

PROPOS INTRODUCTIFS

Patrick CHAUMETTE

Professeur, directeur du CDMO, Université de Nantes¹

Abstract

Creating or moving shipping lanes is subjected to climate changes. The Arctic was totally inaccessible to commercial shipping. The geopolitical importance of the region is related to natural resources to be exploited in extreme conditions and opportunities for shorter routes. Cooperation through the Arctic Council is indispensable. The Polar Code was developed by the International Maritime Organization to "strengthen the security of the operation of ships, and mitigate its impact on people and the environment in polar waters, which are remote, vulnerable and can be inhospitable"². The Code covers all aspects of ship operations, be it structural, propulsion, stability, life saving appliances, radio communication but also navigation, operation, qualification of the crews as well as different forms of environmental damage (pollution by oil, chemicals carried in bulk, sewage and garbage). This code will only apply to ships certified under SOLAS and MARPOL Conventions. The application of the Code to other ships, including fishing vessels and vessels performing domestic navigation, will be discussed in 2016.

The ship propulsion mode change has transformed the maritime routes: the sailing routes were replaced because of mechanical propulsion of ships. The prevailing winds are no longer essential. The observed reductions in sea ice, at least in summer, open new roads, shorter and called Great Circle routes. Such practices create new shipping opportunities but are also a source of danger in case of brutal encounter with floating ice.

The African maritime transport represents 3% of the global volume of goods transported by sea and less than 2% of the transiting containers. The consistent forecasts of the International Monetary Fund and the World Bank, consider that the West and Central Africa could handle 20 million TEUs in 2020 and 60

¹ Programme européen ERC Advanced Grant 2013, n° 340770, Human Sea, *The development of human activities at sea - What legal framework ? "For a new maritime Law"* <http://www.humansea.univ-nantes.fr>

² A. CALIGIURI, « La coopération régionale dans l'Arctique et l'approche fonctionnelle de la sauvegarde de la sécurité maritime », in SOBRINO HEREDIA J.M., dir., *La contribución de la Convención, de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, pp. 715-729.

OPPORTUNITES ECONOMIQUES ET ENJEUX GEOSTRATEGIQUES

million in 2040, given the current growth (5.9 million TEUs in 2011). Gradually equipped with terminals to receive vessels containerized, vessels increasing in size, ports are transition benchmarks from bulk shipping to containerization.

Is it possible to link climate change, melting ice, polar routes opening and development of the States of the Gulf of Guinea? The Gulf of Guinea is one of the major areas of geopolitics of the seas and oceans in Africa. This region is now a strong trade place in hydrocarbons, notably due to armed conflicts and piracy that made the passage through the Arabian Gulf, off the coast of Somalia, yet shorter but more expensive and risky. Although long via the Cape of Good Hope and the Atlantic, transit through the Gulf of Guinea connects the Far East to the countries in the North. Therefore, the opening of new safer and less volatile sea routes (e.g. Arctic routes) carries a plurality of geopolitical issues for the States of the Gulf of Guinea.

The following papers allow to establish that maritime trade is today marked by five factors: the refocusing of transport activities to Asia and China, the concentration of armaments, the increase of vessels in size, which affects both liners and container ships, the questioning of the shipowners conference system under the influence of national or regional competition laws, the impact of sustainable development and prevention of climate change³.

Dans les années 1970, Georges Blond⁴ a publié *La Grande Aventure des Océans*, en cinq volumes importants, racontant les découvertes et aventures humaines, navigations sur les océans Atlantique, Pacifique, Indien, la Méditerranée et les mers froides vers l'Arctique et l'Antarctique⁵. L'histoire de l'Atlantique commence avec les *Dialogues* de Platon, qui sont le récit de l'enseignement de Socrate à ses élèves ; le dialogue *Critias* porte vers 348 avant notre ère sur

³ P. GUILLOTREAU, *Mare Economicum – Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, PUR, Rennes, 2008, chap. 8, R. LACOSTE et P. CARRIOU, « Le transport maritime », pp. 319-357.

⁴ Georges Blond, de son vrai nom Jean-Marie Hoedick, né le 11 juillet 1906 à Marseille, dans une famille de marins, est décédé le 16 mars 1989 à Paris. Ecrivain et journaliste français, il contribue à la revue *Candide*, dans les années 1930. En 1940, enseigne de vaisseau mobilisé à Brest, il collabore à la revue *Je suis partout* avec Robert Brasillach. En 1941, il publie chez Grasset un livre antibritannique, *L'Angleterre en guerre : récit d'un marin français*, relatant sa propre histoire, alors que son navire, le *Mistral*, est mouillé à Plymouth en juin 1940 et les mois suivants. En 1942, il participe au second voyage des écrivains français en Allemagne nazie avec Pierre Drieu la Rochelle et Jacques Chardonne. Il quitte *Je suis partout* à la suite d'un différend en 1943. Contrairement à divers collaborateurs du journal, il n'est pas inquiété à la Libération. En 1946, il publie deux romans policiers, puis en 1951 des ouvrages à la gloire des Alliés, portant notamment sur la guerre navale (*Le débarquement : 6 juin 1944, Convois vers l'URSS, La Défaite allemande à l'Ouest, L'agonie de l'Allemagne 1944-1945*, chez Fayard). Il se consacre à l'écriture de romans historiques, d'ouvrages de vulgarisation militaire sur la Première Guerre Mondiale ou la période napoléonienne. Il s'intéresse à l'histoire maritime (*Histoire de la flibuste*, Stock, 1971, *Corsaires et Flibustiers*, Éditions G.P., 1976) et aux océans (*La Grande Aventure des baleines*, Le Livre contemporain, 1953, *La Grande Aventure des migrants*, Fayard, 1955).

⁵ G. BLOND, *La Grande Aventure des Océans*, (en 5 volumes), Tallandier (1972-1977), réédition, Omnibus, 2011, préface d'Alain BOMBARD, « *Que savons nous des océans ?* », mise à jour de Dominique LE BRUN.