

## Réflexions IFM

### **Gouvernance de l'océan**

Ce numéro de la Revue Maritime va publier en partie les présentations faites lors du colloque, organisé en mai dernier par l'IFM avec le soutien du Centre d'études stratégiques de la marine et l'Institut océanographique, fondation Albert 1er, Prince de Monaco, pour débattre de la gouvernance des océans.

En effet, à l'issue de la journée que nous avons proposée fin 2015 sur « l'Océan, bien commun de l'humanité, une utopie pour le XXI<sup>e</sup> siècle ? », il nous est apparu nécessaire de clarifier cette notion de gouvernance, et d'examiner ses possibles mises en œuvre pour la préservation et l'utilisation durable de l'océan.

Lors du premier colloque, nous avons proposé que soit donnée une priorité - une primauté - au principe de partage par rapport à ceux de paix, de souveraineté, de liberté et de coopération qui, à eux cinq, constituent le cœur du droit de la mer.

Cette fois encore, nous avons cherché des solutions qui, respectant l'équilibre si difficilement acquis de la convention de Montego Bay, s'appuient sur elle, sur le principe de la responsabilité commune, partagée, assumée, justifiée d'un océan bien commun de l'humanité.

Une gouvernance de l'océan lisible, compréhensible, accessible au plus grand nombre, est nécessaire pour que nos contemporains comprennent, respectent et aiment la mer. Ajustée à l'occasion de la négociation dite BBNJ, cette gouvernance nouvelle doit être en harmonie avec le caractère premier de l'océan, milieu fluide, où toute frontière est artificielle. Elle est indispensable pour que celui-ci ne devienne pas demain un espace d'affrontements violents : la territorialisation des espaces, l'appropriation des ressources, l'utilisation mafieuse des zones de liberté ou la dégradation du milieu conduisant à des conflits majeurs.

La présentation de nos travaux par Jean-Louis Fillon montre bien ces enjeux et ouvre des premières propositions ; les exposés des intervenants lors du colloque la complète dans leur variété et leur richesse.

### **Solidarité maritime.**

Parallèlement à ces réflexions sur la gouvernance, le Conseil d'administration de l'IFM a choisi de se pencher sur la solidarité maritime : la solidarité est un thème qui revient très souvent dans le discours politique, sans être explicité ; on y fait fréquemment référence lorsqu'on évoque les valeurs du maritime, sans beaucoup plus de précisions. Nous avons décidé de nous interroger sur sa réalité, dans le but de voir s'il existait des moyens de développer ou de renforcer des solidarités, à l'intérieur comme à l'extérieur du monde maritime.

Historiquement, la solidarité existait hier dans les communautés de pêcheurs, vis à vis des familles de ceux qui se perdaient en mer. Elle a été à l'origine des ordonnances de Colbert, premier régime de sécurité sociale Français.

Elle liait entre eux les navigateurs, leur faisant le devoir de tenter de sauver tout homme, même ennemi en risque de se perdre en mer. Ce devoir moral est devenu obligation par la convention de Bruxelles de 1910 sur le sauvetage.

Elle s'est développée très tôt entre armateurs ou chargeurs : dès le premier millénaire avant notre ère, en Chine, les risques de l'expédition maritime ont été partagés en répartissant les cargaisons sur plusieurs navires appartenant à plusieurs armateurs. De même, dès les époques phéniciennes ou romaines, ont été mis en place des systèmes d'assurance mutuelle, à l'origine des règles d'York et d'Anvers sur l'avarie commune.

Ces trois exemples montrent comment, pour faire face aux risques importants liés à la navigation, se sont développés des dispositifs sur une base d'abord volontaire, pour être ensuite repris et généralisés. Et, ils montrent que ces solidarités étaient fondées sur une sorte d'échange à échéance incertaine : j'aide l'autre aujourd'hui, car j'attends qu'il m'aide pareillement demain, si j'en ai besoin.

Il nous est ainsi apparu intéressant de centrer notre réflexion sur ce que nous avons appelé les solidarités choisies : ces systèmes d'entraide basés sur une potentielle réciprocité ; des systèmes d'entraide ni réglementés et ni altruistes.

Il ressort de nos travaux que des systèmes de solidarités choisies robustes peuvent être développés, sous cinq conditions :

- qu'existe une communauté, des gens qui partagent des valeurs, qui vivent des choses en commun,
- que cette communauté ait à affronter un risque commun important ou partage une grande ambition,
- que les règles du jeu soient claires : qu'est-ce que chacun s'engage à faire pour les autres dans quelles circonstances ? . Les solidarités choisies se bâtissent entre ceux qui s'engagent et à leur bénéfice.
- que cette solidarité, que ces règles soient mises en œuvre assez souvent pour être vécues : ce n'est pas de la théorie, c'est de la pratique,
- enfin, que ceux qui ne respectent pas ces règles et que ceux qui les soutiendraient soient exclus du groupe.

Ces solidarités ne correspondent peut-être pas à l'image d'actions désintéressées que nous connaissons souvent. Elles se mettent en place, quand l'égoïsme préfère jouer un jeu collectif, plutôt qu'individuel. Mais, si elles sont moins nobles, la contrainte qu'elles créent les rend bien souvent plus efficaces que l'altruisme ou que la générosité, et elles n'attendent pas que le politique réglemente pour se mettre en place. Elles constituent des moyens efficaces d'être ensemble plus solides.

Elles sont possibles car profondément ancrées dans notre nature humaine : des recherches récentes montrent que si l'homo sapiens a survécu, alors que l'homme de Neandertal, pourtant plus vigoureux, disparaissait, c'est parce que le premier était le plus apte à la coopération, à la solidarité.

Et, si dans cette acception, la solidarité ne peut être considérée comme une vertu ou une valeur, elle suppose et encourage une des valeurs traditionnelles du maritime, la loyauté. Sans respect de la parole donnée, il n'est pas de solidarité choisie.

## 11 millions de kilomètres carrés, pour quoi faire ?

A l'issue de nos travaux sur la gouvernance de l'Océan, le Conseil de l'IFM a arrêté un nouvel axe de réflexion : « 11 millions de kilomètres carrés, pour quoi faire ? »

En effet, si les 11 millions de Km<sup>2</sup> de la zone économique exclusive (ZEE) française sont cités *ad nauseam*, on se demande souvent quelles réalités économiques, écologiques ou de souveraineté sont recherchées derrière leur rappel. Quelle stratégie vis à vis de ces espaces ? Quelle allocation de moyens pour la protection de nos droits, ou pour développer la connaissance de ces milieux variés, leur protection, leur valorisation ?

En nous appuyant sur un groupe de travail ouvert à l'ensemble des acteurs et des compétences maritimes, nous alternerons une approche géographique et une approche par grands thèmes : la ZEE française est constituée de zones très diverses, aux caractéristiques variées (dimensions, ressources potentielles, régime administratif, aires marines protégées actuelles et en projet, pêche et organisations régionales de pêche, vulnérabilité en termes de sûreté...) qui nécessitent une analyse spécifique. Mais, des synthèses sont nécessaires par grands thèmes (économie, environnement, sécurité/sûreté, souveraineté, gestion/administration, diplomatie/géopolitique, Europe, particularités des C...).

Supprimé: OM

Ces réflexions sont appuyées ou complétées par celles menées, à leur initiative, ou conjointement par nos comités locaux. Nous avons pu constater l'utilité de notre travail sur l'océan, bien commun de l'humanité en vue de négociations internationales : les missions d'analyse que l'IFM se fixe sont au cœur de son ambition pour une mer mieux connue, mieux respecté, mieux exploitée.