèse de doctorat, réalisée sous la direction du professeur Emmanuel du Pontavice, *Le statut juridique de l'entrepreneur de manutention dans la loi du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966*, devient maître de conférences à l'université de Nantes. En 1974, il inaugure le premier volume de l'Annuaire de Droit Maritime et Aérien, à l'époque, avec un article « Pour une notion intermédiaire entre le remorquage et l'assistance » (pp. 169-182). En 1990, il sera reçu à l'agrégation interne de droit privé, sera nommé professeur à l'université de Paris XI, puis reviendra à Nantes dès 1992.

Jean-Pierre BEURIER, bien que né à Angers, est plus porté vers l'air marin que vers la douceur angevine. Il apparaît rapidement juriste et maritime, marin et juriste plus exactement. Il est inscrit maritime depuis 1962, pilotin sur un pétrolier l'été de 1962, après avoir participé à des campagnes de pêches côtières, les étés 1957 à 1966, puis à une campagne de pêche hauturière en 1966, puis à la campagne du Pacifique sur le croiseur "De Grasse" de la marine nationale en 1967-1968 au cours de son service militaire. Il a obtenu sa licence en droit à Rennes en 1966. Il continuera de naviguer pour des campagnes de surveillance à la pêche au thon en 1971, en 1978, en 1988, jusqu'en 1994. Son CV universitaire est silencieux sur ses plongées sous-marines, sa pratique de la photographie sous-marine aux balbutiements de cette technique. Toutes ses expériences lui ont donné une connaissance technique des activités maritimes, de la mer, des navires, de la navigation dont ses étudiants ont profité, dans une limpidité d'explication, dans une passion maîtrise, une clarté pédagogique, dont se souviennent même ceux qui ne se spécialiseront pas en droit de la mer. Sa formation juridique s'est poursuivie à Nantes par une thèse de 3^e cycle soutenue en 1972, « *La protection des ressources biologiques de la mer en droit français* », puis une thèse de doctorat d'Etat soutenue à Brest en 1977, « *Les problèmes juridiques de l'exploitation des ressources halieutiques* ». De 1969 à 1975, il exerce à Nantes, en tant que rédacteur de contentieux maritime à la Nouvelle compagnie Havraise Péninsulaire, NCHP. Assistant de droit public à Brest en 1975, il devient maître-assistant en 1978, puis maître de conférences en 1985. A Brest, il fut directeur du Centre de Droit et d'Economie de la Mer (CEDEM) de 1982 à 1991, centre de recherche associé au CNRS à partir de 1988, et directeur de l'institut d'études marines de 1984 à 1988, assesseur du doyen de la faculté de droit de 1988 à 1991. De 1991 à 1994, il est professeur de droit public à l'Université des Antilles et de la Guyane, à Fort de France. Puis en 1995, nous l'attirons à nouveau à Nantes, en vue de la direction du Centre de Droit Maritime et Océanique.

Dans le cadre des Journées Scientifiques de l'université de Nantes, les 5 et 6 juin 2014, le Centre de Droit Maritime et Océanique avait organisé un colloque international : *La Piraterie : de la Mer au Cyberspace*. Les actes de ce colloque n'ont pu être publiés, comme il était prévu et espéré ; ils ont trouvé leur place dans le volume XXXVI de 2018 de l'ADMO (601p.). Ce colloque était organisé en l'honneur de notre collègue Dominique GAURIER ; cette publication a donc tenu lieu de *Liber Amicorum*. Il convient de remercier Frantz MYNARD et Frédéric DAVANSANT pour l'organisation de cette manifestation.

²⁰ M. Fr. HOUDART, *L'Arbre, le Pouvoir et la Vie - ou la belle histoire du Mai de l'élu en Corrèze et autres terres d'Oc. De la mythologie à la biologie de l'arbre dans les civilisations*, Editions MAÏADE, 2005, 19160 Lamazière-Basse, ISBN 295179872-5

²¹ P. CHAUMETTE, « Avant-Propos », in *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXVI, *En l'honneur des professeurs Jean-Pierre BEURIER et Yves TASSEL*, 2008, p. 11.

²² J.P. BEURIER et Fr. POUCHUS (dir.), *Les conséquences du naufrage de l'Erika – Risques environnement, société, réhabilitation*, Presses universitaires de Rennes, PUR, 2005.

Dominique GAURIER est l'auteur de nombreux ouvrages : *Histoire du droit international*, Presses universitaires de Rennes, PUR, Rennes, 2014, 1144p., *Le droit maritime romain*, PUR, Rennes, 2004, 230p., *Histoire du droit international : Auteurs, doctrine et développement de l'antiquité à l'aube de la période contemporaine*, PUR, Rennes, 2005²³ et de nombreux commentaires de textes anciens maritimes, traduits pas ses soins : *Traité de Benevenuto STRACCHA*, patricien d'Ancône, sur les assurances, 2008, et sur les marins, 2009, CDMO, université de Nantes, *Explication du droit et du droit fécial ou Explication du droit entre les nations et les questions à son sujet*, de Richard ZOUICHE, Cahiers de l'Institut d'anthropologie juridique, n° 31, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2009, *Commentaire sur le droit de la paix*, de Pierre GOUDELIN, Cahiers de l'Institut d'anthropologie juridique, n° 28, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2011, *L'ambassadeur*, de Carlo PASQUALI, Cahiers de l'Institut d'anthropologie juridique, n° 37, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2014, *Commentaire sur la paix de Constance : 1183*, de Baldus de UBALDIS, Cahiers de l'Institut d'anthropologie juridique, n° 46, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2016, *Les trois livres sur les ambassades de M. Alberico GENTILI*, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2016, *Les deux livres de la plaidoirie espagnole*, de Alberico GENTILI, Cahiers de l'Institut d'anthropologie juridique, n° 49, Presses universitaires de Limoges PULIM, Limoges, 2018. Il a traduit et publié *Les 50 Livres du Digeste de l'Empereur Justinien*, Éditions La Mémoire du Droit, Paris, 2017, 3 vol. 3, pagination continue : 2964p.²⁴

« *La Piraterie : de la Mer au Cyberespace* » : il s'agissait autour de la notion de piraterie de relier les travaux des historiens du droit et des historiens²⁵, aux recherches actuelles des juristes contemporains et géographes concernant la piraterie maritime au large de la Corne de l'Afrique et dans le golfe de Guinée. L'impact de ces risques de violence sur les assurances, sur les compétences juridictionnelles sera envisagé, dans le prolongement de l'ouvrage *Piracy*, paru chez Pédone et Hart en 2012, coordonné par Charles NORCHI et Gwenaele PROUTIERE-MAULION²⁶. Le piratage est entré dans le langage commun, concernant l'insécurité des grands espaces, les routes, puis le monde de l'internet, à travers la cybercriminalité. L'internationalisation dépasse le cadre national des États et conduit à rendre complexe le contrôle et la répression d'activités installées dans un état mais déployant ses effets mondialement.

Revue congolaise des transports et des affaires maritime – Revue Africaine des Affaires maritimes et des Transports (RAMATRANS).

En 2004, Martin NDENDE, maître de conférences à Brest²⁷, puis à Nantes, puis professeur à Nantes en 2003, lança une revue annuelle, la *revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, avec une continuité en 2004, 2005 (142p.), 2006 et 2007, soit 6 numéros (Éditeur Baiag-Meri, ISBN 978-2-9999996-2-6). Cette revue fut prolongée par la *Revue Africaines des Affaires maritimes et des Transports* (RAMATRANS), édité par l'Harmattan, n° 1, 2009, n° 2, 2010 (108p.)²⁸, n° 3, 2011, n° 4, 2012, n° 5, 2013, n° 6, 2014. Eric DIBAS-FRANCK, Docteur en droit, chargé de cours à la Faculté de Droit de l'université Marien Ngouabi, était co-directeur de la revue RAMATRANS. Ces revues

²³ Jean-Baptiste JEANGÈNE VILMER, Recension du livre de Dominique GAURIER, *Histoire du droit international : Auteurs, doctrine et développement de l'antiquité à l'aube de la période contemporaine*, Rennes, PUR, 2005, dans la Revue québécoise de droit international, septembre 2008. <http://www.jbjv.com/Recension-de-Dominique-Gaurier.html>, 2^{ème} éd. 2014, PUR, Rennes.

²⁴ D. GAURIER, *Les Cinquante Livres du Digeste*, Nouvelle traduction française, y compris la Palingénésie du commentaire sur l'édit du prêteur Ulpien (d'après Otto Lenel), Édition traduite et annotée sur l'édition de Th. Mommsen (Weidmann, Berlin, 1893), Préface de Pascal PICHONNAZ, Professeur de droit privé et de droit romain, Doyen de la Faculté de droit de Fribourg (Suisse), Paris, Éditions La Mémoire du Droit, 2017, 3 vol., pagination continue, 2964 p. <http://www.memoiredudroit.fr/index.php?&page=detail&cat=detail&reflivre=3741>

²⁵ v. P. PRÉTOU, *L'invention de la piraterie en France au Moyen-Age*, Presses universitaire de France, PUF, Paris, coll. Le Nœud Gordien, 2021.

²⁶ C. H. NORCHI et G. PROUTIERE-MAULION (dir.), *Piracy in comparative Perspectives: Problems, Strategies, Law*, Paris/Londres, A. Pédone-Hart, août 2012.

²⁷ M. NDENDE, *Les armements d'Etat et leur participation au transport maritime*, Thèse Droit, Brest, 1990, sous la direction du professeur A. LE BAYON.

²⁸ RAMATRANS, n° 2, 2010, [revue-ramatrans-nc2b02-2010.pdf](http://www.memoiredudroit.fr/index.php?&page=detail&cat=detail&reflivre=3741)

comportaient une diversité de rubriques : chroniques et informations, bibliographie, textes et documents.

Dans le domaine des transports, les Etats africains (surtout ceux d'Afrique de l'Ouest et du Centre) ont mis en place de vastes chantiers de « communautarisation » de leurs réglementations et de leurs politiques législatives, en parfaite harmonie avec les réglementations internationales :

- codes communautaires de la Marine marchande et de l'Aviation civile des Pays de la CEMAC,
- acte uniforme OHADA sur les transports routiers de marchandises,
- réglementations des transports terrestres en zones UEMOA et CEDEAO,
- un imposant arsenal juridique au service de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique), et au service de l'OMAO (Organisation Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre),
- adoption régionale de conventions internationales, etc.

En somme, les Etats africains semblent avoir bien perçu la nécessité d'utiliser l'outil juridique comme un puissant moteur de l'intégration communautaire et du développement du continent.

Pourtant, il reste à s'assurer que tous les acteurs et tous les opérateurs économiques (publics ou privés) s'intègrent parfaitement dans cette dynamique de progrès, et les meilleurs moyens pour y parvenir reposent sur le renforcement de la formation des hommes, le développement de l'expertise locale, la mobilisation de la coopération scientifique internationale, et les échanges d'expériences et d'informations avec les partenaires traditionnels (l'Union Européenne en première).

La pluridisciplinarité de la revue consiste à intégrer des économistes dans ses réflexions à côté des juristes, mais aussi à favoriser des rencontres avec des praticiens de terrain associés au réseau (magistrats, avocats, dirigeants et cadres d'entreprises et des administrations, etc.).

Le thème de la « construction et de la modernisation du droit des transports en Afrique » soulève ainsi un certain nombre de problématiques juridiques complexes et délicates, touchant tour à tour :

- aux échanges économiques internationaux (une dimension macro-économique)
- aux relations commerciales privées (une dimension micro-économique)
- à la sécurité collective des hommes et des biens (une dimension d'ordre public)
- et à la protection de l'environnement (une dimension écologique).

Les compagnies publiques africaines de transport ont toutes été sinistrées et ont disparu de la scène internationale, en raison principalement du triple phénomène des alliances stratégiques, de la libéralisation sauvage des trafics internationaux et de la mauvaise gestion. Cette situation soulève la problématique d'une réglementation plus équitable de la concurrence dans les transports internationaux, et exige des Etats africains l'émergence de stratégies et d'entreprises communautaires, un engagement plus actif dans le cadre du système des Nations-Unies, mais également une consolidation de la coopération avec l'Europe, pour une meilleure défense de leurs intérêts mutuels.

Sur le plan de la protection de l'environnement, la sécurité des transports participe au grand défi de la protection écologique de notre planète. En Afrique comme ailleurs, les transports constituent une grande menace pour notre environnement : ce continent n'échappe pas, en effet, aux pollutions urbaines par des véhicules routiers en piteux état, ou encore aux marées noires accidentelles et aux pollutions chroniques des mers et fleuves par des navires en transit. En tant que gros producteur de pétrole, l'Afrique subit notamment silencieusement la lente dégradation de son environnement marin et littoral. Cette dégradation du milieu compromet la viabilité de nombreux investissements et activités et entraîne par ailleurs des perturbations parfois irrémédiables des écosystèmes. Le danger des catastrophes majeures reste sans cesse à redouter...

Martin NDENDE fut en détachement auprès du secrétariat des Nations Unies, à la Commission Économique pour l'Afrique à Addis-Abeba, de 2014 à 2019 ; il deviendra le 1^{er} janvier 2022 le nouveau directeur du CDMO.

Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques (DSAMO).

Le DEA de Droit Maritime et Aérien a vécu diverses aventures dans le cadre des contrats quadriennaux entre l'université de Nantes et le Ministère de l'enseignement supérieur. Lors d'un

contrat quadriennal, nous avons dû nous réfugier au sein d'un DEA des sciences humaines et juridiques de la mer, sous la protection de nos amis géographes et du professeur André VIGARIÉ. Lors d'un autres nous nous sommes fortement rapprochés de nos collègues juristes de Brest au sein d'un DEA commun des Sciences juridiques de la Mer, basé à Brest, doté d'une antenne à Nantes. C'est ensuite nos collègues de Brest qui ont connu une période de faiblesse, avant de se reprendre. Ces thématiques ne sont pas toujours bien vues, ni soutenues dans nos Facultés, dotés d'une vision plus généraliste et surtout massive. Que le maritime soit une spécialité historique, c'est bien, mais qu'il prenne trop de place, cela ne le serait pas. Ainsi la survie même d'une telle spécialité, même appuyée sur une équipe soudée, se pose régulièrement.

Ensuite vinrent les masters, le système dit de Bologne, LMD, licence, master, doctorat, rendant la 5^{ème} année d'étude quasiment obligatoire. Dans certaines universités, le principe d'un master tubulaire fut retenu, M1 et M2 spécialisés : ce fut le cas de nos collègues et amis de Brest. A Nantes, il nous a semble inutile de spécialiser trop tôt en M1 nos étudiants, d'autant que la commission pédagogique recevait les candidatures à l'entrée du M2. En 3^{ème} année de licence (L3), le semestre de droit international public consacré au droit de la mer, les cours de Droit maritime et Droit des transports en M1 assurent l'attraction vers le M2 Droit maritime et Océanique. Il est vrai qu'il manque en M1 un cours « océanique » touchant l'environnement ou le droit européen. Mais l'heure était à la suppression de cours, aux économies, nullement en création. Je ne reviens pas sur l'inutile distinction des master professionnels (à stage de longue durée) et des master de recherche (à mémoire) dans la quelle le Ministère s'est pris les pieds. Un mémoire de recherche est professionnalisant, notamment lorsqu'il est réalisé avec le soutien de professionnels, mais pas seulement. En 2019, la commission pédagogique s'est installée aussi à l'entrée du M1, modifiant le rôle de la 3^{ème} année de licence, décisive sur les choix et motivations, compliquant ensuite les passerelles. Quels effets sur les pratiques étudiants ? Quelles évolutions sur la structure des masters ?

En 2004, le CDMO fut approché par l'Unité de Formation à la Sécurité Maritime (UFSM) des affaires maritimes, c'est-à-dire du Ministère chargé des Transports, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable, et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT). Cette Unité s'était installée à Nantes, dans les locaux de l'École de la Marine Marchande (EMM), rue Gabriel Péri, qui deviendra ensuite le site nantais de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM), ex-Hydro, afin de bénéficier des moyens techniques, dont le simulateur de passerelle. Ultérieurement, l'École des affaires maritimes, de la rue Frère à Bordeaux, sera fermée et vendue, et l'École Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la mer (ENSAM) sera créée à Nantes. La France avait vendu au Koweït des vedettes de surveillance marine, construites à Cherbourg, et il s'agissait d'envisager la formation des garde-côtes koweïtis, tant aux sciences nautiques, qu'au domaine juridique et aux missions de l'action de l'Etat en mer (AEM). Sous la houlette du professeur Yves TASSEL, un diplôme d'université (DU) fut construit, validé par le conseil de gestion de la Faculté de Droit et des Sciences Politiques et le conseil d'administration de l'université de Nantes. Ce DU, portant sur la sécurité et le droit des activités maritimes n'a jamais été mis en œuvre, puisque le Koweït préféra travailler avec le Royaume-Uni, la British Navy, pour la formation de ses coast-guards. Peu importe, il avait permis une collaboration fructueuse. Notre visite précédente, Yves TASSEL et moi-même, dans les locaux de l'École de la Marine Marchande, avait été le suivi d'une conférence d'un avocat parisien, sur le statut du capitaine de navire, qui suivait avec attention le fascicule du Jurisclasseur écrit par le professeur TASSEL. Deux établissements de formation nantais venaient enfin de se rencontrer. Ils se sont ensuite liés lors des colloques MARISK, relatif à la sécurité, puis la sûreté maritime, animés par Laurent GALY de l'ENSM, avec le soutien du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire ; Jean-Pierre BEURIER assurait la présidence du comité scientifique ; Ces colloques eurent lieu en 2005, à la suite de l'entrée en vigueur du code ISPS de l'OMI, *International Ship and Port Facility Security*, inséré dans la convention SOLAS, puis en 2007, 2009, 2012, enfin, associé au programme européen de recherche Human Sea, les 3 et 4 octobre 2016²⁹.

²⁹ « Colloque MARISK Nantes, 26-27 janvier 2012 », 4^{ème} colloque MARISK, Revue de l'Association Française des capitaines de navire (AFCAN), http://tablet.afcan.org/dossiers_securite/marisk2012.html - « 5^{ème} colloque international HUMAN SEA – MARISK, Nantes 3 et 4 octobre 2016 », AFCAN,

Début 2007, l'ENSAM chercha à renforcer la formation juridique de ses inspecteurs de sécurité des navires et de prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM) en les insérant dans un master, source d'attractivité dans cette fonction. Ainsi est né le master 2 de Droit et sécurité des Activités Maritime et Océaniques (M2DSAMO), doté de deux cursus l'un juridique, Droit, mais débutant par des cours de technique et sécurité du navire à l'ENSM, l'autre Sécurité, recourant au tronc commun fortement juridique, jusqu'en janvier, puis s'individualisant avec les cours de l'ENSAM et de l'ENSM, les stages et embarquements. Le professeur Martin NDENDE pilota deux années ce master 2 transformé, avant une année sabbatique à l'université de Tulasne en Louisiane, alors que Gwenaële PROUTIERE-MAULION était directrice du CDMO.

Ce M2DSAMO fut une réussite, regroupant dans le tronc commun des étudiants d'âge différents et de formation différentes. Certains inspecteurs de sécurité des navires provenaient de la Marine Nationale, parfois des sous-marins nucléaires, parfois ayant pratiqué le contrôle des pêches de manière opérationnelle, mais ils avaient besoin de récupérer les bases de la formation juridique, de maîtriser les outils de recherche sur Légifrance par exemple et d'appréhender la lecture des textes juridiques, La synergie fut plus riche que prévue, inespérée. Il en fut de même dans la réalisation des mémoires, en dépit d'une charge de travail très importante dans la formation administrative : un mémoire nécessite un minimum d'une semaine de recherche documentaire, avec aide à la recherche même numérique et au moins une semaine de rédaction, sans prendre sur les congés nécessaires à la famille et à l'oxygénation des neurones. Il est très difficile de rédiger après une journée de travail. Contraintes du travail de recherche très difficiles à faire comprendre à l'administration.

Dès 2010, il apparut compliqué que la formation des inspecteurs de sécurité soit intégrée dans un master de référence, sans que celle des administrateurs des affaires maritimes ne le soit. La création de l'ENSAM et son installation à Nantes conduisit à l'enrichissement du M2DSAMO en 2013, puisque les administrateurs furent intégrés dans le parcours Droit, mais sur un cycle un peu complexe de deux années, pour tenir compte de leur passage de formation à l'École Navale, de leur embarquement sur le Jeanne d'Arc, de leurs stages en préfectures, à Paris, à Bruxelles. Cette construction complexe fut réalisée par Amaury MEULENAERE pour l'ENSAM, Patrick CHAUMETTE, devenu directeur du CDMO et coordonnateur du master 2, puis géré magistralement par Élodie PACOR à la Faculté de Droit et des Sciences Politiques et l'administration de l'ENSAM. Le soutien de Catherine LARCHER, secrétaire du CDMO, fut absolument constant dans les activités de recherche et accueil des étudiants et doctorants.

Cette coopération intense avec la Direction des Affaires Maritimes permit également le développement de la validation des acquis de l'expérience (VAE). Des inspecteurs de sécurité, puis des administrateurs des affaires maritimes, formés par l'École des affaires maritimes à Bordeaux, puis par le groupe des écoles des affaires maritimes (GE-CIDAM), dotés d'une riche expérience due à une diversité de postes occupés, se retrouvaient sans un master en poche. L'accès aux emplois européens, à Bruxelles, ou dans les agences européennes, semblait ainsi impossible. Une validation s'imposait. Elle était aisée à réaliser puisque leur formation ancienne (référentiel de compétences) correspondait tout à fait au contenu du M2DSAMO-parcours Sécurité. Encore fallait-il par un mémoire adapté revenir sur le parcours professionnel, les postes, les expériences, les mettre en lumière, ce qui impose un retour sur son passé, ce qui prend du temps, des congés, des fins de semaine, pèse sur la famille et les loisirs. Cette validation était exigeante puisqu'elle imposait la rédaction d'un mémoire de recherche : à partir d'un dossier traité, le reprendre, l'élargir, le mettre à jour, ouvrir une réflexion sur les textes et les pratiques administratives. En parallèle de l'activité professionnelle, le temps libre devenait rare.

C'est ainsi que les VAE ont donné lieu à de belles soutenances qui ont concerné en 2010, Thierry

NERVALE (Le contrôle par l'Etat du port), Guillaume HERVÉ (L'enregistreur de données des navires – VDR : Voyage Data Recorder), en 2010, Michel KERNÉIS (Les radeaux de survie à bord des navires de pêche, leurs défauts de fonctionnement lors des naufrages), Olivier NOURRAIN (Le rôle d'équipage, ses fonctions, son évolution), en 2012, Sylvain RABEAU, (La stabilité des navires de pêche de moins de 12 mètres), Marc LÉGER, (Transposition et mise en œuvre de la Directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations du pavillon, issue du Paquet III relatif à la sécurité maritime), Sylvain CHUNIAUD, (La plaisance professionnelles : statut des navire, gestion des marins), en 2013, Philippe JANVIER (Le port state control, le mémorandum de Paris et la MLC 2006 de l'OIT), Benoit FAIST, en 2015, Jérôme PÉRES (La certification sociale des navires : responsabilités des Etats du pavillon et du port), en 2016, Edern LE DORZ (L'adaptation de la lutte contre la pêche illicite au contexte particulier de la Guyane), Melaine LOARER, (La protection de l'environnement peut-elle mettre en cause la sécurité maritime ? L'exemple de la réglementation des émissions de soufre³⁰), Sébastien CROM (Le statut du marin français à l'international).

Le premier Ministre Edouard Philippe, ancien et futur maire du Havre, décida en 2018 le transfert de l'ENSAM au Havre, afin de remplir par une seconde école d'Etat, en sus du siège de l'ENSM et son site havrais, le cube noir construit par les collectivités territoriale sur les docks. Il résultera nécessairement de ce transfert intervenu en 2020-21, une évolution du M2DSAMO dans le contrat quinquennal de l'université qui débutera en janvier 2022.

En 2016, le CDMO fut contacté d'une part par Ousmane TOURÉ, ancien de l'Ecole des affaires maritimes de Bordeaux, ancien étudiant du DEA de Droit Maritime et Aérien en 1984-85, ancien directeur du Port Autonome de Dakar et directeur du centre Trainmar de formation maritime et portuaire, soutenu par le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC), en vue d'une collaboration dans la formation supérieur. Le Programme Trainmar (Training in the Maritime Field) est un Programme de formation lancé par la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) depuis 1980. La principale mission de ce programme est l'amélioration de la qualification des cadres évoluant dans le secteur des transports maritimes et des activités connexes. Le Centre Trainmar de Dakar a assuré cette mission, depuis sa création en 1992, notamment dans le domaine logistique. Dans le même temps, le Ministère français des Affaires étrangères prit contact en vue d'une même coopération au sein de l'Institut Supérieur Maritime Interrégional (ISMI³¹), programme européen de renforcement des capacités, accueilli à Abidjan par l'Académie régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM). Le commandant Lazare ABÉ AKÉ est le directeur de l'ISMI, Olivier MORNET, administrateur des affaires maritimes, était notre lien ; Guillaume DE BEAUREGARD fut son successeur, après avoir collaboré avec nous dans le cadre de l'ENSAM. Dans le premier cas, il s'agissait de former des étudiants dans le champ de nos spécialités et dans le second cas, des fonctionnaires des affaires maritimes, des marines nationales, des douanes, de la gendarmerie, des ports des Etats de la région.

Gwenaële PROUTIERE-MAULION, devenue vice-présidente de l'université de Nantes, chargée des relations internationales et des affaires européennes, négocia avec le Ministère, avec la région des Pays de la Loire, un programme permettant la mise en place d'un système mixte, enseignement à distance (EAD) et cours locaux, du M2DSAMO. Il en résulta la création de UN-e-Sea, l'université numérique des Sciences de la mer de l'université de Nantes. Les juristes étaient premiers de cordée, suivaient les géographes et l'ingénierie (génie civil, biotechnologies...). La convention avec le centre Trainmar de Dakar a été signée le 17 mai 2016. La coopération technique par visioconférence et la production des modules d'EAD ont donc été très rapides. A la suite des succès de la première promotion 2016-17, une seconde promotion a été recrutée pour l'année 2017-18 ; nous en sommes à la cinquième en 2020-21,

³⁰ M. LOARER, « La protection de l'environnement peut-elle mettre en cause la sécurité maritime ? L'exemple de la réglementation des émissions de soufre », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXXV, 2017, pp. 211-240.

³¹ Institut de Sécurité Maritime Interrégional, <http://ismci-ci.org/> - DSAMO à l'ISMI, <http://ismci-ci.org/master-ii-dsamo/>

dans un contexte qui ne permet plus les déplacements internationaux des enseignants pour les exposés-discussions, les soutenances de mémoires ou les remises de diplômes³². A Abidjan, les 15 diplômés de la promotion 2018-2019 du M2DSAMO ont reçu leurs diplômes le 22 novembre 2019, en présence du parrain de la promotion Abdoulaye FOFANA, Secrétaire Permanent du Comité Interministériel en charge de l'Action de l'Etat en Mer (SEPCIM). Aux côtés de Karim COULIBALY, directeur général de l'ARSTM, de l'attaché français de coopération défense, Christine GUERRIAU, conseillère régionale des Pays de la Loire, chargée de la coopération internationale, la femme du premier ministre du Gabon, ainsi que la ministre des transports et de la logistique de la République gabonaise, étaient présentes pour apporter leur soutien aux administrateurs diplômés issus de 5 pays du golfe de Guinée. L'université de Nantes, représentée par Valérie BORÉ-EVENO, a une nouvelle fois félicité le succès de la formation en rappelant que pour la 3ème année consécutive, la promotion de l'ISMI est diplômée avec un taux de réussite de 100%.

Grâce au développement de l'enseignement à distance, l'université numérique des Sciences de la mer (UN e-Sea) a également permis l'ouverture du M2DSAMO à la formation continue, ainsi que l'accès à des cours ou à des certificats d'université, tels que Prévention des risques environnementaux liés aux activités maritimes, ou des modules de formation, tels que Sensibilisation au système océanique, Lutte contre la piraterie, Transports maritimes et systèmes portuaires, Pollution des côtes par les hydrocarbures, Convention internationales relatives au droit maritime, à la sécurité maritime et au droit de la mer, Politiques des pêches et politiques régionales³³.

Institut Mer et Littoral (UML).

En 1964, l'Institut de géographie, qui s'insèrera ensuite dans la faculté des lettres, a recruté André VIGARIÉ, professeur à l'école normale de Rouen, qui a fondé la géographie maritime et portuaire, et a tissé des liens interdisciplinaires entre géographes, économistes et juristes de la mer et des activités maritimes³⁴. Il en résultera l'ISHMER, institut des sciences humaines de la mer, puis Littomer, puis l'axe des sciences humaines et sociales du Pôle Mer et Littoral de l'université de Nantes, mis en place notamment par Jean-Pierre BEURIER. Dès novembre 1968, un institut pluridisciplinaire d'océanologie avait été envisagé au sein de l'université. Plus tard, en 1982, un centre universitaire de la mer est envisagé susceptible de relier les universités de l'Ouest. Du Pôle Mer et Littoral, naîtra l'Institut Universitaire Mer et Littoral,

Labellisé par le Ministère de la Recherche en 2004 puis par le CNRS en 2012, l'Institut Universitaire Mer et Littoral est une fédération de recherche aujourd'hui composée de 650 chercheurs répartis sur une vingtaine de laboratoires et départements. Par sa masse critique en personnel, l'IUML est l'un des premiers pôles français de recherche et de formations maritimes. Son atout consiste dans l'étendue des champs thématiques couverts par ses laboratoires constitutifs et les nombreux projets collaboratifs entre des disciplines variées : Histoire, Biologie, Droit, Génie des procédés, Économie, Biotechnologie, Géographie, Génie civil, Gestion, Mécanique des fluides, Géosciences, Sociologie, Pharmaceutique, Écotoxicologie, Énergie, Halieutique, etc. L'IUML collabore étroitement le monde socio-économique et s'inscrit dans la dynamique de son territoire, la région des Pays de la Loire. En effet, fort de son expertise, l'Institut est largement identifié par les acteurs économiques traditionnels

³² UN e-SEA: Université numérique des sciences de la mer – « L'Institut Universitaire Mer et Littoral : socle scientifique d'UN e-SEA », <https://unesea.univ-nantes.fr/fr/presentation> - Formation à distance : Master Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques en e-learning, <https://unesea.univ-nantes.fr/fr/nos-formations/obtenir-un-diplome-de-master/master-droit-et-securite-des-activites-maritimes-et-oceaniques>

³³ Formation à distance : Master Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques en e-learning, <https://unesea.univ-nantes.fr/fr/nos-formations/obtenir-un-diplome-de-master/master-droit-et-securite-des-activites-maritimes-et-oceaniques> - Suivre un cours de master, <https://unesea.univ-nantes.fr/fr/suivre-un-cours-de-master> Suivre un certificat d'université en e-learning, <https://unesea.univ-nantes.fr/fr/certificats-duniv-ersite-en-e-learning>

³⁴ Fr. GAY, « André VIGARIÉ ; un géographe normand des ports », Études normandes, 2007, n° 56-1, pp. 71-72 - « Hommage à André VIGARIÉ (1921-2006) », par Jacques GUILLAUME, juillet 2013, <https://igarun.univ-nantes.fr/presentation-de-ligarun-et-de-son-equipe/hommage-a-andre-vigarie-1921-2006>

comme le Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, les Chantiers de l'Atlantique ou STX, Bénéteau et Jeanneau, Naval Group, ainsi que de nombreuses PME et start-ups et organisations professionnelles. L'IUML est adhérent du Pôle Mer Bretagne-Atlantique, du Cluster Maritime Français, du réseau français des Universités Maritimes et du Marine Board européen.

Il faudra poursuivre une présentation synthétique des programmes de recherche du CDMO, ce qui ne peut que faire l'objet d'un autre article.