



HAL
open science

La recherche au Centre de Droit Maritime et Océanique. Histoire et présent

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. La recherche au Centre de Droit Maritime et Océanique. Histoire et présent. Annuaire de droit maritime et océanique, 2022, XL, pp.421-467. hal-03777559

HAL Id: hal-03777559

<https://hal.science/hal-03777559v1>

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.

La recherche au Centre de Droit Maritime et Océanique. Histoire et présent.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes

Nous nous sommes efforcés de prolonger le texte d'Amaury VERRON, « Nantes et le droit maritime », publié sur Neptunus e-revue en 1997, n° 1, concernant les publications, Neptunus et l'Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO), les activités d'enseignement concernant le master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques (M2DSAMO), y compris le développement de l'enseignement à distance en coopération avec le Centre Trainmar de Dakar et l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI), accueilli par l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la MER (ARSTM) d'Abidjan.

Il nous faut poursuivre une présentation rapide des programmes de recherche du CDMO, ce qui n'est pas très aisé. Les activités de recherche sont individuelles et donnent lieu à publications dans des revues ; elles sont aussi collectives, liées à des colloques et donnent lieu à la participation à des ouvrages collectifs. Les publications collectives, tel l'ouvrage *Droits Maritimes*, correspondent à des contributions individuelles, reliées entre elles ; chaque personne doit faire attention au contenu des autres intervenants, afin de constituer des passerelles sous forme de renvois ; chacun doit tenir le plus possible le planning collectif, car une telle œuvre va à la vitesse du plus lent. Il n'est pas envisageable de publier avec un chapitre manquant, à l'inverse d'actes de colloques.

Les financements annuels des laboratoire de recherche n'ont cessé de diminuer au fil du temps, au bénéfice d'une recherche contractualisée, de préférence interdisciplinaire et internationale. L'interdisciplinarité perturbe notamment les juristes individualistes, mais aussi ceux qui n'envisagent que l'intradisciplinarité, le dialogue avec d'autres juristes de branches différentes du droit. Ces évolutions sont d'autant moins naturelles, qu'elles nécessitent l'apprentissage d'un second métier, d'une autre méthodologie, et notamment beaucoup de curiosité, sans parler même d'humilité. Le jeune chercheur doit achever sa recherche doctorale, doit soutenir sa thèse de droit, et convaincre de la qualité de son travail de documentation et de réflexion dans son domaine de spécialité, donc limité. Ensuite, ses premières publications lui permettront d'élargir son champ, mais il restera dans sa discipline et même sa spécialité afin d'être qualifié, si besoin est par une instance nationale et d'être recruté dans une université par une commission locale. La technicité est essentielle ; des thématiques dispersées ne seraient pas bien vues ; trop d'originalité nuit. La tendance à la reproduction domine, même s'il existe des possibilités d'innovation. Le chercheur précaire devra probablement lui s'adapter aux projets dans le quel il est recruté et trouvera parfois de la difficulté à consolider ses expériences et avancées. L'usure et l'épuisement le guettent.

Installé comme chercheur, il convient de commencer à construire des projets et à apprendre à chercher des financements, pour des colloques, des publications. La recherche contractuelle nécessite un autre apprentissage et une autre approche. Elle peut être développée dans un laboratoire de recherche, mais celui-ci ne doit pas se fermer sur une spécialité, ni même une discipline, même l'intradisciplinarité juridique. Il doit développer la curiosité des échanges avec les sciences sociales et humaines et avec les sciences et techniques, au sens des sciences « dures » ou « inhumaines selon la plaisanterie. L'organisation institutionnelle doit développer cette interdisciplinarité, y inciter, ce qui est loin d'être

simple dans des structures facultaires assez traditionnelles. Concernant le CDMO, son appartenance au Pôle Mer et Littoral de l'université de Nantes, puis à l'Institut Universitaire Mer et Littoral (IUML), a ouvert ses membres aux sciences humaines et sociales, aux liens avec les économistes, les géographes, puis les sociologues, mais aussi aux échanges avec les biologiques, les ingénieurs et technologues. L'Institut Universitaire Mer et Littoral (IUML), FR CNRS n° 3473, a été créé la 1^{er} janvier 2012, dirigé par le professeur Pascal JAOUEN, co-dirigé par Philippe HESS, chercheur de l'IFREMER, reliant l'université de Nantes, l'IFREMER Nantes, les universités d'Angers, du Mans, l'université de Bretagne-sud, et l'École centrale de Nantes, puis l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM). La Fédération fut d'abord rattachée à l'Institut des sciences de l'ingénierie et des systèmes, puis également à l'Institut des Sciences Humaines et Sociales. Ceci a été déjà évoqué et sera visible dans la présentation de divers programmes de recherche réalisés.

La **Maison des Sciences de l'Homme (MSH) Ange Guépin**¹ a accueilli depuis 2004 le programme de recherche-action « **Observatoire des Droits des Marins** », puis le programme européen Human Sea, ERC Advanced Grant 2013, 7^{ème} PCRD, n° 340770, de 2014 à 2019. .

Fondée en 1993, la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin soutient les recherches interdisciplinaires, en particulier dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales. Créée en 1993 sous la forme juridique d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP), extérieure à l'université de Nantes, même si celle-ci en était la principale partie prenante, dotée d'un commissaire aux comptes et d'un expert-comptable. Elle échappait à la tutelle de l'agent comptable de l'université, ce qui lui fut beaucoup reproché. Depuis 2015, elle est une Unité de Services et de Recherche régionale (USR 3491), avec pour tutelles, le CNRS, l'Université de Nantes, l'Université d'Angers et l'Université du Mans.

Elle accueille des projets de recherche et leurs équipes, afin de leur offrir un environnement stimulant et les accompagne durant toutes les phases de leur recherche, depuis le montage, jusqu'à la valorisation. Dorénavant, elle déploie son activité sur les trois universités de la Région des Pays de la Loire, au Mans, à Angers et à Nantes. La MSH Ange-Guépin accueille et soutient des projets de recherche quel que soit leur stade de maturation, après validation par le Comité de Direction ; elle n'accueille pas des équipes de recherche, mais des programmes, afin d'éviter le cloisonnement entre équipes et de favoriser les échanges. Elle met à leur disposition un ensemble de services destinés à accompagner leurs activités de recherche et la valorisation de leurs travaux.

Symboliquement, le logo du CDMO représentait une rose des vents, figure indiquant les points cardinaux, et éventuellement les orientations intermédiaires soit huit directions ; certaines roses des vents peuvent comporter 32 directions. Les marins de l'Antiquité disposaient déjà de connaissances astronomiques. Grâce à elles, ils n'étaient plus dépendant de la seule navigation côtière, mais pouvaient s'orienter la nuit grâce à la navigation astronomique. Pour cela, il fallait connaître sa direction et une des techniques utilisées sera la rose des vents. Les Phéniciens ont été les premiers à faire usage de la rose. Plus tard, elle a été utilisée dans la Grèce antique et améliorée par les marins italiens. Le principe d'utilisation d'une rose des vents consiste à trouver sa route selon la direction du vent afin de pouvoir naviguer ensuite. 1375 marque la première apparition documentée d'une rose des vents sur une carte géographique sur l'Atlas catalan d'Abraham CRESQUES, chef de file de l'École majorquine de cartographie². En 1630, le navigateur et cartographe JEAN GUÉRARD de la célèbre École de cartographie de Dieppe, publie le *Traité d'hydrographie*. Il détaille dans ce manuscrit le

¹ Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, <https://msh-ange-guepin.univ-nantes.fr/> - Sur Ange Guépin, A. GUÉPIN ET E. BONAMY, *Nantes au XIX^e siècle*, présentation et notes A. SUPIOT et Ph. LE PICHON, reprise de l'édition de 1835 par Prosper SÉBIRE, université de Nantes, Centre de recherche Politique, 1981, 3^{ème} éd. MSH Ange Guépin et Phénix Ed., 2000 – Sur l'histoire de la MSH, G. EMPTOZ (coord.), *Histoire de l'Université de Nantes 1460-1993*, Presses Universitaires de Rennes (PUR), 2002 (364p.), chapitre 16 : Regards croisés sur l'université de Nantes-Perspectives 1962-2000, La Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, par Alain SUPIOT.

² Clayton J. DREES, *The Late Medieval Age of Crisis and Renewal, 1300-1500: A Biographical Dictionary*, Greenwood Publishing Group, 2001, pp. 119

système de représentation cartographique de la Rose des vents. Cette rose des vents est apparue datée en 2014 en tant que logo du CDMO. D'où un changement est intervenu, choisi par l'équipe, en lien avec le programme européen Human Sea : un logo plus rond, moins pointu, peut-être plus doux, plus abstrait jouant avec divers bleus, marins certainement, probablement un estuaire ligérien.



Dès 2009, Le professeur Jean-Pierre BEURIER avait participé à des missions internationales concernant la protection des coraux dans le Pacifique Sud, avec la collaboration des doctorants Karolina ZAKOVSKA et Bleuenn GUILLOUX³. Il en est résulté un important rapport de synthèse, concernant la biodiversité marine et son cadre juridique aux îles Fidji, Vanuatu et Salomon⁴.

Projet régional GERRICO, 2007-2010, GESTION globale des ressources marines et des Risques dans les espaces CÔtiers, Gwenaële PROUTIERE-MAULION

Le CDMO était engagé depuis janvier 2006 dans le contrat GERRICO liant le Pôle Mer et Littoral de l'Université de Nantes et Ifremer qui a pris fin en juin 2010. Dans le cadre de ce contrat d'une durée de 3 ans, financé par la Région des Pays de Loire, le CDMO a bénéficié d'un budget de 16 000 euros. L'objectif était d'apporter des réponses claires aux difficultés rencontrées tant par les laboratoires de l'Université que l'Ifremer en matière de brevetabilité et de protection des droits d'exploitation des organismes marins qu'il s'agisse de valoriser des molécules issues d'algues ou des procédés de développement d'organismes marins, dans une démarche de recherche appliquée : quels sont les droits portant sur les micro-algues ou encore quelle peut être la caractérisation juridique des algues marines, du matériel biologique et de la connaissance.

ANR TAMARIS, Traitement et authentification des menaces et des risques en mer, 2009-2011, ANR-08-SECU-011-06, en collaboration avec DCNS, Intuilab, Ecomer, ONERA, Armines, BEA %Mer, DNRED, Cédric LEBOEUF

Les systèmes actuels de surveillance des approches maritimes, comme par exemple, SPATIONAV (en France) ou SIVE (en Espagne) permettent de réaliser des tenues de situation du trafic maritime dans les zones d'approche nationale, c'est à dire de visualiser, sur les écrans de surveillance des opérateurs,

³ BEURIER (J.-P), ZAKOVSKA (K.), GUILLOUX (B.) (2009), Actes de l'Inter-Congrès des sciences du Pacifique sud et des 2èmes assises de la recherche française dans le Pacifique, décembre 2009, Version électronique : intelligence.eu.com/psi2009/output_directory/cd1/psi-2009.html

- "International Patent Law on Biotechnology and its relationship with biodiversity", avec la collaboration de Mickaël MACÉ, décembre 2009, Actes du 11^{ème} inter-Congrès des sciences du Pacifique sud et des 2èmes assises de la recherche française dans le Pacifique, Décembre 2009, 5 p.

- "Legal aspects of marine bio-prospection in Melanesia : example of Fiji, Solomon and Vanuatu Islands", Actes du 11^{ème} Inter-Congrès des sciences du Pacifique sud et des 2èmes assises de la recherche française dans le Pacifique, Décembre 2009, 5p.

⁴ BEURIER (J.-P), ZAKOVSKA (K.), GUILLOUX (B.) (2009), Initiative Corail pour le Pacifique Sud (CRISP), Composante 2C : Valorisation des substances actives marines, volet juridique, CDMO-IRD/AFD, Bioprospection and ABS www.crisponline.net/CRISPProducts/BioprospectionandABS/tabid/314/Default.aspx

- Marine Biodiversity Law in Fiji, Vanuatu and Solomon Islands, CRISP, Décembre 2009, 96 p.

- Marine Biodiversity Law in Fiji, Vanuatu and Solomon Islands- Synthesis., CRISP, Août 2009, 25 p.

- Le droit de la biodiversité aux îles Fidji, Salomon et Vanuatu- Synthèse, Avril 2009, 24p.

- Le droit de la biodiversité aux îles Fidji, Salomon et Vanuatu- Rapport final, CRISP, Février 2009, 118 p.

les déplacements des navires (pistes) dans la zone surveillée. Un historique de 72 heures est conservé en cas de besoin d'analyse a posteriori d'une situation. Les futurs systèmes intégreront progressivement des algorithmes d'analyses des déplacements des navires pour détecter des événements anormaux comme une route de collision, un changement important de cap, une vitesse anormale, un arrêt non autorisé dans une zone réglementée, etc. Ces algorithmes d'analyses seront basés sur des moteurs de règles (ou d'inférences) qui produiront des alarmes pour des détections de comportements suspects de navires.

Le Traitement et l'Authentification des Menaces et des Risques en mer dans le projet TAMARIS utilise une méthodologie innovante, des informations externes et des outils d'assistance aux experts pour confirmer ou infirmer les hypothèses d'interprétation progressive d'une suite d'alertes qui peuvent correspondre à un comportement suspect. Par exemple, les systèmes actuels et futurs détectent un abordage en mer (un événement anormal générant une alerte) entre plusieurs navires à partir de leurs positions (pistes radar, AIS, VMS, etc.). Ces alertes transmises à TAMARIS seront suivies et analysées pour authentifier la nature de cet abordage qui peut être (liste non exhaustive) :

- Une collision (sinistre).
- Une assistance d'un navire en détresse (avarie).
- Un contrôle en mer (garde de côte).
- Un changement d'équipage en mer.
- Un transbordement de marchandise (capture de pêche illicite, drogue, arme, etc.).
- Un transfert d'immigrés clandestins sur plusieurs navires.
- Un acte de piraterie.
- Un détournement de navire pour une attaque terroriste (tanker et LNG) ou prise d'otage (ferry et navire de croisière).

Cette analyse fait alors l'objet d'un dossier d'enquête standardisé qui à chaque actualisation, est transmis en temps quasi réel à une autorité décisionnelle pour l'informer des évolutions du comportement suspect ou en temps différé, sous sa forme finale, à des enquêteurs.

Selon la nature de la menace identifiée et son imminence, cette autorité peut alors décider d'une intervention maritime coordonnée pour en arrêter le déroulement et limiter les conséquences humaines, économiques et environnementale ou décider d'une intervention ciblée de contrôle. La constitution en temps réel d'un dossier standardisé, l'intégration de données externes et de résultats d'analyse à travers un seul outil constitue une aide à la décision dans un cadre opérationnel et collaboratif.

Dans le cas d'une enquête a posteriori, actuellement, un enquêteur doit, dans un premier temps rassembler toutes les pièces et rechercher les informations nécessaires à son analyse. Or le nombre d'enquête est de plus en plus important ; TAMARIS constituera une aide à la compilation de l'ensemble des faits qui pourront être interprétés par les enquêteurs.

Le projet TAMARIS vise donc à proposer un processus innovant de renseignement et d'analyse de la situation pour aider l'authentification de comportements suspects ; il est proposé de développer un démonstrateur pour tester et évaluer cette démarche et ses résultats avec des opérationnels.

Dans ce processus d'aide à l'authentification de comportements suspects, des outils géomatiques seront développés. D'une manière plus générale, le processus et les outils TAMARIS s'inscrivent dans un projet de *géocollaboration* entre des experts pour l'aide à la décision.

Selon cette approche de *géocollaboration* et dans le contexte technique et scientifique d'authentifier un comportement suspect, le démonstrateur TAMARIS sera constitué des modules ayant pour principales fonctions :

- Suivre, en temps réel, les évolutions d'un comportement suspect à partir des alertes sur des événements anormaux ponctuels détectés par les systèmes actuels et futurs.
- Analyser progressivement un comportement suspect à partir de la chronologie des alertes et d'informations externes (extraites de bases de données, renseignements, modèles de comportements suspects archivés, etc.).
- Elaborer graduellement un dossier d'enquête électronique, standardisé et indexé pour tenir informée continuellement des autorités décisionnelles. Ce dossier permet également de compiler l'ensemble des faits qui pourront être analysés, en temps différé, pour mener des investigations par des enquêteurs pour saisir ultérieurement les tribunaux avec des preuves acceptables.
- Archiver les dossiers d'enquêtes électroniques pour constituer une base consultable en ligne de comportements

suspects standardisés et indexés. Ces comportements suspects qui seront utilisés comme base de connaissances dans l'analyse progressive de nouveaux comportements suspects observés, avec d'autres informations externes, dans une démarche multi-hypothèses plus fiable et qui converge graduellement vers une authentification de la nature de la menace avec un haut degré de confiance.

Les avancées scientifiques attendues sont transverses et multidisciplinaires : l'approche système du projet TAMARIS, intègre des méthodologies scientifiques et techniques nouvelles et encore non exploitées dans ce cadre (outils de recherche et de manipulation d'informations hétérogènes, modèles de comportements suspects, outils d'aide au raisonnement pour l'authentification, consignation des expertises réalisées dans des dossiers d'enquêtes électroniques, standardisés et indexés, etc.) avec pour ambition de répondre à des besoins opérationnels pour des applications de sécurité et sûreté maritimes.

Le CDMO est associé au projet TaMaris (Traitement et authentification des menaces et des risques en mer) en tant que partenaire. Sa participation se justifie par l'expertise juridique que celui-ci doit apporter en vue d'une mise sur pied d'un projet respectueuse des règles procédurales en matière de preuve. Plus généralement, il est question de permettre aux opérateurs associés d'avoir une vision juridique de l'ensemble des implications en termes de sécurité et de sûreté maritime concernant un certain nombre de domaines. A cet égard au cours de la période considérée ont été analysés :

- le cadre juridique de l'établissement de la base de données
- les caractéristiques des bases de données TAMARIS et SCANMARIS, dans la mesure ou la création d'une base de données fait intervenir différents droits tendant à encadrer et à protéger les informations compilées.
- les implications juridiques du contenu de la base.

Une des grandes difficultés semble ressortir de ce que la base, qui a vocation à être commercialisée, contienne un nombre considérable d'informations de sources différentes. Le descriptif des besoins spécifiques du projet TAMARIS de juin 2009 envisage d'inclure un très grand nombre d'informations relatives, de manière directe ou indirecte, aux navires. Notons que selon les caractéristiques des deux bases envisagées, celle relevant de TAMARIS devrait être une Banque de données de type « œuvres de l'esprit ». La BDD SCANMARIS référence et organise des informations de type « brutes » et « réglementées ». En effet, la base TAMARIS correspond à une organisation de réflexions de l'utilisateur et devrait être constituée de créations originales qui ne devraient ainsi poser aucun problème juridique particulier. Il importe cependant d'accorder un intérêt tout particulier aux données de la base SCANMARIS en raison de leur nature réglementée, dont la source n'est pas nécessairement publique.

Ont également été analysés sur cette période :

- le cadre juridique de la création de l'outil afin de détailler les notions de propriété industrielle et intellectuelle nécessaires à la formalisation du projet.
- Les questions de cession du droit d'usage des données de la base Scanmaris
- La location de la base de données TAMARIS

L'utilisation de l'instrument implique l'utilisation combinée d'au minimum une base de données, de l'outil en lui-même (constituant juridiquement un système de traitement des données). La partie majeure de notre étude à ce sujet concerne le régime juridique de l'utilisation d'un tel système recourant à l'exploitation d'une base de données. Concrètement, il est ici question de comprendre les implications juridiques pour la structure, le responsable ou encore l'utilisateur direct du système.

- Les questions de responsabilité inhérentes à l'utilisation d'une base de données La mise en place du système TAMARIS implique nécessairement une appréciation du cadre juridique de son utilisation. Il est essentiel d'envisager la responsabilité des opérateurs potentiels et de leurs dirigeants, responsables ou administrateurs. Il importe de souligner qu'aux fins de commercialisation du projet, la présente étude doit être menée quel que soit le caractère public ou privé des structures intéressées.

Enfin une analyse très détaillée du contrôle des activités de pêche ainsi que du régime juridique de l'enquête technique a également été développée⁵.

⁵ Gw. PROUÏÈRE-MAULION et C. LEBŒUF, « Confiscation d'un navire en infraction à la police des pêches, action en revendication », note sous Cass. Crim. 4 nov. 2008, *Droit Maritime Français*,

L'Observatoire des Droits des Marins (2004-2019)

A la suite de la chute du mur de Berlin en novembre 1989, l'empire soviétique se disloqua et les compagnies maritimes d'Etat, largement subventionnées et mal gérées, firent faillite. Les abandons de navires et d'équipages fleurirent dans le monde. Les Seamens Clubs, foyers d'accueil des marins dans les ports, se retrouvèrent avec sur les bras, des équipages abandonnés, sans revenus, sans moyens de subsistance, sans possibilité de rapatriement, pendant de longs mois, deux à quatre années. Les diverses associations portuaires n'étaient reliées que par quelques bénévoles, membre du « Groupe-Mer » du Comité Catholique contre la Faim dans le Monde et pour le Développement (CCFD). Ce Groupe-Mer organisa à Issy-les-Moulineaux un colloque en 1993, auquel je fus invité en tant que spécialiste du droit social maritime, par Jean CHAUSSADE, géographe, spécialiste des pêches, chercheur CNRS à l'université de Nantes. Si les Seamens Clubs assuraient, autant que faire se peut, le bien-être des marins en escale, service social imposé à l'Etat du port par la convention 163 de 1987 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)⁶, ils se trouvaient démunis devant des équipages abandonnés, qu'il fallait ravitailler, chauffer, soigner, accompagner vers une issue, leur rapatriement, sans véritables soutiens. Il fallait notamment suivre les procédures de saisie conservatoire, voire de saisie exécution, vente du navire aux enchères, c'est-à-dire échanger les bonnes pratiques, constituer un réseau d'avocats, développer des réseaux syndicaux en direction de marins étrangers sous pavillon étranger⁷. Un colloque fut organisé à Rezé, près de Nantes, en avril 1998, par le CCFD, particulièrement son Groupe-Mer et le CDMO, qui bénéficia d'une très forte couverture médiatique⁸. Il en résultat un groupe de travail mis en place par le Ministère de l'Équipement et des Transports, qui produisit le « rapport Gilroy », une Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins (FNAAM), un projet d'Observatoire, en vue d'une coordination et de l'organisation de journées d'études annuelle, un projet de recherche-action⁹.

La sphère anglo-saxonne avait tissé des réseaux à travers la centaine de chapelains de port et les 700 correspondants de l'International Christian Maritime Association (ICMA), qui servent de relais à la Fédération Internationale des Ouvriers des Transports (ITF). Le Center for Seafarers' Rights de New York et le Seafarers International Research Center (SIRC) de l'Université de Cardiff travaillent en coopération ou pour le compte d'ITF et du Bureau International du Travail à Genève, puis à partir de 2010 avec le Seafarers' Rights International d'ITF¹⁰. En 2001, la sphère francophone nous semblait désertique. En 2003, une association Observatoire des Droits des Marins fut créée, avec la participation des organisations syndicales de marins, l'Association Française des capitaines de navires (AFCAN) le CCFD, la Mission de la Mer, la Fédération nationale des associations d'accueil des marins (FNAAM), James SMITH, premier inspecteur ITF en France, affilié à la FGTE-CFDT et ensuite coordonnateur des inspecteurs ITF, affiliés à FO et à la CGT. Assez rapidement 5 inspecteurs furent recrutés par ITF, en lien avec les syndicats français de marins, une grande innovation, quand les relations d'ITF et de la CGT étaient précédemment houleuses. Cet Observatoire eut le soutien de la Direction des Affaires Maritimes (DAAM) du Ministère Chargé de la Mer, ainsi que de la Direction régionales des Pays de la Loire du Ministère chargé du travail, Ministère qui récupérera l'inspection

DMF n ° 708, p 913 et s.

⁶ J.P. BEURIER, « Le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports », in 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, pp. 15-20 – A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, PUAM, coll. Berthold GODMAN, Aix-en-Provence, 2009.

⁷ C.A. Rennes 2^e Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire *Oscar Jupiter*, DMF 1999 pp. 437-443 - C.A. Douai 1^{ère} Ch., 1^{er} décembre 1997, navire *Obo Basak*, DMF 1998 pp. 248-254 - Cass. Civ. 1^{ère}, 18 juillet 2000, navire *Obo Basak*, DMF 2000-725 n. Y. TASSEL.

⁸ CCFD (1999) *Navires bloqués, marins abandonnés* Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, Paris, 1999, 178p.

⁹ P. CHAUMETTE, « De l'abandon de marins - Pour un Observatoire des droits des gens de mer », *Mélanges offerts en l'honneur de Jean CHAUSSADE*, Cahiers Nantais, n° 55-56, IGARUN, Université de Nantes, 2001, pp. 273- 280.

¹⁰ Seafarers' Rights International, <https://seafarersrights.org/>

du travail maritime en 1999. En 2003, une subvention triennale du CCFD permit l'embauche de Véronique AUBERT, qui assura jusqu'en 2016, la gestion du site web, l'organisation des journées d'études annuelles de l'Observatoire¹¹.

En 2001, sous l'impulsion du BIT, un accord entre les armateurs et les syndicats de marins fut conclu à Genève en vue de la préparation d'une convention consolidée concernant le travail à la marine marchande. Un groupe de travail de haut niveau fut mis en place, présidé par Jean-Marc SCHINDLER, administrateur général des affaires maritimes. La France ayant financé, avec la Norvège, ce programme, une séance de travail de ce groupe était exceptionnellement prévue en France ; ce fut à Nantes en janvier 2004, la ville étant candidate à l'accueil de l'Agence européenne de sécurité maritime¹² (finalement installée à Lisbonne). Ce projet s'y cristallisa autour du « compromis du président » : la première partie du code sera obligatoire, la seconde sera facultative¹³. L'Observatoire organisa en parallèle sa première journée d'études, les 23 et 24 janvier 2004¹⁴.

« A la suite des naufrages de l'Erika et du Prestige, l'Union européenne s'est efforcée de rendre rapidement applicable les nouvelles règles adoptées par l'Organisation Maritime Internationale. Chypre s'efforce de rester accueillant pour les armateurs, tout en intégrant la législation communautaire, ce qui dévoile les insuffisances de celle-ci. La sécurité maritime doit passer par le renforcement des contrôles sociaux par l'État du port, dans la mesure où de nombreux États du pavillon sont complaisants. L'accueil des marins dans les ports peut-être amélioré, comme la prévention des abandons d'équipage. La résolution A 930 du 29 novembre 2001 de l'OMI permettrait d'imposer une garantie financière des créances salariales et du rapatriement, si elle était effectivement appliquée. La pêche maritime présente des conditions sociales particulières. Les carrières professionnelles à la pêche se font de plus en plus courtes, quinze ans en moyenne. Il est donc nécessaire de former trois fois plus de jeunes marins, pour tenir compte de cette évaporation. Les causes sont multiples et variées sur le plan géographique. L'idée de pénurie ne permet ni de comprendre le phénomène, ni d'y faire face. En dépit d'un désenchantement, les identités professionnelles restent fortes. Les femmes sont devenues des actrices à part entière dans la filière. »

Les *Journées d'études 2005* portèrent sur la prévention des risques professionnels à la pêche, secteur professionnel assez accidentogène¹⁵. Les Journées d'études des 13 et 14 avril 2006 envisagèrent les ports : havres de paix ?¹⁶. La thématique du bien-être des marins à bord et en escale, des abandons et rapatriement, fut récurrente dans les travaux de l'Observatoire. « *Les marins en escale entre bien-être et sûreté : après le Code ISPS et la ratification de la Convention 163 de l'OIT* »¹⁷. La construction

¹¹ Observatoire des Droits des marins, <http://www.obs-droits-marins.fr>

¹² Alors qu'un accord avait été conclu sur cette localisation entre le premier ministre Lionel Jospin et le président Jacques Chirac en 2001, Elisabeth Guigou étant ministre du travail, il fallut relire en 2003 le cabinet du maire de Nantes, Jean-Marc Ayraut et le cabinet du Ministre du Travail, François Fillon, Jean-Pierre Raffarin étant premier ministre, que cette session n'ait pas lieu à Paris. Finalement, en 2006, la France obtint le siège de l'agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (European Union Agency for Railways-ERA), à Valenciennes, ville du maire Jean-Louis Borloo, ministre de 2002 à 2010, et laissa au Portugal le siège de l'ESMA/AESM.

¹³ O. FOTINOPOULOU-BASURKO, *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz, 2006 - A. CHARBONNEAU et M. MARIN, « La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ? », *Droit Maritime Français*, DMF 2007, pp. 110-117 - A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, PUAM, coll. Berthold GOLMAN, Aix-en-Provence 2009 – A. CHARBONNEAU & P. CHAUMETTE (2010), "The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector", *European Labour Law Journal*, Intersentia, Cambridge, Vol. 1, n° 3, 2010, pp. 332-345.

¹⁴ *Journées d'études 2004*, Observatoire des Droits des Marins, « A travail international, droit international – Abandon de marins et conditions sociales à la pêche », P. CHAUMETTE (dir.), MSH Ange Guépin, *La prévention des risques professionnels à la pêche maritime*, Nantes, 275p., ISSN : 1771-8457

¹⁵ *Journées d'études 2005*, Observatoire des Droits des Marins, P. CHAUMETTE (dir.), MSH Ange Guépin, *La prévention des risques professionnels à la pêche maritime*, Nantes, 275p., ISSN : 1771-8457

¹⁶ *Journées d'études 2006*, Observatoire des Droits des Marins, *Les ports havres de paix ?*, *Les espaces de la concurrence maritime*, P. CHAUMETTE (dir.), Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, 330p.

¹⁷ P. CHAUMETTE, « Du bien-être des marins en escale. Les ports confrontés à la sûreté et à l'humanité », *Mélanges offerts à A.H. MESNARD, L'homme, ses territoires, ses cultures*, J. FIALAIRE et E. MONDIELLI

d'un système de garantie de rapatriement et de paiement des créances salariales des marins, à l'échelon international, par le groupe mixte OMI/OIT, nécessite le recensement des cas d'abandons et de défaillance des armateurs. A Carry-le-Rouet, des Journées marseillaises de l'Observatoire eurent lieu les 19 et 20 octobre 2006 ouvrant notamment sur des questions liées au yachting méditerranéen¹⁸. Ces marins relèvent d'une protection sociale volontaire et minimale. Leur relation contractuelle tend parfois à soulever des questions de conflits de juridictions et de conflits de lois. Le marin semble se promener entre deux terres, son lieu de résidence, le port d'attache réel du navire, l'État du pavillon et les lieux d'implantation des gestionnaires du navire et de l'équipage. Le signalement des incidents sociaux majeurs concernant un membre ou l'équipage même d'un navire en escale dans un port nécessitait une coordination entre les Seamens'Clubs, éventuellement des avocats, l'administration des affaires maritimes et les inspecteurs ITF, chacun dans le respect des attributions des autres : tel fut le thème des Journées d'études des 31 mai et 1^{er} juin 2007. La mise en place des commissions portuaires de bien-être, par la commission ministérielle du 15 décembre 2008, en application du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007, fut évidemment une préoccupation commune. Le décret créait également un conseil supérieur des gens de mer (CSGM) où siégeaient les représentants de la FNAAM et en tant que personne qualifiée l'animateur de l'Observatoire.

La création d'une assurance garantie obligatoire assurant le versement des salaires des marins, dans un cadre international, leur rapatriement, et le versement d'un capital en cas de décès ou d'invalidité a donné lieu à des publications majeures dans des revues juridiques importantes¹⁹, jusqu'en 2014 où l'OIT adopta les premiers amendements de la convention du travail maritime de 2006, entrée en vigueur en 2013, portant sur les Résolutions de 2001 de l'OMI, amendements entrés en vigueur en 2016²⁰. Les 21 et 22 juin 2018, les Journées d'études de l'Observatoire sont revenues sur « Le bien-être des gens de mer », ainsi que les garanties de paiement des créances salariales²¹.

Les 5 et 6 juin 2008, les *Journées d'études* de l'Observatoire envisagèrent les liens des « Femmes et la mer », ainsi que les réformes en cours dans le domaine du droit social maritime.

LES FEMMES ET LA MER. Traditionnellement, les hommes allaient en mer et les femmes attendaient le retour des navires "Femmes de marins", quel destin ? Les femmes vont en mer, les femmes ont investi les activités littorales ; elles participent aux entreprises conchylicoles, de pêche, aux foyers d'accueil des marins. Un programme de recherche sur cette thématique FEMMAR est en cours, dirigé par Gwenaële PROUTIERE-MAUILION

LES RÉFORMES EN COURS. En France, un nouveau code du travail a été adopté et le code du travail maritime devrait être remplacé en 2009 par un code des transports. La rémunération à la part de pêche évolue. La Convention OIT de 2006 sur le travail maritime prévoit l'instauration d'une certification sociale des navires. La certification sociale, qu'est-ce ?²²

(dir.), LGDJ, Paris, coll. Décentralisation et développement local, 2006, pp. 45-58 – « Du rapatriement des marins », in *Un droit pour des hommes libres, Études en l'honneur du professeur Alain FENET*, Litec, Paris, LexisNexis, 2008, pp. 51-70.

¹⁸ *Journées Marseillaises 2006*, Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, P. CHAUMETTE (dir.), *Les droits de l'Homme appliqués aux marins*, 408p. ISSN : 1771-8457

¹⁹ P. CHAUMETTE, « De l'abandon de marins – Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Droit Social* 1999, pp. 872-877 - « Des Résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XXII, Université de Nantes, 2004, pp. 239-263 - « Quelle garantie du paiement des salaires dans une activité internationale ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 125-139.

²⁰ A. CHARBONNEAU ET P. CHAUMETTE, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 », *Droit social* 2014, n° 10 pp. 802-810 – v. aussi P. CHAUMETTE, « L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour Européenne des Droits de l'Homme : l'Olga J », *Droit Maritime Français, DMF*, 2008, n° 697, pp. 883-891.

²¹ F. I. DIA « Synthèse des Journées d'études 2018 de l'Observatoire des Droits des Marins – Bien être et protection sociale des gens de mer », <http://www.obs-droits-marins.fr/archives/publications.html?idArticle=564>

²² *Journées 2008 de l'Observatoire des Droits des Marins*, MSH Ange Guépin, Nantes, 2009, « La place des femmes dans les activités maritimes, La mise en œuvre des textes nouveaux », 252p. - A. LEFRANCOIS, *L'usage de la certification – Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Presses

Le 26 juin 2009, la thématique fut celle du « suivi des réformes en cours, les sources, les règles, les conflits » ; concernant le contrat d'engagement maritime en droit français, la période d'essai, les divers mode de rupture du contrat, dont la rupture conventionnelle homologuée, furent envisagée ; la réforme de l'inspection du travail maritime passant du Ministère chargé de la Mer au Ministère du travail interrogea les nouvelles articulations²³. Les 14 et 15 octobre 2010, *les Journées d'études de l'Observatoire* firent le point sur les abandons d'équipage et les commissions portuaires de bien-être des gens de mer²⁴, ainsi que sur deux programmes de recherche : FEMMAR, « L'évolution du rôle et du statut de la femme dans les activités maritimes »²⁵ et le programme européen mis en œuvre par la fédération syndicale européenne des transports (ETF), « Mettre en valeur le recrutement et la formation dans l'industrie du transport maritime en Europe »²⁶. Les 29 et 30 septembre 2011, furent envisagés notamment les nouveaux risques maritimes, la piraterie²⁷ et les violences en mer et les risques sanitaires, notamment les risques psycho-sociaux pouvant aller jusqu'à d'éventuels harcèlements à bord. Les 21 et 22 juin 2012, furent présentées les évolutions des contrôles techniques et sociaux à bord des navires français, avec un retour sur le certification sociale des navires, ainsi que les risques professionnels à la pêche et à la conchyliculture. Les 27 et 28 juin 2013, « les aspects du travail maritime international » développèrent les questions juridiques du yachting méditerranéen²⁸, donnant lieu à la création d'un syndicat maritime méditerranéen, affilié à la CFDT et animée par Corinne ARCHAMBAUD, qui deviendra inspectrice ITF. La question des descentes à terre des marins en escale et de leur transit terrestres, notamment les arrêtés préfectoraux délimitant les « zones portuaires » ouvertes à ces marins internationaux fut examinée²⁹. *Les Journées d'études 2014*, les 6 et 7 novembre, envisagèrent la mise en œuvre de la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, à la recherche des nouvelles spécificités du droit social des gens de mer, de source internationale dorénavant. La seconde journée fut centrée sur la prévention des risques psycho-sociaux, la démarche des armateurs européen et d'ETF, fédération syndicale européenne des marins, notamment à travers la diffusion d'un film intitulé "Say no to bullying, say no to harassment" – « Dites non aux intimidations, dites non aux harcèlements ».

universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transport, 2011 – E. CORNÉE, A. SAM-LEFEBVRE. « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins ? », in *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, P. CHAUMETTE (dir.), Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, pp. 203-216, hal-01470342

²³ Fl. THOMAS, « La fusion des services de l'inspection du travail. Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? un enjeu national et international », *Neptunus*, e-revue, université de Nantes, vol. 17, 2011/2, <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2010> - Précédemment, M. GUILLOU, « De l'inspection du travail maritime en France: Une compétence limitée, mais internationale », *Droit Social* 2003, n° 2, pp. 169-176.

²⁴ Journées illustrées par une photographie de Sébastien SINDEU : Séverino MORAÏS, marin Cap Verdien de 60 ans, resté seul à bord pour protéger le navire Alliance, des rôdeurs, et pilleursgardien pour le compte du port du vraquier battant pavillon chypriote ; marin qui, comme le reste de l'équipage, s'est retrouvé bloqué, abandonné dans le port de Saint-Nazaire pour des créances salariales impayées.

²⁵ Gw. PROUTIERE-MAULION, "[Femmar project: clarifying the role of women in awareness and compliance with hygiene and safety in the fisheries sector in France](#)", *Neptunus* e-revue, université de Nantes, Volume 19, 2013/2, <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2010>

²⁶ P. CHAUMETTE, « Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe » *Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO)*, université de Nantes, t. XXX, 2012, pp. 287-318, (halshs-01481281).

²⁷ K. LAGDAMI, « [La menace du terrorisme maritime en Méditerranée](#) », B. HOPQUIN, « [L'immense solitude de l'acquitté du "Carré d'As"](#) », C. LEBOEUF « [Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organization, Geneva, December 13, 2011](#) », *Neptunus* e-revue, université de Nantes, Volume 18, 2012/1 - Ch. H NORCHI & Gw. PROUTIERE-MAULION Eds., *Piracy in Comparative perspective: Problems, strategies, law*, A. Pedone & Hart, Paris & Oxford, 2012 – Gw. PROUTIERE-MAULION, Mondialisation, développement durable et droits de l'Homme : l'exemple de la piraterie", *Neptunus* e-revue, université de Nantes, Vol. 19, 2013/3.

²⁸ P. CHAUMETTE, « Le contentieux du yachting », *Neptunus* e-revue, université des Nantes, Vol. 19, 2013/3 ;

²⁹ Fl. THOMAS, « Réflexions sur la descente à terre des gens de mer (escale et transit) dans l'Union européenne », *Neptunus* e-revue, université des Nantes, Vol. 19, 2013/1.

L'activité de l'Observatoire s'est développée en lien avec l'OIT, la Commission européenne (DG Mare et DG Sociale) ainsi que des collègues étrangers dont principalement Olga FOTINOPOULOU-BASURKO de l'université du Pays Basque et Xosé-Manuel CARRIL VASQUEZ de l'université de La Corogne. Un réseau espagnol de recherche s'est constitué *Maritime Work Watch*, donnant lieu à des colloques à Bilbao et des publications³⁰.

Les *Journées d'études 2017* de l'Observatoire furent organisées les 15 et 16 juin 2017, en collaboration avec le réseau *Maritime Work Watch*, dans le cadre du « Printemps international de l'Institut Universitaire mer et Littoral (IUML) qui réunit 500 chercheurs étrangers, 12 manifestations et 31 journées de conférences. Il s'agissait d'envisager « L'impact de la Convention internationale 188 de 2007 de l'OIT sur le travail à la pêche »³¹. Ces travaux donnèrent lieu à la publication d'un ouvrage en 2018³². Ces dernières années, des sociologues nantais nous ont rejoint sur le secteur de la pêche, Véronique DAUBAS-LETOURNEUX³³, Marie CHARVET et Gilles LAZUECH³⁴ et des jeunes docteurs en sociologie de Nanterre sur les navigants de la marine marchande, Claire FLÉCHER, Angèle GROVEL et Jasmina STEVANOVIC³⁵.

En 2019, les Journées d'études de l'Observatoire accueillirent des contributions et échanges, en vue de constituer un programme de recherche, TRANSMER, sur les métiers de la mer. Les 27 et 28 juin, La transformation du métier de marin fut envisagée à travers l'accès au métier, son identité, son attractivité, les formations et qualifications, puis l'exercice du métier à travers les conditions de travail et la prévention des risques. Le jeudi 3 octobre, furent examinées les carrières diplômées et qualifications³⁶.

Au total, les travaux concernant les deux conventions de travail maritimes de l'OIT, de 2006 concernant la marine marchande et de 2007 concernant la pêche, engendrèrent des publications internationales importantes³⁷.

³⁰ O. FOTINOPOULOU-BASURKO (coord.), *Cuestiones actuales de Derecho Marítimo*, Departamento de Transportes y obras publicas, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, 136p., ISBN : 978-84-457-2513-9 – *Derechos del hombre y trabajo marítimo : Los marinos abandonados, el bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar*. Universidad del País Vasco, Departamento de Transportes y Obras Publicas, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2009, 229p. – *Aspectos laborales y de seguridad social de las mujeres en el sector marítimo*, 2010, 195p.

³¹ Déjà, Gw. PROUTIERE-MAULION, La Convention 188 de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche, adoptée le 14 juin 2007 » ; in *Journées d'études* de l'Observatoire des Droits des Marins, *La place des femmes dans les activités maritimes. La mise en œuvre des textes nouveaux*, P. CHAUMETTE (Coord.), Nantes, 2008.

³² O. FOTINOPOULOU-BASURKO & P. CHAUMETTE (dir.), X.M. CARRIL VASQUEZ (coord.), *Estudio Técnico-Jurídico del Convenio 188 sobre el Trabajo de la Pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo*, Ed. Aranzadi, Cizur-Minor, Navarra, 2018.

³³ V. DAUBAS-LETOURNEUX, *Etude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et des cultures marines en Bretagne*, DIRRECTE Bretagne, 2012, <https://bretagne.direccte.gouv.fr/etude-sociologique-secteur-peche-et-cultures-marines> - « Multi-expositions aux cancérogènes dans les métiers portuaires – Recherche –action dur le port de Nantes Saint-Nazaire », in *Les Risques du travail – Pour ne pas perdre sa vie à la gagner*, A. THÉBAUD-MONY, P ; DAVEZIES, L. VOGEL ET S. VOLKOFF (dir.), La Découverte, Paris, 2015.

³⁴ M. CHARVET, F. LAURIOUX et Gilles LAZUECH, « Quand la pénibilité du travail débarque », *Travail et Emploi* [En ligne], n° 147 | juillet-septembre 2016, mis en ligne le 01 juillet 2018, URL : <http://travailemploi.revues.org/7135> - DOI : 10.4000/travailemploi.7135

³⁵ A. GRÖVEL et J. STEVANOVIC, *Travailler à bord des navires de la Marine marchande. Étude sociologique des risques et des violences physiques, psychologiques ou à caractère sexuel*, M. MARUANI (coord.), 2017, <http://www.ires.fr/etudes-recherches-ouvrages/etudes-des-organisations-syndicales/item/5566-travailler-a-bord-des-navires-de-la-marine-marchande-etude-sociologique-des-risques-et-des-violences-physiques-psychologiques-ou-a-caractere-sexuel>

³⁶ Fr. MANDIN, « Les transformations des métiers de la mer – Synthèse du projet Transmer », Cl. FLÉCHER, « Seuls les Indiens peuvent supporter cela », in *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXXIX, 2021, à paraître.

³⁷ A. CHARBONNEAU, Gw. PROUTIERE-MAULION & P. CHAUMETTE, “Maritieme Arbeidsconventie van de IAO van 2006 en de Conventie nr. 188 over de arbeid in de visserij”, *Arbeids Rechtelijke Annotaties ARA*, Den Haag, 2009/2, pp. 22-49 - P. CHAUMETTE, “El Convenio de trabajo marítimo: Cuarto pilar de

[Projet régional FEMMAR](#), 2009-2011, Défi scientifique, Gwenaële [PROUTIERE-MAULION](#)

La réunion de lancement du projet FEMMAR a eu lieu en janvier 2009 et a permis de rappeler les différentes étapes du projet, le calendrier prévu ainsi que le cadre budgétaire et les recrutements prévus. Il a également été décidé de créer un site internet dédié à l'étude Femmar et de recruter un ingénieur d'étude, à mi-temps, affecté au CDMO pour la gestion de ce projet (V. Aubert). L'objectif des chercheurs (économistes, juristes, géographes, sociologues) étant avant tout de donner la parole à ces femmes, il a été choisi dans un premier temps de procéder à une étude quantitative en diffusant un questionnaire destiné à toutes les femmes intervenants dans les différentes activités maritimes. Cette enquête était destinée nourrir une réflexion sur les contraintes spécifiques auxquelles elles se heurtent et sur les moyens d'y remédier. Elle devait être aussi le moyen de communiquer sur la réalisation de ce projet et de permettre aux femmes impliquées dans les activités maritimes de se reconnaître dans cette étude et de se l'approprier.

A la suite de cette réunion un délai de 15 jours a été laissé à l'équipe du LEMNA pour élaborer une trame de questionnaire, laquelle a été soumise aux équipes dans le courant du mois de février et une seconde réunion a été organisée le 9 mars 2009, afin de finaliser le questionnaire réalisé et le projet de site web. Parallèlement, le projet de questionnaire a été communiqué aux chercheurs espagnols et anglais afin de tenir compte de leur expertise mais également des spécificités liées à chaque pays, notamment concernant le cadre juridique. Une troisième réunion (7 avril 2009) a permis de commenter les résultats des tests et de valider définitivement le questionnaire.

Lors de la 4^e réunion qui s'est tenue le 28 septembre 2009, il est cependant apparu que le taux de retour des questionnaires était très faible et ne permettait pas une analyse scientifiquement fiable des données recueillies. Il a donc été décidé de procéder au recrutement d'un ingénieur d'étude spécifiquement chargé à temps plein de la diffusion du questionnaire et de la saisie des questionnaires papier. A la suite de cette réunion, un premier tri à plat a été réalisé et un colloque d'une journée a été organisé le 20 novembre sur le thème "Aspectos Jurídico Laborales y de Seguridad Social del Trabajo de las Mujeres en el Sector Marítimo-Pesquero" à Bilbao, par l'universidad del País Vasco.

Un objectif de retour de 500 questionnaires avait été fixé, pour un retour final de 448 questionnaires au 31 janvier 2010, ce qui a permis au projet d'entrer dans la seconde phase reposant cette fois sur une enquête qualitative début janvier 2010. Trente-cinq entretiens ont ainsi été réalisés en France, 5 en Grande-Bretagne et 4 en Espagne. Certains d'entre eux ont été filmés et ont donné lieu à la réalisation d'un DVD de témoignages par la société Vidéo Supérette, dans une double démarche de restitution et de compréhension d'un phénomène social nouveau. 2011 a été l'année d'analyse des données obtenues, également menée en s'appuyant sur le rapport de l'équipe du LEMNA réalisé à partir de l'enquête quantitative au cours de l'année 2010, et de la préparation d'un ouvrage de synthèse soumis pour publication aux PUR. Le planning de travail prévoyait initialement la tenue de trois réunions de travail (mars, juin et décembre 2010), la réalisation d'un séminaire international à l'Université de Greenwich (septembre 2010). Le nombre de questionnaires reçus et la richesse des informations

derecho internacional marítimo", *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, Madrid, n° 82, 2009, pp. 65-76 - A. CHARBONNEAU, Gw. PROUTIERE-MAULION et P. CHAUMETTE, « Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 », Scritti in onore di Francesco BERLINGIERI, n° sp. *Il Diritto Marittimo*, Genova, 2010, pp. 337-360 – A. CHARBONNEAU & P. CHAUMETTE, "The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector", *European Labour Law Journal*, Intersentia, Cambridge, Vol. 1, n° 3, 2010, pp. 332-345 – P. CHAUMETTE, « La convention de l'OIT sur le travail maritime (MLC 2006) », *Mélanges offerts au professeur Antoine ANTAPASSIS*, ED. Ant. N. Sakkoulas, Athènes-Komotini, 2013 - "Convenio sobre Derecho-Marítimo", *Revista General de Derecho del Trabajo y Seguridad Social*, RGDTS, Iustel, Madrid, n° 36, Febrero 2014 – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "El control y certificación del cumplimiento del Convenio de Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT: Aspectos críticos del RD 357/2015", *Revista de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, n° 42, 2016 - P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, 436p., ISBN : 978-84-15176-67-1, (halshs-01469625)

recueillies lors des entretiens ainsi que les nombreuses sollicitations liées à des demandes de communications dans des colloques ont conduit à un nombre beaucoup plus important de réunions, ce qui a renforcé la dimension collective du projet mais aussi sa dimension participative, nombre de ces réunions ayant associés des femmes participantes au projet (5 janvier 2010 : préparation de la grille d'entretien ; 14 janvier 2010 : finalisation de la grille d'entretien ; 2 février 2010 : identification des sites d'entretiens et préparation du programme du séminaire de Greenwich ; 2 avril 2010 : présentation des résultats du tri à plat finalisé des questionnaires et élaboration d'une plaquette de restitution des résultats en français, anglais et espagnol ; 20 avril 2010 : finalisation de la plaquette de restitution et élaboration d'une liste de diffusion ; 18 mai 2010 : recherche des concepts et mots clés devant guider l'analyse des entretiens ; 24 et 25 juin 2010 : réalisation d'un séminaire international en langue anglaise à Nantes, présentation des résultats de l'équipe britannique ; 10 septembre 2010 : identification des supports de diffusion du DVD ; 1 novembre – 5 novembre 2010 : réalisation des entretiens en Grande-Bretagne et séances de travail avec les membres du Greenwich maritime Institute autour d'un projet de publications communes ; 26 novembre 2010 : focus groupe en présence de femmes ayant participé à l'enquête, présentation du DVD et des premiers résultats de l'analyse des entretiens ; 2 décembre 2010 : préparation des communications du 15 décembre 2010 en Espagne et au Royaume-Uni).

Il convient ici de remarquer tout particulièrement la réalisation du focus groupe, en novembre 2010, car celui-ci s'inscrit justement dans la démarche participative qui guide le projet Femmar depuis son élaboration. Ce focus groupe avait, en effet pour objectif de rassembler les femmes ayant participé aux entretiens individuels. Cette journée répondait donc, avant tout, à une attente des femmes rencontrées. L'année 2011 a, elle, été essentiellement dédiée à l'analyse des résultats. Une première réunion a ainsi eu lieu en janvier afin de déterminer la politique de valorisation à suivre. A ce titre, ont suivi plusieurs réunions en février et mars afin d'élaborer dans la continuité de Femmar, un nouveau projet de recherche susceptible de répondre aux attentes de l'Agence nationale de la recherche et de la Fondation de France. Dans le même temps ont été finalisés la maquette du DVD et de sa pochette ainsi que la préparation du colloque final devant se tenir en juin. En juin a, en effet, été organisé dans le cadre des journées scientifiques de l'Université de Nantes, un colloque intitulé « L'apport des sciences sociales dans la compréhension du fait maritime et portuaire ». Ce colloque a été l'occasion de présenter les résultats du projet ainsi que d'organiser une première diffusion grand public du film « Voix de femmes de la mer ». Une journée de restitution aux enquêtées a suivi afin de faire le point avec les femmes rencontrées sur les résultats obtenus et leur perception du projet. A la suite de ce colloque et des différents articles parus dans la presse, plusieurs projections du film ont pu être organisées. Par ailleurs, les résultats des questionnaires ont fait l'objet d'une analyse fine ainsi que les entretiens après retranscription. L'ensemble de cette analyse a été synthétisée afin de permettre la réalisation d'un ouvrage intitulé « la mer au féminin, essai pluridisciplinaire sur l'évolution du rôle et du statut des femmes dans les activités maritimes ». Le rapport final du programme FEMMAR a été publié dans l'ADMO, 2017, tome XXV, pp. 341-559.

Résultats scientifiques obtenus dans le programme.

Le projet FEMMAR est né de nombreuses discussions avec des femmes impliquées dans différentes branches d'activités du secteur maritime. Lors de ces rencontres, toutes nos interlocutrices, quelle que soit la nature de leur activité, nous avaient fait remarquer combien leur rôle était méconnu voire occulté alors même qu'elles ont été ces dernières années à l'origine d'avancées majeures (obtention d'un statut pour les conjointes de marins-pêcheurs ou d'aquaculteurs collaborant à l'activité de leur mari, accès à des emplois jusque là réservés aux hommes dans la marine marchande, implication dans les foyers d'accueil des marins dans les ports, dans les organisations professionnelles ou encore dans les collectivités territoriales). Toutes avaient mis en avant la nécessité de faire un état des lieux, de voir comment pouvaient être prises en compte leurs préoccupations mais aussi de voir comment pouvait être améliorée leur intégration au sein des différentes activités de la filière maritime, tout en tenant compte des impératifs liés au développement territorial des zones côtières. Le programme FEMMAR s'inscrivait donc dans une logique de compréhension d'un phénomène social majeur afin de démontrer les interactions existantes entre l'arrivée de la femme dans les activités maritimes et l'évolution de la norme juridique mais également comment l'évolution de la norme juridique, elle-

même, a également permis cette féminisation des activités maritimes. Il a de ce fait été dès la phase d'élaboration conçu comme un projet véritablement participatif, basé sur un processus d'échanges communs, et avec l'ambition de parvenir à des résultats appropriables par ces femmes et exploitables par les décideurs politiques.

Nombre d'évolutions sociales, économiques et juridiques des vingt dernières années sont liées soit à la volonté des femmes d'accéder à certains emplois jusqu'alors traditionnellement réservés aux hommes, soit à la prise de conscience de la nécessité de rénover le cadre juridique de l'activité (statut du conjoint, respect des règles d'hygiène et de sécurité, pérennité de l'activité familiale, maintien du lien social et du dynamisme des régions littorales). L'accès des femmes aux postes de travail, à la gestion des entreprises ou aux fonctions de représentation au sein des organisations professionnelles a entraîné une féminisation des postes de travail et une adaptation des formations. Mais il a également entraîné un bouleversement des perceptions traditionnelles, non seulement en ce qui concerne le partage des rôles hommes-femmes, mais également en ce qui concerne l'intégration de nouveaux modes de raisonnement et de fonctionnement : prévention, gestion, formation, développement durable de l'activité. Le prisme des femmes est donc ici particulièrement éclairant sur nombre d'évolutions majeures du secteur maritime ces dernières années.

Néanmoins, l'étude quantitative et les entretiens menés dans le cadre du projet FEMMAR démontrent aujourd'hui l'existence d'un décalage entre le ressenti des femmes, qui peuvent parfois avoir le sentiment que leur travail ou leur action ne sont pas reconnus à leur juste valeur ou qu'elles se heurtent encore à certaines résistances culturelles ou sociologiques, la perception du secteur maritime par les travailleurs terrestres, et la réalité professionnelle d'un secteur dont la féminisation est beaucoup plus réelle que l'on ne se plaît à le dire. Une analyse fine des résultats des questionnaires et des entretiens démontre, en effet, que la présence des femmes dans les activités maritimes est aujourd'hui bien acceptée et leurs compétences en tant que marins reconnues, montrant ainsi une évolution importante du secteur maritime, lequel malgré un référentiel pluriséculaire de masculinité, s'est rapidement adapté à l'arrivée des femmes.

Il est vrai que si le cadre juridique général est aujourd'hui globalement adapté à cette évolution (à l'exception du congé maternité), il lui faut cependant encore composer avec les particularismes sociologiques de certains secteurs professionnels. Il ne suffit pas que les conventions de l'OIT soient ratifiées, ni d'ailleurs que les directives communautaires traitant de l'égalité et de la non-discrimination soient transposées. La promotion du travail décent n'est pas une problématique réservée aux pays pauvres. Le respect de la dignité est, en effet, un thème universel, mais dont la promotion ne peut être assurée par la seule norme juridique. Garantir un travail décent aux femmes dans le secteur maritime ne soulève pas seulement la question d'une éventuelle adaptation des normes sociales au nom du principe d'égalité entre les hommes et les femmes. Les exemples de la protection de la maternité et de la lutte contre les pratiques de harcèlement en France et en Espagne montrent également que l'adaptation du secteur maritime à l'évolution de la norme juridique et sociale passe avant tout par un effort d'éducation dans un environnement qui, par tradition, était encore exclusivement masculin il y a peu.

Cependant, les enseignements tirés des éléments recueillis portent à conclure que le milieu maritime n'est ni plus ouvert ni plus fermé aux femmes que les secteurs d'activités terrestres. On y rencontre les mêmes blocages, les mêmes résistances, les mêmes préjugés qu'à terre. A manier avec précaution quand même ; il faudrait être certain de cela pour l'avancer. Une formulation plus prudente me paraît préférable : D'une certaine façon, on pourrait d'ailleurs considérer qu'au regard de son référentiel masculin traditionnel, le secteur maritime a évolué plus rapidement que l'on ne pouvait s'y attendre.

Ce qui en revanche apparaît clairement dans les propos de la plupart des femmes navigantes et qui est illustré par la problématique des harcèlements, c'est l'effacement de la femme derrière le marin. En effet, tant dans les questionnaires que dans les entretiens menés dans le cadre du projet FEMMAR, les femmes embarquées mettent en avant leurs compétences et leurs fonctions techniques. Il semble qu'elles se retrouveraient bien dans le slogan selon lequel « Pas de femmes, seulement des marins à

bord »³⁸. Concernant l'exercice de leur métier, les femmes embarquées ne se présentent pas comme individus sexués mais se réfèrent d'abord à leur appartenance à un groupe professionnel, comme l'illustre l'extrait suivant : « *je dirais pour généraliser avec en particulier les matelots ou les Bosco, on peut se sentir un petit peu plus testée qu'un homme au départ, mais si après on fait la preuve de sa compétence, je pense qu'il n'y a pas de différence. Et ça quelles que soient les nationalités, parce que finalement, vous naviguez en fait toujours sur des bateaux où les équipages sont internationaux ; eh bien je dirais qu'on ne reçoit pas de différence d'une nationalité à l'autre. C'est vraiment le respect par la compétence, je pense que ce n'est pas le fait d'être une femme ou un homme qui change fondamentalement les rapports* » (entretien n°9).

De tels propos, qui traduisent bien le positionnement le plus souvent rencontré parmi les navigantes, conduit à s'interroger sur le point de savoir si la division sexuée du travail à bord des navires s'effacerait derrière l'homogénéité d'un groupe professionnel, celui des marins, qui apparaîtrait ainsi comme une catégorie neutre du point de vue du genre, universelle en quelque sorte. Il faut cependant se garder de conclure trop hâtivement à une neutralisation systématique du genre en lien avec la féminisation des bâtiments de la Marine nationale, de la marine marchande ou de certains bateaux de pêche. En effet, la position hiérarchique aussi bien que la fonction professionnelle occupée demandent à être articulées au genre pour comprendre comment jouent ici les rapports sociaux. Ce qui vaut pour les femmes officiers, tant à la passerelle qu'à la machine, ne joue pas de la même façon pour les hôtesse par exemple, fréquemment ramenées à une partition genrée beaucoup plus traditionnelle.

Le navire, à la fois collectif de travail et lieu de vie, était considéré traditionnellement comme un monde clos et comme un univers d'hommes. L'identité masculine constituait donc le caractère dominant de l'appartenance au métier de marin et ce registre identitaire structurait les formes de sociabilité du bord, de la communication aux modes de coopération dans le travail. Ce que démontre le projet FEMMAR, c'est que c'est désormais le fait d'être marin et non plus seulement le fait d'être un homme qui structure, au moins en partie, les formes de sociabilité et de travail à bord. La division des espaces terre/mer ne renvoie donc plus aussi systématiquement à une division sexuelle ou sexuée ? du travail entre les hommes et les femmes mais aussi à une division marins/non marins fondée sur le partage d'une compétence particulière et la confrontation aux dangers de la mer. Le partage des risques, c'est-à-dire l'imprévisibilité des conditions météorologiques, la dureté des conditions de travail dans un environnement parfois hostile, participe ainsi à construire un sentiment d'appartenance à un groupe professionnel³⁹, au-delà de l'approche de genre. A travers l'acquisition d'une culture de la mer qui se traduit par un langage commun, la maîtrise d'une technicité commune, le partage de la vie à bord, et la réactivité devant le danger⁴⁰, les femmes, en particulier celles qui occupent les fonctions les plus valorisées et considérées comme les plus techniques, se construisent une identité de marin qui l'emporte en mer sur leur identité sexuée, qu'elles tendent à mettre en retrait⁴¹.

GECOPE - Gouverner et administrer des espaces sous tension. Ports et communautés portuaires d'Europe en mutation

Le CDMO a participé au programme ANR GECOPE. Cette recherche interdisciplinaire concerne l'Italie (Naples et Gênes), l'Espagne (Bilbao, La Coruna) et la France (Rochefort, La Rochelles, Sète, Nantes Saint-Nazaire). Elle a pour but l'analyse de l'évolution des communautés portuaires, à travers l'étude des réformes législatives nationales portant sur la gouvernance des ports, les coopérations

³⁸ P. TROMPETTE, J. SAGLIO, S. DUFOULON, « La différence perdue : la féminisation de l'équipage du Montcalm », Les documents du C2SD, 1998, p. 23.

³⁹ A. GRÖVEL, « Dynamique professionnelle et transformation du genre : la féminisation des lycées professionnels maritimes », Mémoire M2 Sociologie, Parix X Nanterre, 2007, p. 119.

⁴⁰ M. TRITARELLI, « Femme marin, une réalité de management », Mémoire technique de fin d'études, ENMM Le Havre, 2010, p. 38.

⁴¹ Gw. PROUTIERE-MAULION, H. MAULION, Y. GUICHARD-CLAUDIC, *Programme FEMMAR - La mer au féminin, Essai pluridisciplinaire sur l'évolution du rôle et du statut des femmes dans les activités maritimes, Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, tome XXXV, 2017, pp. 341-559.

privé/public et les statuts des professions portuaires. Ces réformes nationales méritent d'être comparées à l'aune des libertés économiques affirmées par le droit communautaire européen, mais aussi en regard des histoires et des diversités nationales. Le port, perçu par des économistes et géographes est essentiellement un lieu d'échanges et de circulation des marchandises et des passagers. Le port reste un lieu de passage et ce sont ces flux qui sont pris en compte, de manière de plus en plus large. Tous les ports sont déterminés par des dosages de dépendance à l'égard de l'espace marin et terrestre, ce qui conduit à s'intéresser aux façades maritimes.

Depuis les années 1980, les ports et les transports maritimes jouent un rôle essentiel dans le développement du commerce international. Le modèle de « landlord port », développé par la Banque mondiale, perçoit un port propriétaire de son territoire, coordonné par ses opérateurs économiques, banalisé dans l'organisation de ses professions. L'Etat semble devoir se désengager d'une gestion directe. Le port du juriste n'a pas de définition. Aucun texte ne définit juridiquement le port, mais il constitue une circonscription administrative autour du domaine public naturel ou artificiel. Les investissements peuvent être faits par des opérateurs privés, le port conserve une fonction économique d'intérêt général, qui nécessite une tutelle publique sur ses activités. Patrick CHAUMETTE a coordonné le réseau juridique qui a contribué à ce travail, Davide MARESCA de l'université de Gênes, Alessia MURATORIO de l'université de Padoue, Gaelle GUEGUEN-HALLOUET de l'université de Brest, Olga FOTINOULOU-BASURKO de l'université du pays basque, Xosé-Manuel CARRIL VASQUEZ de l'université de La Coruna⁴². L'ouvrage final fut publié aux Editions du CNRS en 2014⁴³. « Ce qui se joue sur les quais depuis trente ans s'inscrit dans un mouvement global de redéfinition du rôle des Etats dans les affaires économiques du monde.

Programme Partner University Fund (PUF), en collaboration avec l'Ecole de Droit du Maine (Maine-USA), 2010-2012, Gwenaële [PROUTIERE-MAULION](#)

In summer 2010, Nantes and Maine will enter into a student exchange agreement, modeled upon existing agreements that Nantes and Maine have concluded with other overseas law faculties.

During 2010-2011, Nantes and Maine will continue to explore and design either a joint, shared or coordinated Masters (LL.M.) level program that serves the interests of each institution. The degree program will be centered on Nantes and Maine. The addition of partners that would enhance learning and research opportunities will be explored.

In October 2010, Senior Lecturers Valerie Bore and Odile DELFOUR-SAMAMA will visit Maine Law School. Valerie will deliver talks on Law of the Sea and Public International Law. Odile DELFOUR-SAMAMA will deliver talks on international environmental Law.

During academic year 2010/2011, the Maine Seminaire Juridique program will focus on oceans and marine environmental law. In March 2011, students and faculty who travel to France to participate in that program will visit Nantes to participate in a research seminar organized by CDMO.

Nantes and Maine will initiate a joint research project on Comparative Maritime Security Law. The

⁴² Les contributions juridiques ont été publiées dans l'Annuaire de Droit Maritime et Océanique de 2013, Tome XXXI : REFORMES PORTUAIRES - GECOPE ANR : « *Gouvernance et Communautés portuaires en Europe* » : P. CHAUMETTE, « Aspects généraux sur les réformes portuaires en Europe - Espaces, gouvernance et professions », K.A. KANE, « L'évolution du statut portuaire sénégalais - Une nécessité pour le développement durable du port autonome de Dakar », S. MAUGERI, « Apports et limites de la nouvelle gouvernance portuaire italienne - La loi 84/1994 sur la réforme portuaire et ses projets de dépassement », A. MURATORIO, « L'Evoluzione della Disciplina Gius-Lavoristica italiana ed il suo impatto sull' lavoro portuale », D. MARESCA, "The regulation of Ports services market: a comparative perspective between law and economics", G. GUEGUEN-HALLOUET, « Les ports maritimes français à l'épreuve du droit européen. Entre intérêt général et marché », J. CABEZA PEREIRO, "Aspectos Jurídico-Laborales del Trabajo Portuario", A. CHARBONNEAU, « Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ? », P. CHAUMETTE, « Remorquage, lamanage et pilotage. Les professions portuaires dans la modernité européenne ».

⁴³ E. FOULQUIER ET CHR. LAMBERTS, *Gouverner les ports de commerce à l'heure libérale – Regards sur les pays d'Europe du Sud*, CNRS Ed. Paris, 2014, 372p.

product will be a jointly-edited book published in English. Each institution will draw upon existing staff and other collaborative relationships to support and/or contribute to the project.

In partnership with the United Nations (UNITAR), Nantes and Maine will design comparative marine law distance learning course materials in French and English based on teaching in their respective institutions, intended for primary use in developing countries. Initially, Maine's PUF Fellow, Dr. Claude Ichilanga, will coordinate the effort.

Marine Law Institute Director Professor Charles Norchi will visit Nantes for teaching/research from January 2011. Maine Law Professor Martin Rogoff will visit Nantes for planning and research purposes during Spring/Summer 2011.

L'ouvrage coordonné par Gwenaële Proutière Maulion et Charles H. Norchi de l'université de Maine, *Piracy in Comparative Perspective: Problems, Strategies, Law*, paru chez Pédone & Hart, s'est efforcé de relier les trois axes de recherche, en traitant de la gouvernance des espaces, de l'impact de la piraterie sur les activités maritimes et océaniques, ainsi que les questions de sécurité maritime, en intégrant une forte réflexion historique mettant ainsi en lumière, avec l'aide de collègues étrangers la complémentarité des approches des membres du Centre de Droit Maritime et Océanique.

Cet ouvrage relatif à la piraterie est le résultat d'un travail commun des universités de droit du Maine (Etats-Unis d'Amérique) et de Nantes (France). Les auteurs tant anglophones que francophones ont souhaité écrire en anglais, langage qui avec le français fait partie des deux langues de travail des Nations Unies et par extension du droit international. Les éditions A. Pedone, éditeur francophone de droit international, ont respecté ce choix et se sont associées – afin de conserver la qualité éditoriale de ses publications – aux éditions Hart Publishing, éditeur britannique en droit international. Afin d'en informer le lecteur, l'ensemble de la présentation de cet ouvrage est en langue anglaise.

Piracy in Comparative Perspective: Problems, Strategies, Law presents a comprehensive approach to an age old disruption of the order of the oceans that was known to ancient Greece, Persia, the first Indian Empire, the Han Dynasty of China and the early European maritime powers. Many of the norms proscribing piratical acts that are codified in contemporary international law are vestiges of those earlier periods. Yet contemporary maritime piracy is more complex and intense. The International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce reported 439 reports of actual piracy attacks in 2011, most Somali based, and a higher number of attempts. This book presents perspectives on the problem by contributors from four continents, diverse legal cultures, and multiple disciplines.

This volume appraises piracy from the comparative perspectives of those disciplines and from the standpoint of key participants in the social processes that are plagued by piracy-mariners, navies, ship owners and operators, policy makers and lawyers. Decision-making and operational measures cannot be separated from piracy's origins and continuing social impact. Thus the contributors bring clarity to the problem through the lenses of history, development, law, maritime security, fisheries, economics and ocean commerce. Maritime piracy initiatives are generating a great number of operational and institutional counter-measures and the diversity of stakeholder interests often complicates proposed solutions. Against that backdrop the contributors examine strategies – the range of available modalities to address and correct the problem – through the lenses of naval power, port state control, penal systems and development.

And they appraise law – both national and international authoritative decision making – viewing state practice, international regulations, tribunal judgments, custom and international conventions from the comparative perspectives of Africa, India, England, France and the United States.

Piracy in Comparative Perspective: Problems, Strategies, Law is a collaboration of the Centre for Maritime and Oceanic Law (CDMO) of the University of Nantes (France) and the Center for Oceans and Coastal Law of the University of Maine School of Law (United States), prepared under the direction of Professor Charles H. NORCHI and Dr. Gwenaële PROUTIERE-MAULION⁴⁴.

⁴⁴ C. H. NORCHI et G. PROUTIERE-MAULION (dir.), [*Piracy in comparative Perspectives : Problems, Strategies, Law*](#), Paris - Londres, Pedone-Hart, août 2012.

Ce thème de la piraterie maritime en haute mer et des violences dans les mers territoriales fut prolongé par une participation au réseau [Lessons Learned Project](#), (*Capturing the Experience of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*), coordonné par l'Université de Cardiff, en 2014, sous l'impulsion de Cédric LEBOEUF. Diverses publications furent réalisées⁴⁵, puis la thématique fut prolongé dans le cadre du programme européen Human Sea « Rendre la mer plus humaine », vers un nouveau droit de l'Océan⁴⁶.

Le thème fut aussi prolongé par le colloque *La piraterie : de la mer au cyberspace*, organisé par Frédéric DAVANSANT et Franz MYNARS, les 5 et 6 juin 2014, publié au sein de l'*Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, Tome XXXVI, 2018, pp. 275-572. Il s'agissait autour de la notion de piraterie de relier les travaux des historiens du droit et des historiens⁴⁷, 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 fut envisagé. 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.

Ce colloque, les 5 et 6 juin 2014, a également inauguré le programme européen de recherche « Human Sea », ERC 2013 Advanced Grant n° 340770 Human Sea- 7ème PCRD, puisque les activités illicites

⁴⁵ Cédric LEBOEUF et Gw. PROUTIERE-MAULION, « De la responsabilité d'agir face à la piraterie maritime dans la corne de l'Afrique. Retour sur quelques initiatives privées et publiques, leurs évolutions et implications juridiques », in A. ABDILLAH AHMED, I. CHITOU et B. SMEESTERS (dir.), *Stratégie logistique et de transport au service du développement*, Paris, L'Harmattan, février 2015 - Cédric LEBOEUF et Gw. PROUTIERE-MAULION, « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée. », *Le Droit Maritime Français* 2015, n° 771, Spécial Afrique, pp. 653-666 - C. LEBOEUF, "[France's action against maritime piracy and the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia \(CGPCS\): interests, interactions and priorities](#)", *Neptunus*, e-revue, université de Nantes, vol. 21, 2015/1, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr> - Gw. PROUTIERE-MAULION, « Les enjeux de la sécurisation du transport maritime au service de l'action extérieure de l'Union européenne », *Revue Défense Nationale*, Tribune n° 658, 2015, http://www.defnat.com/site_fr/tribune/tribune.php - Edem SEDJRO, « [La lutte contre la piraterie maritime par des gardes armés à bord des navires – conflit de compétences entre Etats de pavillon et Etats côtiers - la nécessité de mécanisme de coopération](#) », *Neptunus*, e-revue, université de Nantes, Volume 21, 2015/3, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr> - Gw. PROUTIERE-MAULION, "Comparative approach of the interest, limits and future challenges of the private security companies in the fight against maritime piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Conference on maritime piracy, Remaining legal challenges and lessons learned. Where are we in 2014 and where are we heading?*, University of Southern Denmark, 2015.

⁴⁶ P. CHAUMETTE, « La Cour suprême des Seychelles condamne neuf pirates somalien », *Carnet de Recherche programme européen Human Sea, Advanced Grant ERC 2013, n° 370440*, 28 avril 2015, <http://humansea.hypotheses.org/208> - C. LEBOEUF, Gw. PROUTIERE-MAULION, "Privatization – Comparative approach : maritime piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea", *Carnet de Recherche programme européen Human Sea, Advanced Grant ERC 2013, n° 370440*, 2 fév. 2015, [en ligne] : <http://humansea.hypotheses.org/114> - C. LEBOEUF, « L'agrément de la société de sécurité privée soumis à la condition de nationalité du dirigeant. Note sous Conseil constitutionnel, Décision n°2015-463 QPC du 9 avril 2015 », *Carnet de Recherche programme européen Human Sea, Advanced Grant ERC 2013, n° 370440*, 26 mai 2015, [en ligne] : <http://humansea.hypotheses.org/253> - C. LEBOEUF, « Surveillance par drones et collecte de données. Nouveaux usages, nouvelles questions juridiques », *Carnet de Recherche programme européen Human Sea, Advanced Grant ERC 2013, n° 370440*, 4 novembre 2015, <http://humansea.hypotheses.org/382> - Gw. PROUTIERE-MAULION, « UN Security Council Resolution 2240: Authorizing Member States to Intercept Vessels off Libyan Coast Suspected of Migrant Smuggling », *Carnet de Recherche programme européen Human Sea, Advanced Grant ERC 2013, n° 370440*, <https://humansea.hypotheses.org/398>

⁴⁷ v. P. PRÉTOU, *L'invention de la piraterie en France au Moyen-Age*, Presses universitaires de France, PUF, Paris, coll. Le Nœud Gordien, 2021.

en mer sont au cœur de sa seconde thématique, sur la surveillance des espaces marins et la lutte contre les trafics illicites en mer, qui a donné lieu à un colloque international à l'automne 2015⁴⁸.

Programme ANR SYSTERRA, 2009-2014, Programme ANR sur les Aires Marines Protégées : *"Evaluation of Marine Protected Areas as a Management Strategy for Valuable Migratory Marine Resources"*, 2008-2014, ANR- 08-STRA-03, Odile [DELFOUR](#)

Les aires marines protégées sont de plus en plus souvent présentées comme des outils adaptés à la fois à la protection de la biodiversité marine et à la gestion des ressources halieutiques : utilisées en raison de leur capacité à préserver des écosystèmes entiers, elles relèvent aussi bien des instruments de protection de l'environnement que de ceux visant à contribuer au développement économique des activités maritimes.

D'un point de vue historique, les premières aires marines protégées, créées dans le but de préserver des espaces et des espèces fragiles ou de reconstituer une ressource halieutique, n'ont concerné que des zones proches des côtes et, de ce fait, n'ont bénéficié qu'à des espèces sédentaires. Une réflexion commence toutefois à se faire jour quant à une éventuelle transposition de cet outil à des espaces océaniques qui, s'ils sont moins riches en diversité biologique que les zones côtières, n'en abritent pas moins des espèces à forte valeur économique. Toutefois, l'absence d'études scientifiques sur la dynamique spatiale complexe de ces espèces très mobiles et leurs effets sur le fonctionnement des aires marines protégées, pourrait conduire à l'adoption de mesures peu adaptées à la spécificité de ces espèces et, de ce fait, réduire l'efficacité d'un tel dispositif.

Ce projet vise donc, à travers une étude exhaustive de la question aussi bien d'un point de vue scientifique, biologique qu'économique à identifier quels sont les besoins, en terme de conservation et de gestion, d'espèces dont les comportements migratoires sont encore mal connus. Il vise également à évaluer les conséquences, d'un point de vue juridique, de la mise en place d'aires marines protégées en haute mer, c'est à dire au-delà des limites de juridiction nationale.

Conduit, sous la direction de M. David KAPLAN, par une équipe pluridisciplinaire réunissant des chercheurs de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD, Sète), de l'IFREMER (Sète), de l'Université de Cape Town (Afrique du Sud) et de l'Université de Nantes (CDMO), ce projet a comme ambition, à partir de l'étude de trois zones, Golfe du Lion, Afrique du Sud et Océan indien, d'identifier si l'instauration d'aires marines protégées dans des espaces internationaux est réellement pertinente et, le cas échéant, de faire des propositions dans le sens d'une meilleure gouvernance en haute mer.

La réunion finale de ce projet qui se termine en décembre 2013 a été organisée par le CDMO à Nantes du 22 au 23 novembre 2012. L'objectif de cette réunion était à la fois de dresser un bilan des activités menées dans le cadre de ce projet et de préparer la publication d'un numéro spécial consacré aux aires marines protégées dans l'ICES Journal of Marine Science. Un article de synthèse est préparé par Odile DELFOUR et Cédric LEBOEUF : *"Review of potential legal frameworks for effective implementation and enforcement of high seas MPAs"*⁴⁹.

"Marine protected areas (MPAs) were initially introduced to protect coastal zones and are increasingly being proposed as part of a solution to an integrated approach in managing the oceans. There is also pressure for the use of marine reserves to play a part in the conservation strategy and management of mobile demersal and pelagic species in the high seas. However, as there is no coastal State, all States are free to use the open seas, and the relative success of MPAs depends on whether or not measures can be imposed on both domestic and foreign vessels. Therefore, the question is whether current international and national legislation is sufficiently effective to implement a solution to aid the success

⁴⁸ P. CHAUMETTE (dir.), [Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea - Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer](#), Gomylex, Bilbao, 2016, 316p.

⁴⁹ O. DELFOUR-SAMAMA & C. LEBOEUF, "Review of potential legal frameworks for effective implementation and enforcement of MPAs in the high seas", *ICES Journal of Marine Science*, Volume 71, Issue 5, July/August 2014, Pages 1031–1039, <https://doi.org/10.1093/icesjms/fsu024>

of MPAs or if new legal norms need to be introduced to aid the governance of the high seas. The implementation of a surveillance programme of maritime spaces would help to establish the efficacy of any review of the current legislation. New technical developments being utilized in surveillance have opened up the possibility of exploiting technology with a view to surveying and monitoring planet earth in an objective manner. But technical applications employed to manage risks can themselves be dangerous, as they create new risks for the maritime sector (e.g. espionnage). The maritime domain is a difficult and unpredictable environment in which to operate and, therefore, precludes the assured presence of human beings to perform monitoring tasks. Technology offers us the opportunity to overcome the physical difficulties by putting into practice surveillance using more effective methods. Identifying the appropriate technology and providing funding is a priority.”

Programme régional ESCALES, « Enjeux de Santé au travail et CAncers : Les Expositions à Supprimer dans les métiers portuaires. Une recherche-action sur le port de Nantes / Saint-Nazaire », 2011-2014, Patrick [CHAUMETTE](#)

Cette recherche, portée par le CDMO au sein de la Fédération de recherche IUML (Institut universitaire Mer et Littoral), a été soumise en décembre 2011 au Conseil régional des Pays de la Loire, en vue d'un financement, en réponse à un appel à projets « Expertise au profit du territoire 2011 », a été accueillie favorablement par le conseil scientifique de la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin en novembre 2011, ainsi que par le Conseil régional en vue d'un financement sur 18 mois.

Contexte : Le collectif de dockers et d'agents du port maritime de Nantes/Saint-Nazaire à l'origine de la création de l'Association pour la protection de la santé au travail dans les métiers portuaires (APPSTMP44) a recueilli des éléments qui constituent une alerte majeure sur les risques pour la santé des travailleurs portuaires. Le recensement des maladies – dont de nombreux cas de cancers – dont souffre une proportion importante d'anciens dockers et agents du port de Nantes/Saint-Nazaire soulève en effet des questions sur les produits et les matériaux manipulés ainsi que sur les dispositifs de sécurité individuels et collectifs. La journée d'échanges organisée par l'APPSTMP44 le 24 mars 2011 au CHU de Nantes a été un premier temps fort de réflexion. Dans la continuité de cette journée et du travail engagé par l'APPSTMP44, un projet de recherche-action est mis en place par une équipe pluridisciplinaire de chercheurs et professionnels (sociologues, juristes, historiens, médecins), en lien avec l'association. Il s'agit de passer du constat établi par l'APPSTMP44 à une production de connaissance scientifique, dans une démarche de santé publique.

Objectifs : Face à l'absence de toute traçabilité des expositions passées, en dépit d'obligations juridiques pourtant existantes⁵⁰, une enquête fondée sur l'étude de l'activité réelle de travail sera menée auprès de dockers et d'agents portuaires du port de Nantes / Saint-Nazaire, aujourd'hui atteints de cancers (64 personnes recensées). Le projet s'articule autour de trois axes, complémentaires: 1) Produire de la connaissance sur les expositions passées, en partant de cas individuels pour éclairer des situations collectives ; 2) Aider à la reconnaissance des maladies professionnelles si des expositions professionnelles identifiées peuvent être liées aux pathologies survenues, et questionner le dispositif de prise en charge institutionnelle ; 3) Réfléchir à des actions de prévention en mettant en perspective les expositions d'hier avec le travail d'aujourd'hui : si des expositions à des agents cancérigènes perdurent aujourd'hui, travailler en lien avec les CHSCT, la médecine du travail, l'Inspection du travail, les responsables santé-sécurité, les ingénieurs conseil CARSAT, etc. sur les modalités de prévention (substitution, équipements individuels et collectifs de sécurité) ; étude de la législation (nationale et internationale) sur les substances identifiées.

Résultats attendus : Au-delà de l'étude de cas individuels, ce projet vise à **développer la**

⁵⁰ Notamment l'article L. 461-4 du *Code de la Sécurité sociale*, mentionnant l'obligation faite aux employeurs de déclarer les produits et procédés conduisant à maladie professionnelle ; et le décret CMR n° 2001-97 du 1er février 2001, instituant l'obligation, pour le médecin du travail, d'établir une attestation d'exposition dans tous les cas où un salarié a été exposé à des produits cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction.

connaissance sur les expositions professionnelles à des agents cancérogènes dans les métiers portuaires. Ceci dans une perspective de santé publique, c'est-à-dire dans le double objectif d'améliorer la prise en charge d'atteintes à la santé d'origine professionnelle et d'impulser des actions de prévention.

L'un des résultats attendus est le transfert de savoir-faire des deux régions où l'expérience existe (voir plus bas) vers les Pays de la Loire. Et ceci, sur deux plans, la reconstitution des parcours et des expositions professionnelles, et la mise en place d'un comité pluridisciplinaire agissant en faveur de la disparition des expositions. Cette action pilote sur le port de Nantes/Saint-Nazaire pourrait ensuite essaimer vers d'autres places portuaires en France et en Europe, dans le cadre d'un projet de recherche élargi, en s'appuyant sur les résultats du présent projet ESCALES et sur des collaborations à initier et à développer sur un laps de temps d'au moins trois ans.

Méthodologie : La prise en compte de la dimension temporelle et cumulative des histoires d'exposition inscrites dans les parcours professionnels est au fondement de la méthodologie mise en place. Nous bénéficierons de l'expérience et de l'appui méthodologique de deux dispositifs locaux de production de connaissance sur les maladies liées au travail, reconnus au plan national et partenaires associés au projet portuaire : le GISCOP93 en Seine-Saint-Denis, co-fondé par Annie Thébaud-Mony, sociologue initialement contactée par l'APPSTMP44, et le système d'information concret, mis en place sur le bassin de Fos-sur-Mer avec l'association APCME51. Notre dispositif d'enquête s'appuiera, d'une part, sur l'étude détaillée du parcours professionnel de dockers et d'agents portuaires aujourd'hui atteints de cancers, et d'autre part sur la connaissance du travail portuaire à Nantes et Saint-Nazaire (conditions de travail, organisation du travail, conditions d'emploi, type de marchandises déchargées/chargées, dispositifs individuels et collectifs de sécurité, contexte juridique et réglementaire, ...) et de ses évolutions historiques.

Partenaires du programme :

Le porteur du programme est le CDMO, au sein de la Fédération de Recherche : IUML (Institut universitaire mer et littoral). Le coordinateur scientifique est le professeur Patrick Chaumette. Christophe COUTANCEAU est lui en charge de la reconstitution des parcours professionnels et des entretiens auprès des anciens dockers et agents du port de Nantes/Saint-Nazaire, en tant que post-doctorant en sociologie. L'Observatoire des Droits des Marins (ODM) avec Véronique AUBERT a eu la charge de l'animation des équipes et des réseaux, le management du projet et ses opérations de valorisation. Le Cabinet DAUBAS-LETOURNEUX – Etudes & Enquêtes Sociales a en charge l'expertise scientifique et méthodologique en appui au dispositif d'enquête et la responsabilité de l'analyse des données quantitatives. L'Association pour la Protection de la Santé au Travail dans les Métiers Portuaires sur le port de Nantes / Saint-Nazaire (APPSTMP44) avec, son président Jean-Luc CHAGNOLLEAU, son vice-président Robert GUÉRIN, son trésorier Gilles RIALLAND et membres, Serge DOUSSIN, Karl MONTAGNE et Louis HAREL. Le Centre d'Histoire du Travail (CHT), structure de valorisation des archives syndicales; mémoire ouvrière sur le port de Nantes/Saint-Nazaire, avec Christophe PATILLON et Manuella NOYER animateurs-chercheurs en histoire. Le laboratoire Droit et Changement Social de la faculté de droit et des sciences politiques de l'université de Nantes, avec les juristes Augustin EMANE, maître de conférences chercheur, dont l'un des axes de travail est la réparation et la reconnaissance des risques professionnels et Franck HÉAS maître de conférences chercheur, l'un des axes de travail est la santé et conditions de travail. Le Groupement d'Intérêt Scientifique sur les Cancers d'Origine Professionnelle en Seine-Saint-Denis (GISCOP93), avec Emilie COUNIL épidémiologiste et Annie THÉBAUD-MONY, sociologue, pour leur compétences dans le recueil et l'exploitation des données de parcours professionnels auprès de patients atteints de cancers. L'Association pour la prise en charge des maladies éliminables (APCME), avec Marc ANDÉOL, économiste, pour ses compétences dans la mise en œuvre du système d'information concrète sur les expositions professionnelles du bassin d'emploi de Fos-sur-Mer et du

51 GISCOP 93, Groupement d'intérêt scientifique sur les cancers d'origine professionnelle en Seine-Saint-Denis. <http://www.univ-paris13.fr/giscop/>
APCME, Association médicale pour la prise en charge des maladies éliminables. <http://www.apcme.net/>

comité d'assainissement des postes exposant. Le colloque final d'ESCALES a eu lieu les jeudi 20 et vendredi 21 mars 2014, à Saint-Nazaire, Campus de Gavy Océanis⁵².

Programme régional **COSELMAR**, 2012-2016, « *La compréhension des socio-écosystèmes littoraux et marins pour la prévention et la gestion des risques* », présenté par la Fédération CNRS Institut Universitaire Mer et Littoral FR CNRS n° 3473.

Coordinateurs : Philipp HESS, directeur de l'unité de recherche Environnement, Microbiologie et Phycotoxines (EMP), Ifremer et Sophie PARDO, maître de conférences en sciences économiques à l'université de Nantes, LEMNA – pour le CDMO, Odile [DELFOUR](#)

Ce projet, retenu par la Région Pays de la Loire, porté par l'Ifremer et l'université de Nantes, institutions réunies au sein de la fédération de recherche Institut Universitaire Mer et Littoral (IUML, FR CNRS 3473, s'inscrit dans un contexte marqué par des conflits d'intérêt liés aux usages des ressources et des espaces maritimes, conflits potentiellement exacerbés par l'augmentation de la pression anthropique sur un environnement marin particulièrement fragile mais également par le constat que les usagers de l'espace maritime sont de plus en plus exposés aux risques naturels. Il a pour ambition d'apporter une meilleure compréhension des écosystèmes littoraux et marins et des ressources associées, ainsi qu'une réflexion sur la gestion et la prévention des risques engendrés par les facteurs naturels et anthropiques. L'objectif principal du projet COSELMAR est d'intégrer des travaux scientifiques interdisciplinaires autour de ces questions afin de construire une véritable expertise sur les risques en milieu littoral et marin. D'un point de vue scientifique, il est attendu des recherches menées dans le cadre de ce projet des résultats aussi bien en termes de recherche fondamentale qu'appliquée, et en particulier :

1. une connaissance et une compréhension fines des différents mécanismes clés sur lesquels l'effort de recherche est porté ;
2. une meilleure capacité à faire face aux risques associés à la conchyliculture, à la pêche, ainsi qu'aux nouveaux usages comme la production d'eau douce et la valorisation de biomasses peu ou pas encore exploitées ;
3. le renforcement d'un cadre d'expertise pluridisciplinaire apte à répondre de manière intégrée aux enjeux de gestion des espaces maritimes.

Le Centre de Droit Maritime et Océanique est associé à ce projet dans le cadre d'un axe transversal et international visant, à travers l'identification du risque que fait peser sur la biodiversité marine l'introduction d'espèces invasives, à examiner la pertinence du cadre juridique international. Cette étude s'inscrit également dans une perspective comparatiste puisqu'elle doit également permettre de confronter, sur cette question, les législations canadiennes et françaises.

Ce projet a obtenu un financement de la Région Pays de la Loire, s'inscrit dans un contexte marqué par des conflits d'intérêt liés aux usages des ressources et des espaces maritimes, conflits potentiellement exacerbés par l'augmentation de la pression anthropique sur un environnement marin particulièrement fragile, mais également par le constat que les usagers de l'espace maritime sont de plus en plus exposés aux risques naturels.

Le Centre de Droit Maritime et Océanique, coordonné par Odile DELFOUR, est doublement associé à ce projet qui débute en janvier 2013 pour une période de 4 ans puisqu'il participe à :

- l'axe 1 : biodiversité et environnement littoral : une étude visant à identifier le cadre juridique international de l'introduction d'espèces invasives dans l'espace maritime est en cours d'élaboration. Elle sera complétée par une étude de droit comparé entre la législation française et la législation canadienne.
- l'axe 3 : nouveaux risques et nouveaux usages de l'espace maritime et littoral

⁵² P. CHAUMETTE, V. DAUBAS-LETOURNEUX, A. EMANE, Fr. HÉAS, Chr. COUTANCEAU, *Enjeux de santé au travail et cancers : Les expositions à supprimer dans les métiers portuaires. Une recherche-action sur le Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire* : Programme Escales. 2014. ([halshs-01053748](#))

Pilar Carolina VILLAR, professeure en Droit Maritime et de l'Environnement, Département des Sciences Marines de l'université Fédérale de Sao Paulo, Brésil, a donné deux conférences dans le cadre du Master DSAMO : l'une *Ballast Water Management in Brazil and invasive marine species*, le mardi 14 octobre 2014, l'autre *The strategic role of the Blue Amazon and the process of establishing its outer limits*, le mercredi 15 octobre 2014.

La conférence finale du programme COSELMAR a eu lieu les 8 – 9 et 10 juin 2016, à la Cité des Congrès de Nantes « Risques et opportunités pour les socio-écosystèmes marins et côtiers »
<http://www.coselmar.fr/evenements/conference-oceanext.html>

Dans le cadre de ce programme de recherche Coselmar sur la « compréhension des socio-écosystèmes littoraux et marins pour la prévention et la gestion des risques », **Odile Delfour-Samama** a dirigé trois mémoires de recherche de Master 2, financés par le projet Coselmar :

- Pierrick DESCHAMPS, *La gouvernance du domaine public maritime autour de l'implantation d'activités énergétiques en mer.. Etude de droit comparé France/Québec.*
- Jean-Baptiste TIACOH, *L'encadrement juridique de l'introduction d'espèces exotiques en milieu marin : de la prévention des introductions à la gestion in situ des espèces introduites.*
- Guillaume LE HÉTET, *Le régime juridique de l'éolien flottant.*

Les 8, 9 et 10 juin 2016 a été organisé à la Cité des Congrès de Nantes, le colloque **Oceanext**, « *Risks and Opportunities in Marine and Coastal Social-Ecosystems* ».

Plus de **220 inscrits**, des chercheurs représentant des laboratoires de 18 nationalités différentes (Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Chili, Espagne, Finlande, France, Grande Bretagne, Ghana, Irlande, Maroc, Nouvelle Calédonie, Pays Bas, Norvège, Nouvelle Zélande, Portugal, USA), 4 sessions plénières, 14 keynotes, 65 présentations orales, 19 flash présentations, 20 posters, 4 tables rondes et 9 binômes pour "3 minutes pour COSELMAR" !

Le Dr. Cédric LEBOEUF a participé à une table-ronde sur « Les Energies marines renouvelables, quel défi ? » ; Patrick CHAUMETTE a animé une table-ronde sur « La mer à partager - Politique d'aménagement de l'espace maritime en France : élaboration des documents stratégiques de Façade ».

<https://oceanext.sciencesconf.org/>

Programme européen, **HUMAN SEA**, 2014-2019, Advanced Grant 2013, n° 340770, European Research Council (ERC) site internet du [projet ERC Human Sea](#)

« Il faut rendre la mer humaine ».

Le projet porte sur la refondation notionnelle du droit de l'Océan. Le développement d'activités humaines en mer conduit à une transformation du droit de la mer et du droit maritime, en vue de la protection de l'environnement marin et de la préservation du système océanique, essentiel pour l'équilibre climatique. Le droit a pour fonction de civiliser les activités nouvelles que les innovations technologiques permettent. Les activités d'extraction sur le plateau continental ont été prises en compte par la Convention de Genève de 1958, puis la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, afin de protéger les États côtiers. La création de la Zone Économique Exclusive, par la Convention de 1982, s'efforce d'encadrer l'effort de pêche et de protéger les ressources halieutiques. Mais le droit maritime reste centré sur le concept de navire, laissant de côté les nouveaux bâtiments de mer et leurs travailleurs. Le développement d'activités illicites en mer interroge les compétences des États, ainsi que leur coopération.

Le transport maritime a été un laboratoire de la mondialisation dès les années 1970 à travers la libre immatriculation des navires. Le rattachement du navire à l'État dont il bat le pavillon a du être complété par les contrôles des États du port et le développement d'un droit international minimal, créé par l'OMI et l'OIT. Pour autant, l'internationalisation du travail maritime laisse place à la mosaïque des législations nationales, c'est-à-dire à une concurrence mal encadrée. Au-delà des navires, des marins et

des gens de mer, le statut des plates-formes d'exploration ou d'exploitation, inspiré du droit minier, laisse de grandes zones d'incertitude quant au statut de leurs travailleurs, que l'État côtier ne peut combler, compte tenu notamment de la diversité des opérateurs et exploitants, susceptible de choisir librement leurs sièges sociaux et la loi applicable aux contrats de travail.

Le développement des activités humaines en mer nécessite de repenser les concepts nés de l'histoire des activités maritimes et de la navigation, la notion même de navire et de bâtiment de mer, par exemple. Le développement d'activités illicites en mer interroge l'intervention des États en mer, de leurs eaux territoriales vers la haute mer. Les compromis trouvés en 1982 méritent d'être interrogés, compte tenu des menaces et des techniques nouvelles. Comment penser au XXI^{ème} siècle la civilisation par le Droit de ces nouvelles activités en mer ?

Tel était le point de départ de ce programme international de recherche, organisé en diverses thématiques : les transports maritimes, les activités illicites en mer, les exploitations en mer des énergies fossiles et renouvelables, les nouveaux risques maritimes, les frontières maritimes et les migrations, la protection du système océanique.

Ce programme a débuté le 1^{er} mars 2014, avec le recrutement de Véronique AUBERT en tant que manager du programme, à la suite de sa gestion de l'Observatoire des Droits des Marins depuis 2004. Le recrutement de Cédric LEBOEUF, en tant que premier Post-Doctorant, a contribué à lancer le premier work-package (WP) consacré à la mondialisation de la marine marchande et de l'internationalisation du travail maritime. Cette recherche prolongeait des travaux anciens et fut enrichi par un colloque organisé par Odile DELFOUR-SAMAMA, Cédric LEBOEUF et Gwenaele PROUTIERE-MAULION, les 11 et 12 juin 2015, *Nouvelles routes maritimes - Origines, évolutions et perspectives*⁵³. Les routes maritimes du commerce international sont le résultat de l'évolution des données économiques, géopolitiques et techniques. Elles se créent, s'adaptent, disparaissent, sous l'influence de circonstances extérieures, notamment politiques et économiques. Les routes des épices sont historiquement un parfait exemple de ces évolutions. Les creusements du canal de Suez, puis de celui de Panama furent des transformations majeures des routes maritimes. Les boîtes de Malcom Mc Lean ont modifié le transport ferroviaire, avant de révolutionner le transport maritime par des porte-conteneurs de plus en plus imposants, modifiant la cartographie portuaire. Le réchauffement climatique ouvre-t-il véritablement deux nouvelles routes polaires l'une dans les eaux russes, l'autre dans les eaux canadiennes, avec tous les différends et toutes les tensions qui en découlent ? Les navires ont créé les routes maritimes, mais la plus grande partie de l'océan reste un désert, permettant là des routes maritimes sportives, en solitaire ou en équipage. Forces navales et navires océanographiques complètent les activités humaines en mer.

Le travail maritime internationalisé.

Les mutations du travail à bord des navires marchands, premier secteur internationalisé du fait de la liberté d'immatriculation des navires, de la recherche d'une main d'œuvre économique, compétitive, mais compétente a donné lieu à la publication d'un livre international en 2016, *Seafarers: an International Labour Market in Perspective – Gens de mer : un Marché International du Travail*⁵⁴. L'entrée en vigueur, en août 2013, de la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, convention à caractère universel par le mécanisme du contrôle des navires par l'État du port, rénove l'encadrement de ce secteur, notamment à travers la certification sociale des navires. Le contrôle des sociétés de manning et le rattachement des gens de mer à un système de protection sociale constituent deux chantiers, ouverts par la Convention, particulièrement complexes, sources de concurrences déloyales. D'autres travaux ont été conduits, lors d'un colloque à Bilbao, le 13 septembre 2016, Seminario de la Red de Investigación *Maritime Work Watch*, « Una mirada a los problemas actuales y

⁵³ O. DELFOUR-SAMAMA, C. LEBOEUF et Gw. PROUTIERE-MAULION (dir), *Nouvelles routes maritimes - Origines, évolutions et perspectives*, A. PEDONE, Paris, 2016, 269p. <http://www.pedone.info/792/NRM.html>

⁵⁴ P. CHAUMETTE (dir.), *Seafarers : an International Labour Market in Perspective - Gens de Mer : un Marché International du Travail*, Gomylex, Bilbao, 2016, 436p. halshs-01469625

cambios futuros del Derecho del Trabajo Marítimo »⁵⁵. La mise en œuvre et les amendements de la convention du travail maritime de 2006 de l'OIT, ainsi que la révision de la Convention 185 relative aux pièces d'identité des gens de mer, ont fait l'objet d'un suivi attentif⁵⁶.

La Convention 188 de l'OIT sur le travail à la pêche a également fait l'objet de travaux et de publications, en coopération avec Olga FOTINOPOULOU-BASURKO de l'universidad del País Vasco et Xosé Manuel CARRIL VASQUEZ de la Universidad de A Coruña⁵⁷. Les thématiques de la sécurité maritime, de la sûreté portuaire et maritime, de la sécurité du travail à bord furent au centre du Work Package 3.

Les activités illicites en mer.

Cédric LEBOEUF a participé à la mise en œuvre du second WP relatif à la lutte contre les trafics illicites en mer, la traite d'êtres humains, la drogue et les stupéfiants, la piraterie et la violence en mer, c'est-à-dire le développement de la prévention et des technologies de surveillance, la coopération entre États. A l'initiative de Frantz MYNARD et de Frédéric DAVANSANT, un colloque portant sur « La piraterie : de la mer au cyberspace », fut organisé les 5 et 6 juin 2014, dans le cadre des Journées scientifiques de l'université de Nantes. Il a inauguré le programme de recherche « Human Sea », ouvrant cette seconde thématique⁵⁸. Un symposium international s'est tenu le 5 au 6 octobre 2015 et la publication d'un livre international est intervenue en 2016, *Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at Sea - Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer*⁵⁹. Le deuxième WP a également entraîné le recrutement du premier doctorant, Yann TEPHANY le 1^{er} décembre 2014. Sa thèse, *La lutte contre les activités illicites en mer* a été soutenue le 18 juin 2019. Ensuite, un deuxième doctorant, Gaëtan Balan, fut recruté le 1^{er} janvier 2015, dont la thèse *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer - La construction d'un cadre institutionnel et matériel* a été soutenue le 10 décembre 2019. Les questions de piraterie et de violences en mer, ainsi que la problématique du sauvetage en mer de passagers en cours de migrations furent d'une grande actualité et furent suivies avec grande attention, notamment à travers la thèse de doctorat de Roland LE GOFF, *La protection des navires soumis au risque de piraterie – Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalienne (2006-2013)*⁶⁰ et d'autres publications⁶¹.

⁵⁵ O. FOTINOPOULOU BASURKO (dir.), *Problemas actuales y cambios futuros del Derecho del Trabajo Marítimo*, Gomylex Ed., Bilbao, 2017.

⁵⁶ P. CHAUMETTE, « Piraterie et proposition d'amendements 2017 de la Convention MLC 2006 de l'OIT », *Neptunus*, e.rev. Université de Nantes, vol. 23, 2017/2 www.cdmo.univ-nantes.fr, « Amendements 2018 de la Convention du Travail Maritime de l'OIT de 2006 sur la captivité des marins, en raison d'actes de piraterie ou de violences en mer », *Neptunus* e.rev. Université de Nantes, vol. 25, 2019/ 4 www.cdmo.univ-nantes.fr - « La révision de la Convention n° 185 de l'OIT de 2003 relative à la Pièce d'identité des gens de mer (PIGM) », 26 juin 2017 <https://humanssea.hypotheses.org/817> - « Protection des gens de mer contre les violences en mer », Note publiée le 8 Janvier 2018, <http://humanssea.hypotheses.org/958> Egalement, P. CHAUMETTE, « OIT : Recueil de directives sur la sécurité et la santé dans le secteur de la construction et de la réparation navales », Note publiée le 7 Mai 2018, <https://humanssea.hypotheses.org/1041>

⁵⁷ O. FOTINOPOULOU-BASURKO, P. CHAUMETTE & X.M. CARRIL VASQUEZ, *Estudio Técnico-Jurídico del Convenio 188 sobre el Trabajo de la Pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo*, Editorial Aranzadi, 2018, ISBN: 978-84-9177-590-4

⁵⁸ « La piraterie : de la mer au cyberspace », in *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, Tome XXXVI, 2018, pp. 275-572.

⁵⁹ P. CHAUMETTE (dir.), [Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea - Espaces marins : Surveillance et prévention des trafics illicites en mer](https://doi.org/10.1017/9781108752988), Gomylex, Bilbao, 2016, 316p. [hal-01525298](https://doi.org/10.1017/9781108752988)

⁶⁰ R. LE GOFF, *La protection des navires soumis au risque de piraterie*, thèse droit, université de Nantes, 14 décembre 2016, sous la direction de P. CHAUMETTE et E. MONDIELLI, accessible en ligne sur <https://nantilus.univ-nantes.fr/>

⁶¹ P. CHAUMETTE, « Piraterie en Méditerranée et action médiatique ? Les dérives du navire C-Star », note publiée le 25 août 2017, <http://humanssea.hypotheses.org/878> - « Détournement de la convention SAR ? Sauvetage en mer, code italien de déontologie des ONG et garde-côtes libyen », note publiée le 25 août 2017, <http://humanssea.hypotheses.org/889>. Pour une publication plus ample, P. CHAUMETTE, « Les réfugiés en mer : droit des réfugiés ou droit de la mer ? », Colloque Angers, Faculté de Droit, 30 avril 2018», *Neptunus*, e.rev. Université de Nantes, vol. 23, 2017/4, www.cdmo.univ-nantes.fr ainsi que Thaïssa MEIRA, «An

Xosé Manuel CARRIL VASQUEZ a prolongé les travaux relatifs à la pêche illégale non déclarée, non réglementée (INN ou IUU en anglais), notamment ceux de Michel MORIN⁶², par la publication d'un ouvrage : [La pesca pirata. Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social](#) (*La pêche pirate. Une étude juridique du point de vue du droit du travail et de la sécurité sociale*)⁶³.

Les nouveaux risques maritimes.

Cédric LEBOEUF a participé, à partir d'octobre 2015 à la mise en œuvre du troisième WP sur les nouveaux risques maritimes, dans la gestion des ports, des énergies marines renouvelables, et des plates-formes pétrolières et gazières offshore, installées sur les plateaux continentaux, ainsi que sur l'adaptation des droits miniers aux activités offshore. Ce troisième WP a conduit au recrutement, le 1^{er} octobre 2015, d'un deuxième post-doctorant, Jonathan RUILLE, docteur en sciences de gestion de l'université de Nantes, spécialiste du management de la sécurité maritime. Dans le prolongement de sa thèse, *Management des risques intégré des navires et de leurs armements : un ferry peut-il être une organisation à haute fiabilité ?*, le concept d'organisation à haute fiabilité (High Reliability Organization, HRO), fut au centre du colloque « Human Sea-Marisk », les 3 et 4 octobre 2016, en partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), l'Ecole Nationale de la Sécurité et de l'Administration de la mer (ENSAM) et le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (GPMNSN)⁶⁴. Ce colloque a permis la réalisation d'une Junior Conférence internationale permettant à de jeunes docteurs ou à des doctorants de présenter d'abord leur projet de contribution, puis d'être invités à communiquer dans une session parallèle au colloque. Certains jeunes contributeurs ont pu présenter leur communication, le lendemain, lors de la séance finale. En France, et particulièrement chez les juristes, les posters ne sont pas de mise et les communications dans les colloques ou les publications dans les revues sont réservées aux titulaires du doctorat. Il s'agit implicitement d'une forme de sélection. Il en est de même au Japon. Les pratiques évoluent, mais il est nécessaire de disposer des moyens financiers adaptés. Les communications de la Junior Conférence ont été publiées dans l'ouvrage [Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?](#).

Le développement des activités gaz-pétrole en mer, énergies fossiles dont il conviendrait de se passer pour limiter le réchauffement climatique, a donné lieu à d'autres travaux, dont la thèse de doctorat de Florian THOMAS, débuté avant le programme Human Sea, dans le cadre d'un financement régional, soutenue le 5 février 2018, *Les relations de travail offshore - Contribution à l'étude du pluralisme juridique*⁶⁵. Raphael VIANNA GONÇALVES, docteur en droit de l'Université Paris 1 Panthéon-

Assement on Migration with Dignity in the Pacific (Kiribati & New Zealand)", Neptunus e-revue, université de Nantes, vol. 24, 2018/4, www.edmo.univ-nantes.fr - Chie KOJIMA, Professor of International Law, Faculty of Law, Musashino University, Tokyo, Japan, "The use of force in turnback operations against asylum seekers' boats and international law", 26 June 2018, <https://humansa.hypotheses.org/1073> - Gw. PROUTIERE-MAULION, « La lutte contre la piraterie », in Laurent SIGUOIRT (dir.), *Transports et sécurité*, LexisNexis, Paris, 2019, pp. 53-66.

⁶² M. MORIN, « L'accord FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'Etat du port », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXVIII, 2010, pp. 393-410 - « La lutte contre la pêche INN et la responsabilité des Etats », in *Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea / Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, P. CHAUMETTE dir., Gomylex Editorial, Bilbao, 2016, pp. 83-97 - « L'Union Européenne et l'identification des pays tiers non coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXXIV, 2016, pp. 229-248.

⁶³ X.M. CARRILVASQUEZ, [La pesca pirata. Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social](#) (*La pêche pirate. Une étude juridique du point de vue du droit du travail et de la sécurité sociale*), Ed. Atelier Libros Jurídicos, Barcelone, 2019.

⁶⁴ P. CHAUMETTE (dir.), [Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?](#), Gomylex Ed., Bilbao, 2017, 480p. [hal-01793050](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01793050)

⁶⁵ Fl. THOMAS, [Les relations de travail offshore - Contribution à l'étude du pluralisme juridique](#), Presses universitaires d'Aix-Marseille (PUAM), coll. Droit maritime, aérien et des transports, 2019, 604p.

Sorbonne, sous la direction du professeur Philippe DELEBECQUE, brésilien et avocat au Brésil, a été recruté le 2 mai 2016 pour deux années. Du fait de sa recherche doctorale, *Exploitation offshore d'hydrocarbures et responsabilité civile : droit comparé : Brésil, France et Etats-Unis*, il est un spécialiste du gaz et du pétrole offshore, des problématiques de responsabilités en raison des pollutions marines. Il a participé au colloque des 3 et 4 octobre 2016 et a très fortement contribué aux séminaires suivants, cinq en 2017 et 2018, notamment au séminaire réalisé à Tromsø, en partenariat avec l'université d'Oslo et le professeur Erik ROSAEG ; dans le cadre de "Arctic Frontiers 2018 - Connecting the Arctic" conference.

Ces réflexions furent poursuivies dans plusieurs séminaires, en coopération avec des chercheurs invités par le Programme Human Sea, pour un séjour de recherche de quelques mois. "L'exploration et l'exploitation offshore gazière et pétrolière. Prévention et responsabilité civile", 28 juin 2017 à la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin à Nantes – « *La dimension européenne de la sûreté et de la sécurité maritime. Aspects juridiques et opérationnels de l'action en mer* », 26 octobre 2017 à la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin à Nantes – « *La responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages pétroliers transfrontaliers causés par des installations offshore* », organisé dans le cadre de "Arctic Frontiers 2018 - Connecting the Arctic" conference, 23 January 2018, Tromsø, Norway, en partenariat avec l'université d'Oslo et le professeur Erik ROSAEG, Kristoffer SVENDSEN. Ces contributions ont été publiées dans un ouvrage, *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières*⁶⁶.

Nouvelles activités en mer - prospective sur le cadre juridique.

Le Work Package 4 a poursuivi l'analyse du cadre international des nouvelles activités en mer, mais a également développé la dimension européenne, l'articulation du niveau international et du niveau régional, les politiques européenne maritimes, à la recherche d'une politique maritime intégrée. Danilo GARCIA CACERES, équatorien et chargé de cours à l'Université centrale de l'Équateur à Quito, docteur en droit de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction de Chahira BOUTAYEB, *La conservation des milieux marins en droit international et droit de l'Union européenne*, est spécialiste du droit de l'environnement marin, mais aussi de l'articulation du droit européen avec les conventions internationales. Il a été recruté du 1^{er} avril 2017, et impliqué dans le 4^{ème} WP en se consacrant aux questions de pollution et de biodiversité marine, d'interactions entre le droit international et le droit européen, et enfin de gouvernance des océans. Il a participé à la publication du livre collectif en 2018, *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières*. Sa tâche principale fut l'aide à la conception et à la mise en œuvre du 5e WP final, de synthèse «Vers un nouveau droit maritime ? Concepts communs pour définir et réglementer les activités humaines en mer », c'est à-dire le colloque final, qui fut intitulé : *Transforming the Ocean Law by Requirement of the Marine Environment Conservation – Le droit de l'océans transformé par l'exigence de conservations de l'environnement marin*.

La politique européenne de sécurité maritime a fait l'objet de l'excellente thèse de doctorat soutenue par Peter LANGLAIS, en 2016, sous la direction du professeur Fabrice PICOD, *Sécurité maritime et droit de l'Union européenne*⁶⁷. Son développement dans le cadre de conventions internationales et sa mise en œuvre sous la supervision de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA-AESM) ont été traités dans les chapitres de Chahira BOUTAYEB et Peter LANGLAIS dans le livre *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans:*

⁶⁶ P. CHAUMETTE (Coord.), « *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières* », Gomylex Editorial, Bilbao, 2018. [hal-01984841](#)

⁶⁷ P. LANGLAIS, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Bruxelles, Collection Droit de l'Union européenne, 2018, 955 p.

Conservation, Ressources et Frontières, et une synthèse dans P. CHAUMETTE et P. LANGLAIS, « Politique européenne de sécurité maritime »⁶⁸.

Les thèmes du sauvetage des vies en mer et de la sûreté et de la sécurité maritimes ont été développés en profondeur lors du séminaire sur La dimension européenne de la sûreté et de la sécurité maritimes - Aspects juridiques et opérationnels de l'action en mer « *La dimension européenne de la sûreté et de la sécurité maritimes. Aspects juridiques et opérationnels de l'action en mer* », qui s'est tenu le 26 octobre 2017 à la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin, à Nantes, pour analyser notamment la dimension européenne de l'action en mer, les enjeux de souveraineté et la protection des ressources, à travers une discussion multidisciplinaire sur les obligations imposées par la convention et les actions des agences maritimes européennes. Des sujets tels que les ambitions et l'influence maritimes internationales de l'Union européenne, les défis migratoires et la traite illégale d'êtres humains en mer, ainsi que le rôle et la responsabilité potentielle des agences maritimes européennes.

Sauver des vies humaines en mer s'inscrit dans un cadre international, mais il est mis en œuvre à l'échelle régionale et nationale. La politique européenne d'immigration, la politique commune de la pêche et la politique européenne de sécurité maritime ont conduit à la mise en place d'agences. Les attributions de ces agences et les missions de ces agences doivent être liées, ainsi que les prérogatives nationales, les politiques nationales et le fonctionnement des administrations. La mise en place d'une fonction européenne de garde-côtes et de garde-frontières a été analysée en détail, de même que l'opération EUNAVFOR MED Sophia⁶⁹. L'évolution de l'examen de la politique italienne notamment, de fermeture de ses ports et de harcèlement des navires de sauvetage des ONG a été poursuivie⁷⁰. La thèse de Gaëtan BALAN, soutenue en décembre 2019, *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer - La construction d'un cadre institutionnel et matériel*, synthétise les évolutions normatives, institutionnelles, à travers le développement des diverses Agences de l'Union européenne, ainsi que leur coordination, les rapports entre l'UE et les pays membres du sud de l'UE, peu soutenus par les Etats membres du nord et de l'est, dans l'accueil des demandeurs d'asile⁷¹.

Le thème de la mise en œuvre d'une politique européenne intégrée a été repris lors du séminaire *Oceans Trends 2018*, qui a été co-organisé avec l'Université Maritime Mondiale (WMU) les 29-30 août 2018, à Malmö, sur les nouvelles technologies, la navires dits autonomes ou téléguidés, la planification de l'espace maritime, mettant en évidence le danois, le suédois et Spécificités françaises. Notre collègue géographe Brice TROUILLET, a rédigé un rapport de synthèse sur les diverses pratiques nationales dans le monde, entre plans stratégiques et cartographie normative. Sa présentation a donné lieu à une approche comparative de la manière dont l'administration maritime française élabore ses documents stratégiques sur les bassins maritimes et des approches danoise et suédoise dans lesquelles les collectivités locales jouent un rôle plus important qu'en France. En France, les espaces marins sont du domaine de l'État, sous l'œil attentif des conseils régionaux en ce qui concerne les activités économiques en mer. Une comparaison avec les pratiques danoises et suédoises a été développée, ces deux pays reconnaissant une compétences en mer aux communes, dans les mêmes dimensions géographiques de celles de l'Etat. Malheureusement ce séminaire intervenu tardivement dans le programme de recherche n'a pu donner lieu à une publication.

⁶⁸ P. CHAUMETTE et P. LANGLAIS, « Politique européenne de sécurité maritime », in Laurent SIGUOIRT (dir.), *Transports et sécurité*, LexisNexis, Paris, 2019, pp. 19-52.

⁶⁹ Voir les contributions de Serge BESLIER, Danilo GARCIA-CACERES, Federica MUSSO, Gaëtan BALAN, Chahira BOUTAYEB et Carole BILLET, in P. CHAUMETTE (coord.), *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières*, Gomylex Editorial, Bilbao, 2018, [hal-01984841](#)

⁷⁰ P. CHAUMETTE, « La solitude des capitaines de navire et des pêcheurs tunisiens en Méditerranée », in J.M. SOBRINO HEREDIA & G.A. OANTA (coord.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, Libreria Bosch, 2020, pp. 81-114. V. L. CARBALLO PINEIRO, «La gestión de los flujos migratorios y su impacto en las relaciones laborales a bordo de buques mercantes y pesqueros», *ibidem*, pp. 55-80.

⁷¹ G. BALAN, *L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer - La construction d'un cadre institutionnel et matériel*, Thèse Droit, université de Nantes, décembre 2019.

Bien qu'au début du projet, les différents modules de travail WP spécifiques, sectoriels, semblaient être séparés ou distincts, la recherche a mis en évidence les liens et les interactions entre eux, liés aux concepts de sûreté et de sécurité, aux impacts transversaux des innovations technologiques. La diversité des sources juridiques internationales, régionales et nationales, la diversité institutionnelle, la mise en œuvre de stratégies régionales ou internationales, la recherche de politiques maritimes intégrées et de coopération interétatique dessinent un tableau des plus complexe, nécessitant la recherche des principes fondamentaux et des lignes de force.

Le nouveau droit de l'océan transformé par la protection de l'environnement marin : Complexité, fragmentation et cohérence.

Le droit des océans se situe à la croisée du droit de la mer, du droit maritime et du droit de l'environnement, aujourd'hui devenu indispensable. Mais l'image évoquée par le terme carrefour n'est pas bien adaptée. Il serait préférable d'envisager une confluence, où le droit océanique est un fleuve formé par trois confluent, c'est-à-dire les branches du droit, mentionnées ci-dessus. La double horizontalité de l'océan est prise en compte, moins sa verticalité : une approche globale de l'océan est pourtant nécessaire.

Les recherches en cours ont montré que deux dimensions horizontales des océans sont prises en compte, à savoir la surface de l'océan, utilisée pour la navigation, et les fonds marins, utilisés pour exploiter les ressources minérales, gazières et pétrolières, installer des éoliennes à fondation fixe pour le moment et flottantes, ancrées par des câbles, dans le futur, en substance: les plateaux continentaux. Dans la mesure où les ressources halieutiques et halieutiques ont été exclues du projet, activité de longue date déjà suivie par de nombreux spécialistes, la colonne d'eau et les ressources biologiques de l'océan ne faisaient pas partie du processus de réflexion et de discussion, révélant ainsi que la place du milieu marin l'environnement n'a pas été pris en compte dans le projet du programme. Une approche globale de l'océan exigerait également que sa verticalité, son volume et donc ses ressources biologiques soient évalués et protégés⁷².

A la suite de la Conférence des Nations Unies de Stockholm de 1972, s'efforçant de mettre en œuvre une approche globale, des conventions régionales sont nées, destinées à un écosystème particulier, prenant en compte l'ensemble des nuisances d'une même zone, permettant aux États riverains de s'imposer un cadre contraignant. Il n'existe pas un océan, mais des mers diversifiées. Il existe maintenant 12 conventions internationales régionales qui couvrent le Golfe Persique, la Mer Rouge et le Golfe d'Aden, l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les Caraïbes, le Pacifique Sud-Est, l'Afrique de l'Est, le Pacifique Nord-Ouest, le Pacifique Nord-Est, le Pacifique Sud, l'est de l'Asie et la Mer Noire⁷³. Récemment la Mer Caspienne a fait l'objet d'un accord régional spécifique. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 a particulièrement développé les compétences et responsabilité des États côtiers, en sus de l'extension des eaux sous souveraineté (art. 21) et en accompagnement de la création de la Zone Économique Exclusive (ZEE), sous juridiction (art. 56).

Le séminaire « *Prospectives océaniques - Biodiversité en haute mer - Responsabilité environnementale* », le 28 mars 2018, à la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin à Nantes, a participé à la construction scientifique du colloque final du programme. Les principales communications portaient sur la haute mer et les principes de conservation de l'environnement marin : la démarche de précaution, le principe de prévention et la responsabilité environnementale sont développés dans les avis consultatifs de la chambre pour le règlement des différends relatif aux fonds

⁷² D. CACERES GARCIA, *Perspectiva jurídica internacional para la conservación de las áreas marinas protegidas del mar Mediterráneo en España*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, préface Patrick CHAUMETTE. V. aussi P. CHAUMETTE, « Sensibilisation au système océanique », *Neptunus*, e.revue, Université de Nantes, vol. 24, 2018/ 1 www.cdmo.univ-nantes.fr

⁷³ Sur les conventions régionales de protection de l'environnement marin, v. J.P. BEURIER, *Droit international de l'environnement* n° 422- 455, pp. 239-256 - J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 3^{ème} éd., 2014, spécialement, Livre 8 La protection de l'environnement marin, p. 1119 et s.

marins par le TIDM, ainsi que par la Cour de Justice de l'Union européenne. Il convient de prendre en compte les efforts de protection de la biodiversité en haute mer, au-delà des zones sous juridictions nationales (ZAJN)⁷⁴. Le nouvel instrument juridique contraignant, négocié actuellement dans le cadre des Nations Unies, en vue d'un complément à la Convention sur le droit de la mer, « projet d'accord sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine – ZAJN », vise, entre autres : l'exploitation des ressources génétiques marines, l'instauration de zones marines protégées, ainsi que l'introduction de mécanismes d'évaluations d'impacts relatifs liés aux activités humaines en mer. Ce séminaire a permis des échanges sur les enjeux de cet accord en projet. En premier lieu, parce que l'espace et le volume marins soumis au droit, sont vastes. En second lieu, parce que les risques de pollution et de préjudices, mais aussi l'exploration et l'exploitation de ressources convoitées sans limites, peuvent condamner l'humanité à sa propre destruction.

Le colloque final avait 4 thèmes, basés sur les fonds marins (plateaux continentaux et zone internationale), la colonne d'eau (biodiversité et haute mer), les activités en mer (synthèse sur la pêche, le commerce, les énergies marines renouvelables - EMR) et les principes juridiques de protection de l'environnement marin. Intitulé *Transforming the ocean law by requirement of the marine environment conservation - La transformation du droit de l'océan par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, il eut lieu les 15, 16 et 17 octobre 2018 à La Cité, le Centre des Congrès de Nantes, et à la Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin de Nantes ; deux Junior Conférences prirent place l'une dans le cadre du colloque avec deux présentations sommaires dans l'ultime séance plénière et l'autre le dernier jour, conférence plus francophone.

La conférence finale s'est construite autour de ces mêmes thèmes: la protection du milieu marin, la conservation de la biodiversité marine, l'exploitation des fonds marins et la préservation du milieu marin. Un équilibre fut recherché entre conservation et exploitation, à travers les principes issus de la jurisprudence des juridictions internationales, notamment dans l'interprétation de l'article 192 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Le droit international peut-il lier le changement climatique, l'océan et la biodiversité marine? Des approches régionales seront développées pour l'Antarctique, l'Union européenne et les pêcheries hauturières, l'exploitation des fonds marins dans la zone. C'est dans ce cadre que de nouvelles activités en mer peuvent être déployées, des activités anciennes comme la navigation et la pêche doivent être modernisées, l'exploitation du gaz et du pétrole en mer peut éventuellement être poursuivie et les énergies marines renouvelables développées⁷⁵.

Le colloque met l'accent sur la fragmentation institutionnelle et la fragmentation normative du droit de l'océan ; la diversité des conventions de mers régionales, dans le cadre du Programme des Nations Unies pour l'environnement en est une excellente illustration⁷⁶. Il en est de même de la diversité des

⁷⁴ Odile DELFOUR-SAMAMA, « *La haute mer entre volonté de conservation et recherche d'exploitation* » - Eleftheria ASIMAKOPOULOU, « *L'exploitation de la biodiversité en haute mer et le changement climatique : les approches de l'Economie bleue* ».

Marie BONNIN, « *Le droit et les zones vulnérables internationales : approches spatiales* ».

Danilo GARCIA-CACERES, « *Analyse du projet d'accord sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine – ZAJN* ».

Eirini PANTELIDIMOU, « *La responsabilité environnementale dans la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE)* »

Marta ABEGÓN NOVELLA, « *Les avis consultatifs de la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins du Tribunal International du Droit de la mer comme instrument de protection de l'intérêt général de la communauté internationale, et particulièrement de l'environnement de la zone internationale des fonds marins.* »

⁷⁵ 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 Editorial, Madrid, 2019, 550p. [halshs-02395852](#)

⁷⁶ P. CHAUMETTE, « Program HUMAN SEA – Final Activity Report (2014-2019) », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, T. XXXVIII, 2020, pp. 209-244.

aires marines protégées⁷⁷. La cohérence est à rechercher dans les principes mêmes du droit international de l'environnement⁷⁸.

Sans reprendre l'essentiel du rapport scientifique final du programme européen Human Sea⁷⁹, il est possible de se référer à la communication de Simone BORG, professeure à l'université de Malte, "Conservation of the marine environment and the exploitation of the Seabed –The Ocean; Climate change and Marine Biodiversity of the Benthic Zone: Joining the Dots", telle que résumée par nos soins :

« L'application d'une approche intégrée est largement reconnue comme un aspect essentiel de toute politique et de tout régime juridique pour la conservation des ressources naturelles. La relation complexe entre les ressources marines vivantes, le climat et les océans a été maintes fois soulignée au niveau scientifique et même politique. Le concept de « frontières planétaires » a mis en évidence la relation inextricable par laquelle la planète « se régule » comme un écosystème holistique.

En pratique, il reste toutefois quelque peu confiné à la science et à la rhétorique politique. En vertu du droit international, le changement climatique, les océans et la biodiversité marine continuent d'être réglementés de manière distincte les uns des autres. Malgré la volonté renouvelée de la communauté internationale, au cours des dernières années, de réglementer de manière plus ambitieuse et plus efficace le changement climatique ainsi que la gouvernance des océans, y compris la conservation de la biodiversité et des habitats marins, l'élaboration de normes internationales continue à évoluer en « silos ». La présentation souligne le besoin urgent du droit international d'adopter une approche intégrée efficace pour réglementer un aspect de la gouvernance des océans, à savoir l'utilisation durable des ressources vivantes des fonds marins, menacée par les impacts négatifs du changement climatique. Le changement climatique est un facteur de menace multipliant les problèmes actuels liés aux fonds marins (par exemple, le blanchissement des coraux) ainsi que la cause de nouveaux risques (par exemple, la rupture d'hydrates de méthane) pour l'océan et ses ressources. Ce chapitre examinera d'abord les sources de droit international applicables à la recherche de normes multilatérales applicables et la pertinence de celles-ci pour la protection de l'océan contre les risques liés au changement climatique.

Le chapitre vise à démontrer que, si la multitude de normes internationales existantes, bien appliquée, améliorerait considérablement la santé des océans et de ses ressources, des normes de fond et de procédure « novatrices » pourraient assurer une meilleure résilience et une préparation permettant d'adapter la gouvernance des océans aux effets du changement climatique. Un manque d'action dans cette direction mettrait en péril la gouvernance durable des océans conformément à la règle de droit. Reprenant le thème de la Conférence sur la conservation du milieu marin et l'exploitation des fonds marins, cette contribution, dans sa conclusion, suggère des techniques juridiques susceptibles de concilier l'application des principes / normes juridiques internationaux, avec les mesures d'atténuation et d'adaptation requises pour prévenir éventuellement les changements géophysiques, chimiques et biologiques océaniques que le changement climatique peut provoquer et les effets que ces changements ont sur l'humanité et la biodiversité. L'inclusion de ces normes dans l'accord d'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, au-delà des espaces sous juridiction nationale, actuellement en cours de négociation, ou même d'un nouvel instrument

⁷⁷ O. DELFOUR-SAMAMA « Les aires marines protégées, outil de conservation de la biodiversité en haute mer », *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1 <http://www.cdmo.univ-nantes.fr> - D.V. GARCIA CACERES, *Perspectiva jurídica internacional para la conservación de las áreas marinas protegidas del mar Mediterráneo en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2018, 180 p.; *La conservation des milieux marins en droit international et droit de l'Union européenne*, L'Harmattan, Paris, 2018.

⁷⁸ Y. KERBRAT et S. MALJEAN-DUBOIS, « Les juridictions internationales face au principe de précaution, entre grande prudence et petites audaces », in *Unité et diversité du droit international / Unity and Diversity of International Law, Ecrits en l'honneur du Professeur Pierre-Marie Dupuy / Essays in Honour of Professor Pierre-Marie DUPUY*, Brill – Nijhoff, 2014, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01225913/document>

⁷⁹ P. CHAUMETTE, "Program HUMAN SEA – Final Activity Report (2014-2019)", *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, T. XXXVIII, 2020, pp. 209-244.

juridique, pourrait permettre de créer un nouvel instrument juridique multilatéral qui intègre la régulation des fonds marins, en tant qu'habitat de la biodiversité marine et du changement climatique »⁸⁰.

Pour en finir, il faut noter l'existence du carnet de recherche du Programme Human Sea, qui comprend 95 billets d'une page ou deux sur une très grande diversité thématique, avec plus ou moins de suivi de l'actualité⁸¹. Une telle production a permis d'associer très fortement post doctorants, chercheurs invités et doctorants à la vie scientifique de ce programme.

La pandémie de Covid-19 en 2020 et 2021 a engendré les surcharges des enseignements à distance, a conduit à des confinements plus ou moins répétés, interdisant déplacements internationaux, séminaires et colloques en présentiel.

Le colloque « La pollution des océans par les plastiques », organisé par Odile DELFOUR-SAMAMA, dans le cadre du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) avec le soutien de l'Institut Universitaire Mer et Littoral (IUML) de l'université de Nantes, prévu en juin 2020 a eu lieu le 1^{er} juin 2021, en distanciel. Le plastique, matériau omniprésent dans notre quotidien et nos économies est désormais classé par le PNUE comme l'un des plus « grands fléaux environnementaux de notre temps ». En effet, près de la moitié des plastiques déjà produits se transforme en moins de trois ans en déchets. Ces derniers se retrouvent alors massivement dans les cours d'eau et les océans et portent atteinte à l'environnement marin et à terme, en raison de la concentration de contaminants dans les morceaux de micro-plastiques, à la santé humaine.

Le colloque « Élévation du niveau de la mer et droit international », organisé par Valérie BORÉ-EVENO, initialement prévu le 16 juin 2020, a eu lieu en distanciel, le 15 juin 2021. Au-delà de l'analyse des incidences juridiques de l'élévation du niveau de la mer, il s'agit aussi de mieux comprendre dans quelle mesure les normes internationales existantes permettent à nos sociétés de s'adapter (ou non) à ce phénomène et quelles actions peuvent être menées sur cette base, que ce soit au niveau national, régional ou international, afin de lutter à la fois contre ses causes et ses effets dévastateurs, en responsabilisant les différents acteurs impliqués. Selon le dernier rapport spécial du [GIEC](#) publié le 25 septembre 2019 (consacré à l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique), la hausse du niveau de la mer s'est profondément accélérée ces dernières décennies, et pourrait atteindre jusqu'à 1,10 mètre d'ici 2100, avec des répercussions dramatiques pour les habitants des zones côtières de basse altitude et des petits Etats insulaires, mais aussi pour la communauté internationale dans son ensemble. De nombreux êtres humains, habitats, territoires et sites classés sont ainsi menacés par le phénomène de la montée des eaux. Si cette évolution préoccupe de plus en plus les scientifiques, à l'instar des Etats les plus directement touchés et de leurs populations, elle soulève aussi un certain nombre de questions de droit international, comme en témoignent les travaux menés sur ce thème depuis 2012 dans le cadre de l'[International Law Association](#) ou encore son inscription, en 2018, au programme de travail à long terme de la [Commission du droit international](#).

⁸⁰ S. BORG, "Conservation of the Marine Environment and the Exploitation of the Seabed "The Ocean, Climate Change and Marine Biodiversity of the Benthic Zone: Joining the Dots", in CHAUMETTE P. (coord.), *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 Ed., Madrid, 2019 – P. CHAUMETTE, Préface de Fl. THOMAS, *Les relations de travail offshore. Contribution à l'étude du pluralisme juridique*, PUAM, Aix-en-Provence, 2019.

⁸¹ Carnet de recherche du Programme Human Sea, 95 billets : <http://humanseahypotheses.org/>

⁸¹ Carnet de recherche du Programme Human Sea, 95 billets : <http://humanseahypotheses.org/>