



Conseil de sécurité

Quatre-vingtième année

9919^e

séance

Mardi 20 mai 2025, à 10 heures

New York

Provisoire

Présidents : M. Mitsotakis/M. Gerapetritis/M. Stamatekos (Grèce)

<i>Membres :</i>	Algérie	M. Yahiaoui
	Chine	M. Geng Shuang
	Danemark	M. Ruge
	États-Unis d'Amérique	M ^{me} Shea
	Fédération de Russie	M. Nebenzia
	France	M. Dharmadhikari
	Guyana	M ^{me} Rodrigues-Birkett
	Pakistan	M. Ahmad
	Panama	M. Hoyos
	République de Corée	M. Hwang
	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord . .	M. Kariuki
	Sierra Leone	M. Totangi
	Slovénie	M. Žbogar
	Somalie	M. Osman

Ordre du jour

Maintien de la paix et de la sécurité internationales

Renforcer la sûreté maritime par la coopération internationale aux fins de la stabilité mondiale

Lettre datée du 9 mai 2025, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies (S/2025/300)

Ce procès-verbal contient le texte des déclarations prononcées en français et la traduction des autres déclarations. Le texte définitif sera publié dans les *Documents officiels du Conseil de sécurité*. Les rectifications éventuelles ne doivent porter que sur le texte original des interventions. Elles doivent être indiquées sur un exemplaire du procès-verbal, porter la signature d'un membre de la délégation intéressée et être adressées au Chef du Service de rédaction des procès-verbaux de séance, bureau AB-0928 (verbatimrecords@un.org). Les procès-verbaux rectifiés seront publiés sur le Système de diffusion électronique des documents de l'Organisation des Nations Unies (<http://documents.un.org>)



La séance est ouverte à 10 h 5.

Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour est adopté.

Maintien de la paix et de la sécurité internationales

Renforcer la sûreté maritime par la coopération internationale aux fins de la stabilité mondiale

Lettre datée du 9 mai 2025, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies (S/2025/300)

Le Président (*parle en anglais*) : Je souhaite chaleureusement la bienvenue au Secrétaire général, ainsi qu'aux ministres et autres représentantes et représentants de haut niveau qui sont dans la salle du Conseil de sécurité. Leur présence aujourd'hui souligne l'importance de la question à l'examen.

Les membres ont devant eux la liste d'orateurs et d'oratrices qui ont demandé à participer en vertu des articles 37 et 39 du règlement intérieur provisoire du Conseil, et conformément à la pratique établie en la matière. Nous proposons qu'ils soient invités à participer à la présente séance.

En l'absence d'objection, il en est ainsi décidé.

Le Conseil de sécurité va maintenant aborder l'examen de la question inscrite à son ordre du jour.

J'appelle l'attention des membres du Conseil sur le document S/2025/300, qui contient le texte d'une lettre datée du 9 mai 2025, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies, transmettant une note de cadrage sur la question à l'examen.

Je donne maintenant la parole au Secrétaire général, S. E. M. António Guterres.

Le Secrétaire général (*parle en anglais*) : Je remercie la présidence grecque d'avoir organisé le débat public d'aujourd'hui sur l'importance du renforcement de la sûreté maritime par la coopération internationale aux fins de la stabilité mondiale. Ce débat souligne avant tout que pour préserver la sécurité maritime, il est impératif que tous les pays respectent la Charte des Nations Unies, ainsi que les dispositions du droit international figurant dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Depuis des temps immémoriaux, les routes maritimes unissent le monde. Elles sont depuis toujours le principal vecteur d'échanges commerciaux et de transport des personnes, des biens et des marchandises, mais aussi de diffusion des cultures et des idées.

L'humanité tout entière dépend des océans et des mers de la planète, non seulement pour l'oxygène que nous respirons et la biodiversité qui permet à la vie d'exister, mais aussi parce qu'ils sont vitaux pour les économies, le commerce et les emplois liés aux industries maritimes.

Le débat d'aujourd'hui met en lumière un fait fondamental : sans sûreté maritime, il ne saurait y avoir de sécurité mondiale.

Mais les espaces maritimes sont de plus en plus menacés par des périls anciens et nouveaux : des difficultés liées à des frontières contestées à l'épuisement des ressources naturelles de l'océan, en passant par l'escalade des tensions géopolitiques qui attisent les flammes de la concurrence, des conflits et de la criminalité.

Au fil des ans, le Conseil s'est efforcé de répondre à une série de menaces qui compromettent la sûreté maritime et la paix mondiale : la piraterie, les vols à main armée, le trafic et la criminalité organisée, les actes de destruction visant les

transports maritimes, les installations situées au large des côtes et les infrastructures critiques, mais aussi le terrorisme maritime, qui fait peser une terrible menace sur la sécurité internationale, le commerce mondial et la stabilité économique. Aucune région n'est épargnée. Et le problème ne cesse de s'aggraver.

Après une modeste diminution des actes de piraterie et des vols à main armée signalés à l'échelle mondiale en 2024, un fort regain a été enregistré au premier trimestre de cette année. Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), le nombre d'attaques a augmenté de près de moitié (47,5 %) par rapport à la même période en 2024. En Asie, il a presque doublé, en particulier dans les détroits de Malacca et de Singapour. En mer Rouge et dans le golfe d'Aden, les attaques menées par les houthistes contre des navires de commerce ont perturbé les échanges mondiaux et accru les tensions dans une région déjà instable. Le golfe d'Aden et la mer Méditerranée restent des itinéraires périlleux utilisés pour le trafic de migrants et d'armes et pour la traite des personnes. Le golfe de Guinée demeure aux prises avec la piraterie, les enlèvements, les vols à main armée en mer, les vols de pétrole, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et le trafic de drogues et d'armes et la traite des êtres humains. L'héroïne en provenance d'Afghanistan continue d'arriver en Afrique de l'Est par l'océan Indien. La cocaïne passe par les côtes des Amériques et traverse l'océan Atlantique pour atteindre l'Afrique de l'Ouest et les ports européens. Les cyberattaques, qui sont en pleine expansion, constituent une menace pour la sécurité des ports et des compagnies maritimes. Alors que se multiplient les périls, des routes maritimes du monde et des populations qui en dépendent nous parvient un message de détresse.

Les organismes des Nations Unies soutiennent de nombreuses initiatives régionales qui rassemblent des partenaires du monde entier autour de la sûreté maritime. Il s'agit notamment de projets de lutte contre l'insécurité maritime, du golfe d'Aden à la mer Rouge, et du golfe de Guinée au golfe Persique, des efforts visant à garantir la sécurité de la navigation en mer Noire, de l'action que nous menons pour aider les pays à bâtir leurs forces maritimes et à se doter de systèmes juridiques solides, des efforts déployés pour lutter contre les vols à main armée dont sont victimes des navires en Asie et contre la piraterie qui sévit au large des côtes somaliennes, et du soutien que nous apportons à l'Architecture de Yaoundé pour la sécurité maritime, mécanisme de coordination interrégional à plusieurs niveaux destiné à combattre la piraterie en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, qui a permis de ramener le nombre d'actes de piraterie de 81 en 2020 à seulement 18 l'année dernière. L'OMI continue en outre de jouer un rôle fondamental pour ce qui est de désamorcer les tensions en mer et d'aider les États Membres et le secteur des transports maritimes à trouver des solutions concertées.

Pour l'avenir, des mesures devront être prises dans trois domaines clefs.

Premièrement, nous devons respecter le droit international. Le respect du droit international est la condition première de la sûreté maritime. Le régime juridique international en la matière, fondé sur la Charte des Nations Unies et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, établit un équilibre délicat entre les droits souverains, la juridiction et les libertés des États, d'une part, et leurs devoirs et obligations, d'autre part. Il constitue également un cadre de coopération solide permettant de lutter contre les crimes commis en mer et de veiller à ce que les responsabilités soient établies. Toutefois, son efficacité dépend de la volonté des États d'en assurer la mise en œuvre pleine et effective. Tous les États doivent respecter leurs obligations. Et ils doivent résoudre tout différend relatif à la sûreté maritime conformément à la Charte des Nations Unies.

Deuxièmement, nous devons redoubler d'efforts pour nous attaquer aux causes profondes de l'insécurité maritime. On ne saurait conjurer les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime sans affronter également des problèmes tels que la pauvreté, l'absence d'autres moyens de subsistance, l'insécurité et la faiblesse des structures

de gouvernance. L'ensemble du système des Nations Unies s'emploie, aux côtés des communautés côtières pauvres, à créer de nouvelles possibilités de travail décent et durable. Collectivement, nous devons faire davantage pour réduire la probabilité que des personnes désespérées se tournent vers la criminalité et d'autres activités qui menacent la sûreté maritime et dégradent notre environnement océanique. Nous devons aider les pays en développement à renforcer leur capacité de faire face à ces menaces par la technologie, la formation, le renforcement des institutions et la mise en œuvre de réformes judiciaires, ainsi que par la modernisation des forces navales, des unités de police maritime, de la surveillance maritime et de la sûreté portuaire. Et nous devons veiller à ce que nos océans et nos mers puissent continuer de prospérer et de soutenir le développement économique, social, culturel et environnemental de l'humanité pour les générations à venir. La prochaine Conférence sur l'océan, qui se tiendra à Nice, sera pour les pays du monde entier une occasion décisive de passer à l'action.

(l'orateur poursuit en français)

Et troisièmement, nous avons besoin de partenariats à tous les niveaux. Nous devons associer toutes les parties concernées par les espaces maritimes à l'action menée dans ce domaine : des populations côtières aux gouvernements, en passant par les groupes régionaux, les compagnies maritimes, les registres d'immatriculation du pavillon, les industries de la pêche et de l'extraction, les compagnies d'assurance et les exploitants portuaires, sans oublier le Conseil, qui a appelé l'attention sur la sûreté maritime et la nécessité d'agir de manière collective, d'assurer la désescalade et de promouvoir la coopération, ainsi que les groupes de la société civile qui œuvrent en faveur des femmes et des filles, touchées de manière disproportionnée par des fléaux tels que la piraterie et la traite des personnes. Alors que les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime deviennent de plus en plus complexes et interconnectées, il est essentiel d'améliorer la coordination et de renforcer la gouvernance maritime.

Le système des Nations Unies est prêt à continuer d'aider le Conseil et tous les États Membres à garantir des espaces maritimes pacifiques, sûrs et prospères pour les générations à venir. Agissons pour préserver et sécuriser les espaces maritimes, ainsi que les communautés et les personnes qui en dépendent.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie le Secrétaire général de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M^{me} Travlos.

M^{me} Travlos (*parle en anglais*) : C'est un privilège et un honneur d'être ici aujourd'hui, devant cet organe chargé de la paix et de la sécurité mondiales, pour aborder une question qui transcende les frontières et touche à nos intérêts collectifs.

Je tiens à exprimer ma gratitude au Gouvernement grec et au Premier Ministre Kyriakos Mitsotakis pour avoir souligné l'importance vitale de la sûreté maritime.

La Grèce est une nation maritime fière, par son identité et par son histoire. Le secteur des transports maritimes grec représente plus de 20 % de la flotte mondiale et 61 % de la flotte de l'Union européenne. Cette réalisation n'est pas seulement une source de fierté nationale ; elle témoigne de l'héritage durable de la Grèce en matière d'excellence maritime.

La sécurité de nos mers concerne tout le monde, partout. Il s'agit d'un impératif important de notre époque, qui, pourtant, est souvent négligé. Les mers ne sont pas seulement des frontières entre les nations ; elles sont le moteur du commerce et de la stabilité dans le monde, qui connecte nos économies et assure la viabilité de nos sociétés.

Qu'il me soit permis de présenter quelques données : 110 000 navires sillonnent les mers du monde entier, transportant 90 % du commerce international de manière efficace, fiable et rentable. Plus de 12 milliards de tonnes de marchandises sont transportées chaque année : denrées alimentaires, médicaments, biens énergétiques,

matières premières, biens de consommation, tout ce qui nous permet de survivre au quotidien. Même les 1,3 million de kilomètres de câbles sous-marins de communication et de transmission d'énergie électrique sont installés par des navires. Au cœur de notre industrie se trouvent près de 2 millions de marins, qui travaillent jour et nuit pour permettre au monde de continuer à tourner.

Une récente étude menée conjointement par l'Université maritime mondiale et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a abouti à des résultats stupéfiants. Si le système du transport maritime mondial venait à cesser ses activités, l'économie mondiale, voire la planète entière, s'effondrerait en moins de 90 jours.

Le transport maritime est plus qu'un simple moyen d'échange commercial, c'est le gardien silencieux du bien-être mondial. Ce secteur unit le monde, non pas occasionnellement, mais de manière constante. Il répond aux attentes en toutes circonstances, même en cas de crises universelles.

Pendant la pandémie de maladie à coronavirus, alors que tous les autres secteurs étaient à l'arrêt, nous avons maintenu les chaînes d'approvisionnement en activité, livrant les médicaments et les biens dont les populations avaient besoin partout dans le monde. Pourtant, les restrictions nationales ont maintenu les gens de mer dans l'isolement et les ont privés de l'accès aux soins médicaux, un droit humain considéré comme acquis par ceux d'entre nous qui vivent à terre.

Lors de crises humanitaires telles que les migrations massives et les déplacements de population, nos navires participent régulièrement à des opérations de sauvetage. Mais soyons clairs : les navires marchands ne sont ni conçus ni équipés pour mener des opérations de sauvetage à grande échelle. Si nous nous acquittons avec diligence de nos obligations légales et de notre devoir moral, les États doivent assumer leurs propres responsabilités.

Notre secteur ne navigue jamais vraiment en eaux calmes. Nous avons toujours côtoyé les dangers de la mer, cela fait partie de notre métier. Mais les nombreux risques auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui vont bien au-delà de ces dangers. Le transport maritime est de plus en plus utilisé comme arme, que ce soit sur le plan économique, politique ou physique.

La piraterie n'est pas un lointain souvenir. Elle évolue, elle ne recule pas. Elle fait peser des risques permanents sur les navires, les équipages et les cargaisons. En 2024, 116 incidents ont été signalés, soit environ 50 % de plus que l'année précédente.

Les conflits géopolitiques et l'instabilité politique mettent de plus en plus en péril la sûreté en mer. Un nombre sans précédent de navires de commerce sont attaqués au moyen d'armes militaires, qu'il s'agisse de missiles, de bombes, de torpilles, de mines ou de drones. Des membres d'équipage sont tués ou pris en otage. Des navires et des cargaisons sont perdus.

La criminalité organisée en mer, telle que le trafic de drogue, la contrebande d'armes et la traite des êtres humains, constitue également une menace croissante qui expose les navires à des crimes échappant au contrôle du secteur, ce qui lui vaut d'être injustement pénalisé.

Aujourd'hui, une nouvelle sphère de danger a fait son apparition : la cyberguerre. Une seule cyberattaque peut perturber les opérations d'un navire, compromettre la sûreté en mer, entraîner la divulgation de données commerciales sensibles, voire provoquer des catastrophes environnementales. De plus, l'utilisation abusive croissante de l'intelligence artificielle et des technologies de suivi numérique par les réseaux criminels transforme les navires en cibles faciles et clairement identifiables qui sont alors exposées à des attaques ciblées.

En tant que secteur, nous œuvrons sans relâche pour préserver la sûreté maritime. Nous mettons constamment à jour les meilleures pratiques de gestion de notre secteur, respectons strictement les réglementations mondiales en matière de sécurité, coopérons étroitement avec les forces navales dans les régions à haut risque et, si nécessaire, adoptons des mesures d'autoprotection, telles que le placement de gardes armés à bord des navires marchands civils.

Notre métier exige de pouvoir réagir rapidement et efficacement à des conditions en constante évolution. Mais le fait de devoir recourir à l'ingéniosité de nos collègues pour faire face, en toute hâte, à des situations d'urgence potentiellement mortelles ne devrait en aucun cas faire partie de notre travail. Notre secteur est certes résilient, mais on ne peut ni ne doit attendre de lui qu'il porte seul tous les fardeaux. Sa résilience ne doit jamais être considérée comme acquise, elle doit être garantie.

Un engagement mondial est nécessaire pour faire de la sûreté maritime une priorité absolue et une question politique permanente au sein de l'ONU, pour adopter une gouvernance cohérente, globale et coordonnée en matière de sûreté maritime, et pour tenir compte de l'expérience et du savoir-faire précieux du secteur du transport maritime dans la lutte contre les menaces anciennes et nouvelles qui pèsent sur la sûreté maritime.

Dans le contexte dynamique de la sûreté maritime, nous devons passer de la réaction à la prévention, de la réponse aux crises à la préparation aux crises. D'après moi, le mot d'origine grecque « synergie » décrit parfaitement la manière dont il convient d'aborder la sûreté maritime. Elle ne peut être garantie selon une approche en vase clos.

Nous reconnaissons et saluons l'attachement indéfectible de l'ONU à la solidarité et à la coopération mondiale, et nous félicitons le Secrétaire général António Guterres de son engagement personnel à cet égard. Nous devons tous et toutes incarner l'esprit de l'ONU dans sa forme la plus authentique, en restant unis, non seulement en paroles, mais aussi en actes. Nous devons défendre collectivement la liberté de navigation, en tant que responsabilité mondiale commune et pilier de la paix et de l'humanité. Les mers doivent être ouvertes, libres, sûres et sécurisées.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie M^{me} Travlos de son exposé.

Je donne maintenant la parole à M. Bueger.

M. Bueger (*parle en anglais*) : Je tiens tout d'abord à remercier la Grèce d'avoir organisé ce débat public de haut niveau et de m'avoir invité à y participer.

En 2021, un seul navire, l'*Ever Given*, a bloqué le canal de Suez pendant six jours, causant des milliards de dollars de pertes à l'économie mondiale et perturbant les chaînes d'approvisionnement à l'échelle internationale. Ce rappel brutal de notre vulnérabilité maritime met en évidence une vérité fondamentale : jamais dans l'histoire nous n'avons été aussi dépendants de la mer qu'aujourd'hui. Les données sont claires : depuis les années 90, notre utilisation de la mer s'est considérablement accélérée, le commerce maritime ayant augmenté de 300 % et près de 60 % des approvisionnements mondiaux en pétrole et en gaz étant transportés à travers les océans. Cette expansion engendre de nouvelles menaces et vulnérabilités.

La sûreté maritime est un élément essentiel de la sécurité et de la paix internationales. Il s'agit de protéger les piliers de l'économie mondiale, le commerce et les communications, et de permettre à des milliards de personnes dans le monde d'avoir accès à l'énergie et aux denrées alimentaires.

Au cours des 20 dernières années, cette réalité s'est de plus en plus reflétée dans l'ordre du jour du Conseil. Les menaces pour la paix et la sécurité, qui vont des crimes transnationaux commis en mer tels que la piraterie, les violations des

sanctions et les attaques armées contre les navires, aux répercussions des conflits à terre, sont régulièrement abordées dans les discussions du Conseil. Toutefois, comme cela a été évoqué lors du débat public de haut niveau sur la sûreté maritime qui s'est tenu en 2021, le Conseil traite ces problèmes au cas par cas. Aucun effort soutenu n'est déployé pour traiter la question de la sûreté maritime de manière systématique. Par conséquent, de nombreux problèmes émergents ne font pas l'objet d'une attention suffisante. Aujourd'hui, le Conseil a l'occasion de tracer la voie d'un véritable changement et de recalibrer les efforts collectifs.

En 2024, l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement a lancé un nouvel axe de travail consacré à la sûreté maritime. Dans ce cadre, j'ai eu le plaisir de conduire une première évaluation complète de la sûreté maritime mondiale et de la manière dont le système des Nations Unies peut l'aborder plus efficacement. Je voudrais souligner quatre enseignements clefs tirés de notre étude.

Premièrement, malgré les efforts considérables déployés au niveau international, les crimes commis en mer, tels que la piraterie et la contrebande, persistent et continuent de compromettre la stabilité régionale. La recrudescence de la piraterie au large des côtes somaliennes l'année dernière, que l'on croyait maîtrisée, est un rappel important du fait que nous devons poursuivre nos efforts dans la lutte contre la criminalité en mer. Plus précisément, les petits États insulaires et les États sortant d'une guerre ont besoin d'un appui continu et non intermittent.

Deuxièmement, notre rapport détaille une série de nouveaux défis en matière de sûreté maritime. La prolifération des systèmes d'armes autonomes, les mines navales, les menaces en matière de cybersécurité maritime, le transport maritime non conforme aux normes lié au contournement des sanctions et la nécessité de protéger les infrastructures maritimes critiques, telles que les câbles Internet ou les plateformes d'énergie verte, requièrent tous une attention soutenue et systématique.

Troisièmement, il est indispensable que la prise de décision soit fondée sur des données factuelles. Nous devons comprendre clairement où les menaces pour la sûreté maritime évoluent, où elles s'intensifient et comment y faire face. Pourtant, jusqu'à présent, nous ne disposons pas de telles données au niveau mondial. L'Évaluation mondiale de l'océan en cours, pour ne citer qu'un exemple, prend à peine en compte la sûreté maritime. De nouvelles initiatives, telles que la Plateforme internationale pour la viabilité des océans, qui sera lancée à la Conférence des Nations Unies visant à appuyer la réalisation de l'objectif de développement durable no 14 : conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, qui se tiendra cette année à Nice, n'abordent pas non plus de manière adéquate les dimensions relatives à la sécurité. Nous avons lancé un axe de travail consacré à la sûreté maritime à l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement afin d'apporter notre aide, mais il faut faire plus.

Quatrièmement, nous concluons que l'approche du système des Nations Unies en matière de sûreté maritime doit être recalibrée et rationalisée. Il n'y a pas de stratégie globale ni d'outil de coordination en place. Plus de 22 organismes traitent des aspects de la sécurité maritime dans le cadre de différents mandats. Cela inclut ce que nous appelons dans le rapport les « Cinq Grands » : l'Organisation maritime internationale, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et l'Organisation internationale pour les migrations. Aucun d'entre eux ne dispose d'un mandat complet. Cela signifie qu'il existe un risque élevé de duplication et de réduction de l'efficacité dans les efforts de renforcement des capacités.

Le Conseil devrait donc envisager de soutenir et de synchroniser la coordination, le partage d'informations et la réflexion stratégique. Cela pourrait se faire par le biais de l'inscription d'une question permanente à l'ordre du jour du Conseil. Par exemple,

le programme pour les femmes et la paix et la sécurité pourrait servir de modèle. Le Conseil devrait également envisager la création d'un bureau de rapporteur spécial. Cela permettrait à l'ONU dans son ensemble d'aborder la sûreté maritime de manière plus cohérente et de veiller à ce que le renforcement des capacités devienne plus efficace. Alors que des menaces croissantes pèsent sur les eaux qui nous relient, notre réponse doit être tout aussi connectée. La sécurité de nos océans n'est pas seulement une question de protection des voies de navigation ; il s'agit de préserver notre avenir océanique commun. J'invite instamment les membres du Conseil à tracer la voie vers une gouvernance de la sûreté maritime plus systématique, davantage fondée sur des données factuelles et mieux coordonnée.

Le Président (*parle en anglais*) : Je remercie M. Bueger de son exposé et de ses suggestions très concrètes.

Je vais maintenant faire une déclaration en ma qualité de Premier Ministre de la République hellénique.

Je remercie tous les participants et participantes de s'être joints à nous aujourd'hui pour ce débat public sur la sûreté maritime. Je tiens tout d'abord à exprimer ma gratitude pour le rôle joué par l'ONU dans le traitement de cette question très importante. C'est l'endroit idéal pour discuter de la sûreté maritime. L'ONU est au cœur des efforts internationaux visant à protéger et à préserver nos océans. Comme l'a souligné le Secrétaire général, elle est la gardienne de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et elle est le lieu de la coopération internationale pour relever les défis mondiaux qui nous touchent tous. Je tiens à féliciter personnellement le Secrétaire général Guterres de ses efforts inlassables en la matière et à le remercier une nouvelle fois de sa présence ici aujourd'hui.

Les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime ont assurément une dimension mondiale. Elles touchent tous les pays, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. Comme l'a souligné M^{me} Travlos, la sûreté maritime est fondamentale pour la sécurité de nos chaînes d'approvisionnement mondiales. Plus de 80 % du volume du commerce international est transporté par bateau. Un domaine maritime sûr favorise la stabilité politique mondiale, la stabilité économique, notamment celle des prix, le développement durable et le bien-être de tous les peuples. Nous sommes de plus en plus confrontés à des menaces maritimes asymétriques, telles que la contrebande, le terrorisme et la piraterie, mais aussi à des attaques hybrides, qui touchent aussi bien les navires que les connexions et les ports. Dans le même temps, l'élévation du niveau de la mer et les conditions météorologiques extrêmes peuvent perturber les opérations portuaires et les axes maritimes. Les problèmes mondiaux appellent des solutions mondiales, et les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime ne sont pas différentes. Seule la coopération internationale, que ce soit au niveau des États, des organisations internationales ou du secteur privé, nous permettra d'y répondre efficacement. Il est clair que nous devons faire plus, et nous devons concentrer nos efforts sur six domaines clefs.

Premièrement, nous devons avoir une meilleure connaissance du domaine maritime, c'est-à-dire que nous devons véritablement comprendre tout ce qui est lié au domaine maritime et qui pourrait nuire à la sécurité, à la sûreté, à l'économie ou à l'environnement marin. Pour ce faire, nous devons améliorer les mécanismes mondiaux d'éducation et d'échange d'informations et intégrer les nouvelles technologies afin d'accroître les capacités de surveillance, la communication et l'échange d'informations. L'intelligence artificielle doit faire partie de ce projet, mais nous devons garder à l'esprit les dangers potentiels qu'elle comporte.

Deuxièmement, nous devons nous attaquer à toutes les pratiques maritimes dangereuses ou illicites qui constituent une menace grave pour le commerce mondial, mais aussi pour l'environnement marin. Il s'agit notamment d'activités

frauduleuses liées à l'immatriculation dans le secteur maritime, au transport maritime non conforme et au contournement des sanctions, mais aussi de phénomènes tels que les flottes fantômes, pour lesquels la Grèce n'a aucune tolérance. Une fois de plus, la coordination et la prévention sont les questions clefs pour améliorer le suivi et renforcer la mise en œuvre effective des instruments internationaux pertinents. Cette vision macroscopique est la seule efficace à cet égard.

Troisièmement, le renforcement des capacités, y compris en matière d'application de la loi, dans les domaines de la navigation, des ports et de la connectivité, est essentiel pour lutter contre les menaces à la sécurité. Le Secrétaire général a évoqué la situation en mer Rouge au cours des dernières années, laquelle est un cas typique de menace maritime grave pouvant raisonnablement entraîner une augmentation des prix des produits de première nécessité, ce qui nous touche tous. L'action collective dans ces cas est incontournable. L'engagement fort de mon pays en la matière est démontré par le rôle de premier plan que la Grèce a assumé dans l'opération navale *Aspides* de l'Union européenne, mais aussi dans l'opération *Atalanta* et l'opération militaire de l'Union européenne en Méditerranée. Le renforcement des capacités doit également se concentrer sur la promotion de ports sûrs et résilients et sur le règlement des problèmes en matière de cybersécurité. Il faut notamment développer des compétences numériques dans l'ensemble du domaine maritime, y compris les chaînes d'approvisionnement. Et surtout, la liberté d'accès à l'électricité et à la connectivité des données, via les câbles sous-marins, est quelque chose – et je le redis au Secrétaire général – qui ne doit pas être négociable. C'est une condition préalable à une énergie diversifiée, de haute qualité et abordable, ainsi qu'à la connectivité des données, qui est une question cruciale pour le monde entier.

Quatrièmement, le renforcement des cadres juridiques est, là encore, primordial. À cet égard, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer jette les bases d'une gouvernance mondiale en mer afin de répondre aux menaces actuelles et émergentes en matière de sécurité. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer reflète essentiellement le droit international coutumier et doit être intégralement respectée. Nous devons également renforcer les travaux de l'Organisation maritime internationale, notamment en ce qui concerne l'élaboration de règles internationales et la protection de la mer. Comme l'a souligné M. Bueger, il faut renforcer l'efficacité de la coordination entre les différents bureaux qui opèrent actuellement sous les auspices de l'ONU.

Cinquièmement, la dimension environnementale représente également un défi en matière de sécurité. Les répercussions des changements climatiques et de la dégradation de l'environnement multiplient les menaces existantes et touchent plus largement la stabilité mondiale. Nous devons nous efforcer de lutter contre la pollution des mers et les risques environnementaux que font peser sur notre sécurité les rejets sauvages, les décharges et les émissions anthropiques, en violation des normes internationales. Le sauvetage du pétrolier *Sounion* en mer Rouge en 2024 est un bon exemple. Cette opération a permis d'éviter une catastrophe environnementale et humanitaire de grande ampleur, mettant en évidence la dimension mondiale de la sécurité maritime et ses vastes répercussions. L'année dernière, nous avons accueilli à Athènes la neuvième conférence « Notre océan », au cours de laquelle plus de 100 délégations ont annoncé plus de 400 contributions d'une valeur de plus de 10 milliards de dollars.

Sixièmement, nous ne devons pas négliger la nécessité de renforcer la protection et la sécurité des 2 millions de marins qui assurent le transport maritime international et le fonctionnement ininterrompu du commerce mondial. Comme le souligne une vieille devise de marins, sans eux, la moitié du monde gèlerait et l'autre moitié mourrait de faim. Rappelant les risques extrêmes auxquels les marins ont été exposés récemment, de la pandémie aux hostilités et aux attaques terroristes, nous devons garder à l'esprit que leur bien-être et leur formation continue sur les nouveaux modes opérationnels sont nécessaires à la sécurité maritime.

La sécurité maritime est directement et étroitement liée aux valeurs fondamentales du monde libre. Sans la condition préalable de la sécurité maritime, personne ne peut réellement jouir du principe bien établi de la liberté des mers ou des activités commerciales et assimilées qui y sont associées, lesquelles garantissent une interconnexion économique et pacifique. Aujourd'hui, je constate avec satisfaction que nous partageons le point de vue selon lequel la sécurité maritime est de la plus haute importance, comme en témoigne la large participation des États Membres au présent débat.

La Grèce est le pays qui possède la plus grande flotte de navires marchands au monde. C'est une nation maritime dotée d'une longue et riche histoire de navigation, de milliers d'îles et de l'un des plus longs littoraux au monde, une véritable nation d'échanges croisés facilitant les connexions et contribuant à l'approvisionnement de dizaines de pays tiers. Pour nous, les Grecs, la mer a toujours fait partie de notre identité. J'ai le privilège de participer à ce débat et, devant toutes les personnes présentes, je tiens à prendre l'engagement ferme que le pays que j'ai l'honneur de représenter, la Grèce, restera le gardien de la liberté de navigation. Nous travaillerons de concert avec tous les Membres de l'ONU pour défendre cette cause très importante au cours de notre mandat au Conseil de sécurité et au-delà.

Je reprends à présent mes fonctions de Président du Conseil de sécurité.

Je donne maintenant la parole aux membres du Conseil qui souhaitent faire une déclaration.

M. Hoyos (Panama) (*parle en espagnol*) : Le Panama remercie la présidence du Conseil de sécurité d'avoir organisé la présente séance. Nous nous félicitons de la participation du Premier Ministre grec, M. Kyriakos Mitsotakis, du Ministre des affaires étrangères de la Grèce, M. Georgios Gerapetritis, et des représentants des autres délégations, qui nous honorent de leur présence. Nous adressons nos salutations et nos remerciements au Secrétaire général, S. E. M. António Guterres. Nous saluons également la participation de M^{me} Melina Travlos, Présidente du conseil d'administration de l'Union des armateurs grecs, et de M. Christian Bueger, professeur de relations internationales à l'université de Copenhague et chercheur à l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement. Nous les remercions de leurs exposés édifiants.

La sécurité maritime internationale est confrontée à des menaces et à des défis de plus en plus complexes. Conformément au droit international public, la sécurité maritime doit reposer sur des principes fondamentaux visant à protéger la liberté de navigation, la vie humaine en mer et le milieu marin, à prévenir la pollution, et à préserver les moyens permettant de faciliter le développement harmonieux de toutes les nations.

Le droit coutumier et divers instruments de droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, consacrent des principes et des normes fondamentaux, tels que la compétence des États en ce qui concerne les mers, la sécurité maritime et les normes fondamentales garantissant la liberté de navigation et le droit de navigation. La navigation maritime, pilier fondamental de la mondialisation, a été l'un des principaux moteurs du développement des nations en facilitant le commerce grâce à un vaste réseau de routes commerciales interconnectées.

Actuellement, le transport maritime international permet l'acheminement d'environ 80 % des marchandises à travers le monde. Dans un contexte géopolitique de plus en plus complexe, cette vaste interconnexion mondiale est confrontée à des défis croissants qui mettent en péril sa sécurité et sa stabilité. Toutefois, des menaces pèsent sur ces principes, telles que les différends frontaliers, la concurrence pour les ressources naturelles, la piraterie, les attaques terroristes et la criminalité transnationale organisée. Ces risques sont aggravés par l'érosion inquiétante du respect du droit international, en particulier du droit de la mer, ce qui affaiblit les cadres juridiques existants et entrave les efforts visant à garantir une gouvernance maritime pacifique fondée sur la coopération internationale.

L'augmentation des attaques contre les navires marchands empruntant les principales voies maritimes mondiales, qui sont vitales pour le commerce mondial, constitue non seulement une menace directe pour des vies humaines innocentes, mais porte également gravement atteinte au secteur du transport maritime et, par conséquent, à l'économie mondiale. En 2024, le secteur du transport maritime international a connu l'une des périodes les plus critiques de son histoire récente. L'intensification des attaques perpétrées par les houthistes en mer Rouge a gravement perturbé la navigation commerciale, nuisant fortement aux chaînes d'approvisionnement mondiales et compromettant la sécurité maritime sur l'une des routes commerciales internationales les plus stratégiques. En effet, plus de 100 navires battant différents pavillons ont été attaqués au moyen de drones, d'engins explosifs, d'arraisonnements et d'autres méthodes, y compris des actes d'une extrême gravité comme l'enlèvement de l'équipage du navire marchand *Galaxy Leader*, détenu illégalement par les houthistes depuis plus d'un an.

Ces événements malheureux doivent alerter la communauté internationale sur l'urgence de mettre fin aux détentions arbitraires et aux enlèvements, pratiques qui non seulement violent le droit international, mais mettent également en péril la sécurité et la stabilité du commerce maritime mondial. La gravité de la situation a contraint de nombreux armateurs à dérouter leurs navires afin d'éviter les zones à haut risque, en optant pour d'autres itinéraires plus sûrs. Cette mesure a entraîné une augmentation considérable des temps de transit, des émissions polluantes et des frais d'exploitation. Ainsi, les compagnies maritimes étant contraintes de faire passer leurs navires par le Cap de Bonne-Espérance, leurs émissions ont augmenté de 70 %, aggravant encore l'empreinte carbone à un moment critique de la lutte contre les changements climatiques. Cette situation a des effets néfastes directs sur la préservation du milieu marin, bien que le transport maritime reste, en termes relatifs, l'un des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

Consciente de l'importance du service que notre ceinture géographique fournit au transport maritime mondial, ainsi qu'à la liberté de navigation et à la sécurité maritime, qui sont des droits universels, la République de Panama, en tant que souverain territorial et administrateur du canal de Panama, a déclaré solennellement que le canal, en tant que voie navigable pour le transit international, serait toujours neutre de sorte que, en temps de paix comme en temps de guerre, il puisse rester sûr et ouvert pour le transit pacifique de tous les navires du monde, dans des conditions d'égalité totale et sans discrimination d'aucune sorte. Ces 25 dernières années, le Panama a assumé, en toute souveraineté, l'administration efficace et pacifique du canal de Panama, ainsi que sa modernisation complète et son expansion, afin d'en faire l'une des voies interocéaniques les plus compétitives et les plus sûres pour le commerce maritime mondial.

Notre ferme engagement en faveur du développement de la navigation maritime et de la protection des itinéraires commerciaux se reflète dans notre ferme conviction que l'expansion et la modernisation du canal de Panama, une oeuvre entièrement financée par la République du Panama et inaugurée en 2016, continue de servir efficacement le transport maritime international, en permettant le passage sûr et ininterrompu de navires post-Panamax et neo-Panamax, en reliant 188 routes maritimes à l'échelle mondiale, en augmentant la capacité opérationnelle du canal et en stimulant la croissance et le développement du commerce international. La devise du Panama est *Pro Mundi Beneficio* — ce qui signifie « pour le bien du monde » —, et nous pensons que telle est la vocation du canal.

En tant que nation entretenant une relation étroite avec la mer, nous avons été témoins des effets que les facteurs environnementaux peuvent avoir sur la sécurité de nos routes maritimes et sur le fonctionnement du canal de Panama. En particulier, une grave sécheresse allant au-delà des phénomènes qui touchent d'habitude le canal de Panama, a provoqué une baisse du niveau d'eau, nous obligeant à mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour garantir le bon fonctionnement du canal. Cette situation a mis en évidence la vulnérabilité des routes maritimes face aux défis des changements climatiques.

L'Autorité du canal de Panama a étudié diverses options pour l'administration, l'entretien, l'utilisation et la préservation des ressources en eau dans le bassin hydrographique pour remédier à ce problème. Elle met également en œuvre des plans visant à garantir des ressources en eau suffisantes pour approvisionner la population du pays et assurer le fonctionnement continu et efficace de notre canal.

Le Panama, qui a une robuste tradition maritime et dont plus de 8 800 navires battent le pavillon, ce qui représente 15 % de la flotte internationale, soit plus de 249 millions de tonneaux de jauge brute, a renforcé le processus d'analyse préalable à l'immatriculation. Outre des critères techniques liés au navire, ce processus intègre désormais des informations détaillées sur l'historique des propriétaires et des exploitants. Le Panama, par l'intermédiaire de l'Autorité maritime du Panama, a redoublé d'efforts pour assainir sa flotte marchande en appliquant une politique de tolérance zéro à l'égard de l'utilisation abusive de son pavillon, dans le but de protéger la réputation d'un registre qui œuvre au service de la communauté internationale depuis plus d'un siècle.

En tant que membre fondateur du Pacte d'échange d'informations sur les registres, une base de données partagée entre plusieurs registres maritimes, notre pays cherche à limiter les changements stratégiques de pavillon des navires impliqués dans des activités passibles de sanctions. Nous avons renforcé les mécanismes juridiques visant à sanctionner la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, à adopter des mesures contre le financement du terrorisme et à radier les navires en infraction ou liés à des activités illicites, dans ce dernier cas, par l'intermédiaire du décret exécutif no 512, de 2024, et de la résolution qui le régit.

Avec ces mesures, le Panama réaffirme son engagement en faveur d'une gestion transparente et responsable du registre des navires, en pleine conformité avec les normes et conventions internationales. Toutefois, nous restons attentifs aux défis importants qui se posent dans différents domaines et qui requièrent l'attention et la coopération de la communauté internationale. Il s'agit notamment d'attaques contre des navires et leurs membres d'équipage, de cyberattaques contre des systèmes de navigation et d'exploitation, de l'abandon de navires avec des marins à bord, sans salaire ni assistance, ainsi que de saisies arbitraires de navires et de leurs membres d'équipage pour des cargaisons présumées illicites.

Nous sommes particulièrement préoccupés par la pratique des détentions arbitraires dans certains ports, qui s'accompagnent de sanctions disproportionnées qui, dans de nombreux cas, s'apparentent davantage à des pratiques d'extorsion qu'à des procédures légitimes. Dans ce contexte, nous soulignons que par l'intermédiaire de l'Autorité maritime du Panama, notre pays participe activement aux activités du Réseau maritime anti-corruption, un réseau international engagé en faveur de l'élimination de la corruption dans le secteur. Cette adhésion reflète non seulement notre engagement à respecter les normes d'intégrité les plus strictes, mais elle nous donne également l'occasion de travailler en étroite collaboration avec les principales parties prenantes pour mettre en œuvre des pratiques éthiques qui renforcent la gouvernance des ports et des routes commerciales.

Le Panama continue de renforcer ses partenariats stratégiques avec les États membres de l'Organisation maritime internationale et d'autres acteurs mondiaux du secteur maritime, en participant activement à des initiatives clefs de lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer. Il joue également un rôle de premier plan dans l'élaboration de normes mondiales visant à renforcer la sûreté et la sécurité des navires.

Dans la situation actuelle, le Conseil de sécurité, où convergent les préoccupations croissantes concernant la sûreté maritime mondiale, est un cadre propice et nécessaire pour réfléchir à l'importance de protéger les routes maritimes stratégiques.

Le Panama, dont l'identité nationale, comme celle de la Grèce, est intrinsèquement liée à son statut de pays interocéanique et en l'occurrence, d'administrateur souverain du canal de Panama, comprend parfaitement l'importance géopolitique

et économique de garantir la sécurité de la navigation, la protection des couloirs maritimes et la stabilité du commerce mondial. À cet égard, nous réaffirmons notre engagement en faveur de la coopération internationale et de la promotion d'une gouvernance maritime sûre, transparente et conforme au droit international. Nous sommes convaincus que ce n'est que par le dialogue et la coopération internationale que nous pourrions préserver la paix et la prospérité de nos nations.

M. Ruge (Danemark) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier le Secrétaire général, M^{me} Travlos et M. Bueger de leurs contributions. Je voudrais également exprimer ma gratitude à la Grèce pour avoir organisé cette importante séance, et au Premier Ministre grec, M. Mitsotakis, pour avoir dirigé le débat d'aujourd'hui.

Les océans et les mers constituent un lien vital entre les continents et nos pays. La sûreté maritime est une pierre angulaire du monde moderne et interconnecté et du multilatéralisme lui-même.

Je voudrais formuler quatre observations.

Premièrement, je voudrais souligner que le Danemark réaffirme le caractère central et universel de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Nous appelons tous les États à respecter la Convention, qui définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les mers et les océans. Les conflits territoriaux maritimes doivent être réglés pacifiquement et conformément au droit international, y compris la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. La liberté de navigation est essentielle au commerce international et au développement économique. Doté de l'une des plus grandes flottes commerciales du monde, le Danemark est déterminé à maintenir les couloirs de navigation ouverts et à garantir la sécurité de tous les marins, ce qui est absolument primordial. Le Danemark a une longue histoire maritime, et il agit bien au-delà de son voisinage immédiat. Ces dernières années, nous avons agi pour faire face à des problèmes complexes en matière de sûreté maritime dans le golfe de Guinée, en mer Rouge, au large de la Corne de l'Afrique et dans le détroit d'Ormouz, dans le cadre d'efforts multinationaux et coordonnés en réponse à des actes de piraterie et à d'autres attaques contre des navires de commerce civils, afin de garantir la liberté de navigation et la sûreté maritime mondiale. Cela reflète la ferme détermination du Danemark à appuyer son approche du droit international et de la sûreté maritime fondée sur les principes par des contributions concrètes et dignes de ce nom. Nous demandons instamment à tous les pays d'assumer leurs responsabilités à cet égard.

Deuxièmement, nous devons envisager la sûreté maritime de manière globale ; les défis sont souvent liés à l'instabilité à terre dans les États côtiers, notamment la pauvreté, les problèmes liés à l'application de la loi et les changements climatiques. L'ONU constitue le meilleur cadre pour aborder ces questions de manière globale. Par exemple, les débats du Conseil sur la piraterie internationale depuis 2008 ont contribué à divers processus, notamment ceux liés à la sécurité, à l'administration de la justice, à l'application de la loi et à la sensibilisation de la société civile. Ensemble, ces processus ont contribué à réduire sensiblement les attaques contre la navigation commerciale dans l'océan Indien occidental et le golfe de Guinée. Les actes de piraterie et autres attaques contre des navires de commerce compromettent la résilience des réseaux commerciaux interconnectés et menacent la sécurité alimentaire et énergétique mondiale. Les groupes criminels organisés se livrant à des activités en mer, notamment le trafic de drogues et d'armes, la traite des êtres humains, le contournement des sanctions et la pêche illícite, non déclarée et non réglementée, affaiblissent davantage des États qui sont souvent déjà fragiles. Ces activités peuvent priver les États côtiers des ressources et des revenus dont ils ont besoin pour leur développement économique et leur prospérité. Le Danemark collabore avec plusieurs pays en développement afin de renforcer l'appropriation et les capacités aux niveaux national et régional. Il contribue notamment à développer la connaissance du domaine maritime, à améliorer la coordination et à garantir l'utilisation durable de leurs ressources maritimes.

Troisièmement, nous devons faire face à des menaces nouvelles et complexes dans le domaine maritime. La protection des infrastructures maritimes critiques revêt une importance capitale pour le bon fonctionnement de nos sociétés interconnectées. Les attaques contre ces infrastructures sont des actes déplorables qu'il faut prévenir. Les capacités des États côtiers de surveiller les menaces maritimes et d'y faire face, en surface et en profondeur, doivent être renforcées. Le recours accru à des navires non conformes aux normes pour se soustraire aux sanctions, y compris celles de l'ONU, représente un risque important pour l'environnement, les gens de mer, et la sécurité et la sûreté maritimes. Ces navires sont souvent vétustes, peu entretenus et insuffisamment assurés, et leurs transpondeurs sont éteints durant la navigation. Il s'agit d'un problème non seulement en mer du Nord et en mer Baltique, mais aussi dans les détroits de Malacca et de Singapour, ainsi qu'en mer Méditerranée et ailleurs. Si nous n'agissons pas pour veiller à ce que les règles soient respectées, inévitablement et très bientôt, une marée noire va détruire un littoral quelque part.

Enfin, le Danemark espère que le débat public de haut niveau d'aujourd'hui permettra de lancer une discussion sur le renforcement de notre réponse collective aux menaces maritimes contre la paix et la sécurité, la prospérité économique, l'ordre public et le développement durable. Le Danemark appuie fermement le renforcement du rôle de l'ONU dans le règlement des graves problèmes de sûreté maritime. Nous pensons qu'il est dans notre intérêt collectif de resserrer la coopération en matière d'échange d'informations, de renforcement des capacités et d'échange des meilleures pratiques. Ensemble, nous pouvons garantir un domaine maritime plus sûr et plus sécurisé pour toutes et tous, favorisant ainsi la stabilité et la prospérité dans le monde entier.

M. Ahmad (Pakistan) (*parle en anglais*) : Je tiens tout d'abord à remercier la Grèce pour la compétence avec laquelle elle dirige le Conseil de sécurité ce mois-ci et pour l'organisation de ce débat qui arrive à point nommé sur la sûreté maritime, qui est une question d'importance primordiale pour le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Votre présence, Monsieur le Premier Ministre, souligne l'engagement de votre pays dans ce domaine. La Grèce, qui a une longue histoire maritime et possède une importante flotte marchande moderne, joue un rôle important dans les affaires maritimes mondiales. Je tiens à remercier le Secrétaire général, M. Guterres, pour ses observations éclairantes et judicieuses. Nous remercions également M^{me} Travlos et M. Bueger de leurs exposés.

En tant qu'État côtier ayant une position stratégique dans le nord de la mer d'Arabie, à la confluence de voies de circulation maritimes internationales stratégiques, le Pakistan attache la plus grande importance à un domaine maritime sûr et sécurisé, régi par le droit international. Notre sécurité nationale, notre résilience économique, notre connectivité régionale, et notre sécurité alimentaire et énergétique sont inextricablement liées à la durabilité et à l'ouverture de nos mers.

Les menaces maritimes contemporaines sont multiples et transnationales, allant de la piraterie, du terrorisme et du trafic d'armes et de stupéfiants aux cybervulnérabilités des infrastructures portuaires, en passant par la pollution des mers et l'aggravation des risques induits par le climat qui pèsent sur les zones côtières. Pour relever ces défis, il faut une action collective et coordonnée, fermement ancrée dans le droit international.

Le régime juridique international régissant toutes les activités maritimes est constitué d'un vaste éventail d'instruments juridiques mondiaux, régionaux et bilatéraux, ainsi que du droit international coutumier. Depuis son adoption, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les institutions qui en relèvent forment la pierre angulaire de l'ordre juridique maritime international et promeuvent l'utilisation harmonieuse, équitable et judicieuse des ressources océaniques pour l'ensemble de l'humanité.

Nos océans doivent être préservés en tant qu'espaces de coopération et de prospérité partagée, et non en tant que théâtres de rivalité stratégique. Or, dans notre voisinage immédiat, nous observons le comportement troublant d'un grand pays qui, aspirant à une hégémonie régionale sans contrôle, se livre à une expansion navale agressive et cherche à asseoir sa domination sur des voies navigables d'importance stratégique. Ce renforcement déstabilisant et dangereux de capacités navales s'accompagne d'une diplomatie coercitive et de l'exclusion systématique d'États voisins des cadres régionaux de sûreté maritime, notamment l'Association des États riverains de l'océan Indien. De tels actes compromettent l'équilibre maritime et ne favorisent par une coopération inclusive.

Ce pays fait également preuve d'une propension inquiétante à usurper et à instrumentaliser les ressources naturelles partagées – y compris les cours d'eau transfrontaliers – en violation flagrante des obligations découlant des traités et du principe de bon voisinage. Ces actes s'inscrivent dans un programme plus large visant à exploiter la géographie pour perturber et déstabiliser des accords de coopération conclus de longue date, au détriment notamment de l'État riverain d'aval, à savoir le Pakistan, et pour imposer des décisions unilatérales dans les domaines fluvial et maritime.

En tant que nation maritime, le Pakistan considère la mer d'Arabie comme son cinquième voisin, qui fait partie intégrante de sa vision économique et de son orientation stratégique. Par sa position géographique unique, le Pakistan dispose d'un fort potentiel en tant que centre de transbordement régional, favorisant les échanges commerciaux et la connectivité entre les pays sans littoral d'Asie centrale.

Le Pakistan est fermement convaincu que nos océans doivent rester des zones de paix, de stabilité et de développement inclusif. Nous rejetons catégoriquement toute tentative qui, dans notre région, vise à dominer les espaces maritimes, à saper les cadres juridiques établis ou à marginaliser les intérêts légitimes d'autres États côtiers sous quelque prétexte que ce soit.

Malgré les défis nouveaux, le Pakistan reste un partenaire engagé et responsable dans les efforts internationaux visant à renforcer la sûreté maritime. Notre marine continue de contribuer aux Forces opérationnelles multinationales 150 et 151 des Forces maritimes combinées, en menant des opérations dans le golfe d'Oman, en mer d'Arabie et en mer Rouge pour lutter contre le terrorisme, la contrebande et la piraterie. Nous avons également lancé nos propres patrouilles de sûreté maritime régionale afin d'assurer la sécurité et la sûreté en mer.

Par ailleurs, notre attachement à la coopération régionale se manifeste dans notre participation à des initiatives multilatérales telles que le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. Au niveau national, nous continuons de renforcer nos capacités dans les domaines de la sûreté portuaire, du développement de l'économie bleue, de la connaissance du domaine maritime et de la conservation des ressources marines.

Le Pakistan condamne sans équivoque les attaques contre la navigation commerciale et les navires en mer Rouge, qui menacent le commerce mondial, déstabilisent la région et mettent en péril la sûreté maritime mondiale. Nous prenons note du dernier rapport en date du Secrétaire général au titre de la résolution 2722 (2024) (voir S/2025/302), qui confirme qu'il n'y a pas eu de nouvelle attaque perpétrée par les houthistes contre des navires marchands en mer Rouge.

Le Pakistan reconnaît également qu'il est urgent de faire face aux risques croissants induits par le climat qui pèsent sur nos systèmes maritimes et côtiers. L'élévation du niveau de la mer, l'acidification de l'océan et l'érosion du littoral constituent de graves menaces pour les moyens de subsistance, les écosystèmes, la

diversité biologique et la stabilité maritime. Toute stratégie globale de sûreté maritime doit intégrer le lien entre le climat et les océans et garantir un accès équitable aux ressources maritimes.

La sûreté maritime est indissociable de la cause de la paix et de la stabilité internationales d'une manière générale. Nous devons rejeter collectivement toute tentative d'instrumentalisation des espaces maritimes à des fins politiques ou stratégiques et réaffirmer plutôt notre engagement en faveur du multilatéralisme, de l'équité et de la coopération, qui sont les fondements d'un avenir maritime sûr et durable. Le Pakistan est prêt à collaborer avec tous les pays pour protéger l'intégrité du domaine maritime, faire respecter le droit international et veiller à ce que nos océans restent ouverts, pacifiques et bénéfiques pour l'ensemble de l'humanité.

M. Totangi (Sierra Leone) (*parle en anglais*) : Je vous souhaite une chaleureuse bienvenue au Conseil de sécurité, Monsieur le Président, Premier Ministre de la République hellénique. Je remercie le Secrétaire général, S. E. M. António Guterres, de son exposé détaillé et instructif. Je tiens également à remercier M^{me} Travlos, Présidente de l'Union des armateurs grecs et du groupe de sociétés Neptune, ainsi que le professeur Bueger de l'université de Copenhague et de l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement, de leurs précieuses contributions.

La Sierra Leone se félicite de ce débat opportun et urgent sur la sûreté maritime, une question de plus en plus préoccupante à l'échelle mondiale et une menace persistante pour la paix et la sécurité internationales. Qu'ils soient des pays côtiers ou sans littoral, tous les États Membres sont touchés par les vastes répercussions de l'insécurité maritime, qui perturbe la navigation internationale, le commerce et les chaînes d'approvisionnement. Il est donc impératif que le Conseil apporte une réponse cohérente et tournée vers l'avenir. Le transport maritime représentant plus de 80 % du volume du commerce mondial et plus de 70 % de sa valeur, soit près de 14 000 milliards de dollars par an, les chaînes d'approvisionnement maritimes restent l'épine dorsale de l'économie mondiale. Toutefois, l'évolution des réalités géopolitiques, les transformations technologiques et l'intensification des effets des changements climatiques font apparaître des vulnérabilités nouvelles et complexes dans le domaine maritime.

Dans ce contexte, la Sierra Leone souhaite mettre l'accent sur quatre dimensions critiques et interconnectées qui exigent une réponse globale, fondée sur la coopération.

Premièrement, les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime sont transnationales et multiformes, et exigent des réponses axées sur la coopération, qui dépassent les capacités individuelles des États. De la piraterie au terrorisme en passant par la criminalité transnationale organisée, les menaces maritimes impliquent un large éventail d'acteurs, notamment des groupes armés, des organisations terroristes et des organisations criminelles, qui opèrent dans les eaux nationales et au-delà. On estime que la piraterie moderne coûte à elle seule 25 milliards de dollars par an à l'économie mondiale, en menaçant les axes maritimes, en mettant en danger la vie des civils et en semant l'instabilité dans les communautés côtières. Des zones critiques, telles que le golfe d'Aden, la mer Rouge, le golfe de Guinée et les eaux au large du Venezuela, restent particulièrement menacées. Les crimes transfrontaliers commis en mer, tels que les trafics, y compris le trafic d'armes, de stupéfiants et de personnes, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et la pollution des mers, exigent également des réponses collectives et durables.

Sur le continent africain, l'Union africaine a pris des mesures importantes pour renforcer la gouvernance maritime et préserver l'économie bleue de l'Afrique. La Charte africaine de 2016 sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique fournit un cadre régional pour lutter contre la criminalité maritime, promouvoir la coopération entre les États côtiers et encourager la ratification des instruments

internationaux pertinents. En Afrique de l'Ouest, les efforts de collaboration entre les États, la société civile, les institutions et les organismes des Nations Unies, telles que l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), ont permis de renforcer la réglementation du transbordement, qui est l'un des principaux facteurs favorisant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ces mesures contribuent à protéger les moyens de subsistance des communautés côtières dans des pays tels que le Ghana, le Libéria, la Mauritanie, le Sénégal et mon pays, la Sierra Leone.

Pour faire face aux nouvelles menaces, la Sierra Leone souligne la nécessité de renforcer la coopération dans des cadres régionaux, tels que le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden et l'Architecture de Yaoundé. Ces cadres doivent être soutenus par des mandats clairs, un financement durable et une participation inclusive des États côtiers. Le leadership de l'Organisation maritime internationale (OMI) reste crucial pour définir des règles techniques et normatives. Plus que tout autre facteur, les changements climatiques ont aggravé l'insécurité maritime en raison de l'élévation du niveau de la mer, de l'intensification des phénomènes météorologiques et de la multiplication des catastrophes naturelles, autant d'éléments qui perturbent les opérations maritimes et exacerbent la pauvreté et l'instabilité. Ces défis exigent des mesures d'anticipation intégrées, fondées sur la gestion et l'atténuation des risques et le renforcement de la résilience.

Deuxièmement, les rivalités géopolitiques aggravent l'insécurité maritime, en particulier dans les eaux contestées ou riches en ressources. Le renforcement de la présence militaire, les revendications territoriales concurrentes, et les différends concernant les droits et les frontières maritimes risquent d'exacerber les tensions. Les revendications maritimes formulées sans tenir compte du droit international peuvent aggraver les conflits et compromettre la sécurité de la navigation. Dans ces situations, la diplomatie, la désescalade et le respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont indispensables pour maintenir la paix et la stabilité.

Troisièmement, pour répondre efficacement aux menaces maritimes, il faut prendre des mesures d'alignement et de coordination aux niveaux mondial, régional et national. Bien que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les résolutions 1816 (2008), 1838 (2008), 2015 (2011) et 2380 (2017) fournissent des orientations importantes, elles doivent être mises en œuvre de manière cohérente, parallèlement aux instruments régionaux, aux législations nationales et aux stratégies opérationnelles. Il faut améliorer la coordination interorganisations et la diffusion des informations pour éviter les doubles emplois et combler les lacunes opérationnelles existantes. Il est primordial que les stratégies maritimes nationales soient en adéquation avec les cadres mondiaux de sécurité et de développement, y compris le rôle des communautés économiques régionales et des mécanismes régionaux. La Sierra Leone appelle à une coopération renforcée, notamment en matière de transfert de technologies, d'assistance technique et de renforcement des capacités par le biais de partenariats avec l'OMI, la FAO, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et d'autres organismes. Concrètement, l'accès au système d'échange d'informations de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes pourrait favoriser la mise en place de plateformes régionales similaires.

Il est également capital de tirer parti de l'innovation et des technologies. Des outils tels que la surveillance par satellite, le suivi des navires basé sur l'intelligence artificielle, les documents commerciaux sécurisés par la technologie de la chaîne de blocs et les systèmes sans pilote sont en train de révolutionner la connaissance du domaine maritime. Ces technologies doivent toutefois être régies par des cadres réglementaires solides et des protocoles de transparence et de protection des données. Les partenariats public-privé auront un rôle primordial à jouer, en particulier pour favoriser l'accès et la mise en œuvre dans les pays en développement.

Quatrièmement, les autorités nationales doivent renforcer les capacités judiciaires et d'application de la loi pour s'attaquer au lien entre la criminalité maritime, le terrorisme et les trafics. Il s'agit notamment de mettre en place des groupes communs d'intervention navale, de renforcer la coopération en matière de poursuites judiciaires et d'élaborer des cadres juridiques pour le règlement des affaires de criminalité maritime. Le renforcement des capacités doit également se concentrer sur la surveillance des côtes, l'interopérabilité entre les forces maritimes et le développement du capital humain. L'éducation, la formation et la modernisation des infrastructures sont indispensables pour favoriser la résilience à long terme.

Pour terminer, la Sierra Leone réaffirme son appui au Nouvel Agenda pour la paix du Secrétaire général, qui préconise une approche intégrée en faveur de la paix et de la sécurité, y compris de la sûreté maritime, dans le cadre élargi du développement. Nous nous associons également à l'engagement pris dans le Pacte pour l'avenir (résolution 79/1 de l'Assemblée générale), qui appelle à renforcer l'efficacité de la gouvernance mondiale pour relever les défis maritimes interconnectés, qui vont du développement durable et du commerce à la résilience climatique et à la criminalité transnationale. Les mers jouent un rôle vital pour nous tous. Leur sécurité et leur stabilité relèvent donc de notre responsabilité collective. Afin de relever ensemble ces défis, renforçons la coopération internationale en faveur de la paix, du développement, de la bonne intendance de l'environnement et de l'état de droit.

M. Yahiaoui (Algérie) (*parle en arabe*) : Je voudrais tout d'abord exprimer, au nom de la délégation algérienne, mes remerciements les plus sincères à la présidence grecque pour l'organisation de ce débat de haut niveau sur un sujet d'une importance vitale qui constitue actuellement l'une des questions centrales en matière de sécurité collective. La présente séance est l'occasion d'échanger des points de vue sur les moyens les plus efficaces de faire face aux menaces émergentes et croissantes qui pèsent sur la sûreté maritime. Nous tenons également à remercier le Secrétaire général, M. António Guterres, de son exposé très complet. Nous avons aussi écouté avec intérêt les exposés de M^{me} Melina Travlos, Présidente du conseil d'administration de l'Union des armateurs grecs, et de M. Christian Bueger, professeur de relations internationales à l'université de Copenhague et chercheur à l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement.

Dans le cadre de notre débat d'aujourd'hui, l'Algérie voudrait faire les observations suivantes.

Premièrement, l'Algérie estime que, pour relever les défis qui menacent la sûreté maritime, notamment les actes de piraterie, les vols à main armée contre les navires, la criminalité organisée, la pêche illégale, les actes terroristes et la migration clandestine, il faut adopter une approche globale fondée sur le renforcement de la coopération internationale, l'échange d'informations et le renforcement des capacités, en respectant les principes fondamentaux du droit international et en adhérant effectivement aux instruments juridiques internationaux relatifs à la sûreté maritime, au premier rang desquels figure la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Cette convention constitue le cadre juridique mondial dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités maritimes. Sur la base de la Convention, de nombreux instruments internationaux ont été adoptés par l'Organisation maritime internationale pour faire face aux risques et défis croissants qui pèsent sur la sécurité maritime.

Deuxièmement, l'Algérie souligne qu'il importe de régler les différends maritimes par des moyens pacifiques. Nous notons le rôle croissant joué par les mécanismes judiciaires internationaux à cet égard, notamment le Tribunal international du droit de la mer, pour consolider l'état de droit et assurer une interprétation cohérente et uniforme des normes internationales pertinentes.

Troisièmement, l'Algérie estime que le Conseil de sécurité doit jouer un rôle central dans la lutte contre les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime mondiale et

que ses efforts doivent être complétés par ceux de l'Assemblée générale, en tant que cadre mondial pour la promotion d'une vision commune et l'élaboration de cadres de coopération multilatérale dans ce domaine.

Quatrièmement, l'Algérie estime que toutes les initiatives visant à renforcer la sûreté maritime doivent être menées dans le respect de la souveraineté nationale des États, sans ingérence dans leurs affaires intérieures et en privilégiant le règlement pacifique des différends, conformément aux principes consacrés par la Charte des Nations Unies. L'Algérie rejette toute utilisation sélective de la question de la sécurité pour justifier des mesures unilatérales ou pour imposer une réalité illégitime dans les espaces maritimes.

Cinquièmement, l'Algérie appelle à appuyer les efforts des pays en développement, notamment sur le continent africain, par un financement soutenu en faveur du renforcement des capacités nationales, de la surveillance maritime, du transfert de technologies et de la formation, afin de leur permettre d'exercer leur pleine juridiction sur leurs espaces maritimes et de lutter contre les menaces croissantes. Dans ce contexte, nous tenons à saluer le cadre établi en 2013 par l'Architecture de Yaoundé et les mécanismes connexes. Il s'agit d'une étape cruciale vers le renforcement de la sûreté maritime dans le golfe de Guinée grâce à une approche régionale fondée sur la coordination, l'échange d'informations et le renforcement des capacités. L'Algérie souligne qu'il importe de tirer parti de ce modèle et de le renforcer grâce à un soutien international soutenu et à des partenariats équitables, afin de pouvoir contrer efficacement les menaces maritimes.

Sixièmement, nous sommes convaincus de l'importance de faire de la Méditerranée un espace de paix. Chaque année, mon pays, l'Algérie, soumet à l'Assemblée générale un projet de résolution sur le renforcement de la sécurité et de la coopération dans la région de la Méditerranée, dont la dernière version (résolution 79/76 de l'Assemblée générale), adoptée le 2 décembre 2024, réaffirme le rôle clef que jouent les pays méditerranéens dans le renforcement et la promotion de la paix, de la sécurité et de la coopération dans la région. La résolution appelle les États à consolider leur action pour éliminer toutes les causes de tension dans la région et à résoudre de manière juste et durable, par des moyens pacifiques, les problèmes qui perdurent.

Pour terminer, l'Algérie réaffirme son plein engagement à participer activement à tous les efforts internationaux visant à garantir la sûreté maritime, car elle est convaincue que la protection des mers et des océans fait partie intégrante d'un ordre international fondé sur la paix, la justice et le développement durable pour tous et toutes.

M^{me} Shea (États-Unis d'Amérique) (*parle en anglais*) : Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir organisé l'important débat d'aujourd'hui. Je remercie également le Secrétaire général António Guterres, M^{me} Melina Travlos et M. Christian Bueger de leurs exposés instructifs.

Les États-Unis partagent l'avis de la Grèce selon lequel la question qui nous occupe revêt une importance cruciale pour la paix et la sécurité internationales. C'est pourquoi le Président Trump a exigé que des mesures fermes soient prises pour préserver la sûreté maritime et la prospérité économique face à de nombreuses menaces.

Certaines de ces menaces émanent de groupes terroristes. À titre d'exemple, les houthistes terrorisent depuis des années le trafic maritime qui transite par la mer Rouge et le golfe d'Aden, ce qui a des répercussions sur 30 % de l'ensemble du trafic international de conteneurs. Ils ont pris pour cible plusieurs navires, tué des marins innocents et détourné le *Galaxy Leader*. Sur instruction du Président Trump, les États-Unis ont mené des actions punitives contre les houthistes afin de défendre la liberté de navigation. Sous la pression, les houthistes ont renoncé à attaquer les navires des États-Unis, mais ils s'exposeront à de nouvelles frappes punitives s'ils s'en prennent à nouveau à des navires des États-Unis. Nous condamnons leurs attaques incessantes contre Israël et appuyons le droit d'Israël de riposter.

Certains pays constituent également de graves menaces. Ils soutiennent des groupes terroristes, intimident d'autres pays ou utilisent la coercition pour perturber les voies et le commerce maritimes. Si les houthistes ont pu menacer le trafic maritime en mer Rouge, c'est en grande partie parce que l'Iran ne respecte pas l'embargo sur les armes imposé par l'ONU au mouvement houthiste. Le Conseil ne doit pas tolérer cette attitude de mépris et doit veiller à ce qu'il y ait des conséquences pour les violations des sanctions.

Cependant, Téhéran ne menace pas seulement la sûreté maritime en soutenant des groupes terroristes, il intervient aussi de manière directe. Les attaques répétées et illégales de l'Iran contre les navires commerciaux qui transitent dans les eaux internationales et leur saisie par ce pays constituent une nouvelle menace pour la liberté de navigation. Nous demandons à l'Iran de libérer les navires qu'il retient toujours, notamment le *MSC Aries* et l'*Advantage Sweet*.

La Chine constitue une autre menace pour la sûreté maritime mondiale. Nous avons été témoins de la coercition exercée par la Chine à maintes reprises dans la mer de Chine méridionale, ainsi que de ses actions agressives dans le détroit de Taiwan. Le thème du débat d'aujourd'hui fait référence à la coopération internationale. Le monde doit mesurer la contribution de la Chine à la coopération internationale à l'aune de ses actions et non de ses vaines affirmations. Rappelons que la Chine a dangereusement entravé une opération philippine près du récif de Scarborough, alors même qu'elle vantait son leadership lors de sa présidence du Conseil de sécurité en février. Tout au long de l'année 2024, la Chine a empêché les Philippines d'accéder à leur zone économique exclusive et de l'exploiter. Il s'agit d'une mesure illégale et qui porte atteinte aux libertés de la haute mer de tous les pays. Les États-Unis tiennent à exprimer leur solidarité avec les Philippines. Une fois de plus, nous condamnons les actes dangereux et illégaux auxquels se livre la Chine en mer de Chine méridionale, et nous appelons la Chine à respecter la décision arbitrale de 2016.

Pour améliorer la sûreté maritime, nous devons également veiller à ce que les voies maritimes mondiales restent ouvertes à la navigation et ne soient pas l'objet de menaces de violences, d'actes criminels ou d'autres activités illicites. Comme cela a été mentionné, les houthistes continuent de se procurer des armes en violation des résolutions du Conseil de sécurité. Les États-Unis ont des preuves qui montrent que les houthistes, dans le cadre de leur appui aux Chabab, se procurent des composants à double usage et des images en Chine. Le Mécanisme de vérification et d'inspection des Nations Unies peut être un outil crucial pour empêcher que ces armes parviennent aux houthistes par voie maritime. De fait, au début du mois, il a permis d'intercepter quatre conteneurs de matières illicites à destination de ports contrôlés par les houthistes. Cela montre clairement l'efficacité du Mécanisme. Nous devons tous continuer d'appuyer ses opérations. À cette fin, nous exhortons les États Membres à verser des fonds directement au Mécanisme, qui n'a besoin que de 11 millions de dollars par an pour être pleinement opérationnel.

Les États-Unis se félicitent de la récente collaboration entre l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et le Global Centre for Maritime Sanctions Monitoring, également connu sous le nom de centre Spinola et basé à Malte, en vue de mener des activités de renforcement des capacités, de formation, de suivi des navires et d'analyse, au profit des États Membres. Par ailleurs, nous appuyons fermement les efforts de collaboration déployés dans le cadre du Pacte d'échange d'informations sur les registres. Le Pacte a été fondé par les registres d'immatriculation du pavillon du Panama, du Libéria et des Îles Marshall afin de lutter contre la pratique de changements successifs de pavillon à laquelle recourent des navires et compagnies maritimes soupçonnés de participer à des activités illicites, en violation notamment des sanctions imposées par l'ONU. Il comprend actuellement 15 registres maritimes, qui représentent plus de 20 % des navires immatriculés dans le monde et

près de 50 % du tonnage brut mondial. Nous demandons aux registres qui ne font pas encore partie du Pacte de se joindre à cette importante initiative, qui est en train de fixer les normes pour le respect du droit maritime international à l'échelle mondiale.

Les États-Unis remercient une nouvelle fois la Grèce de son initiative et se réjouissent de poursuivre leur participation aux efforts internationaux de lutte contre les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime.

M. Geng Shuang (Chine) (*parle en chinois*) : Je remercie la Grèce d'avoir pris l'initiative d'organiser cette séance et je salue votre présence à New York, Monsieur le Président, pour présider le débat public d'aujourd'hui. Je remercie également le Secrétaire général, M. Guterres, et les autres intervenants de leurs présentations.

Les océans et les mers maintiennent la vie, relient le monde et favorisent le développement. Ils sont le foyer commun de l'humanité. Prendre soin de ce foyer, maintenir la sûreté maritime et renforcer la gouvernance mondiale des océans sont d'une grande importance pour la promotion de la paix, de la stabilité, du développement et de la prospérité dans le monde et sont une responsabilité commune à tous les pays.

Nous devons défendre le concept de communauté de destin pour les océans. Notre planète bleue ne se compose pas d'îlots séparés par les océans, mais d'une communauté partageant un même avenir et reliée par les océans. La paix et la tranquillité des océans sont des questions importantes pour la sécurité et les intérêts de tous les pays du monde. Nous devons défendre la vision d'une croissance partagée grâce à la consultation et à la collaboration et, de manière collective, préserver la sûreté maritime, promouvoir le développement maritime et débattre de la gouvernance des océans, afin que les océans deviennent un véritable lien nous permettant de promouvoir les échanges et une coopération gagnant-gagnant, et non un abîme qui nous sépare et nous déconnecte les uns des autres.

Nous devons préserver un ordre maritime juste et raisonnable. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a établi le cadre juridique de base de l'ordre moderne concernant les océans et joue un rôle important dans la promotion de la gouvernance mondiale des océans. Avec d'autres traités maritimes et le droit international coutumier, la Convention prévoit des normes juridiques pour la délimitation des zones maritimes et la conduite des activités maritimes. Tous les pays doivent préserver l'ordre maritime fondé sur le droit international. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer doit être interprétée et appliquée de manière précise, complète et en toute bonne foi. Il faut rejeter la sélectivité et la pratique du deux poids, deux mesures.

Nous devons œuvrer ensemble au maintien de la sûreté et de la stabilité maritimes. Aujourd'hui, les actes de piraterie, le trafic de drogues et d'armes, la traite d'êtres humains en mer et d'autres activités criminelles sont monnaie courante, mettant en péril la sûreté maritime et alimentant l'instabilité régionale. La communauté internationale doit travailler de concert pour prévenir et combattre ces problèmes conformément au droit international et aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Nous devons prêter attention aux préoccupations légitimes de tous les pays en matière de sûreté maritime, insister sur le règlement des différends et des conflits par le dialogue et la consultation, améliorer constamment les canaux de communication de crise et renforcer la coopération en matière de sûreté maritime. Les différends concernant des droits et intérêts territoriaux et maritimes doivent être réglés de manière pacifique au moyen de consultations amicales entre les parties directement concernées. Ce n'est dans l'intérêt de personne d'attiser la confrontation entre des parties à un différend maritime ou de s'engager dans des jeux à somme nulle.

Nous devons joindre nos efforts pour renforcer la gouvernance mondiale des océans. Le développement durable de l'humanité est étroitement lié à un environnement marin sain. Nous devons prendre soin des océans et les protéger, comme nous

le faisons pour nous-mêmes. Aujourd'hui, la protection de l'environnement maritime, les changements climatiques, l'élévation du niveau de la mer et les nouvelles activités maritimes font partie des questions d'intérêt commun pour la communauté internationale. Nous devons adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030 en tant que guide, élargir la coopération en ce qui concerne les océans par des mesures concrètes, explorer le potentiel des océans et promouvoir conjointement l'exploitation et l'utilisation des océans au service du développement économique et social, afin que les êtres humains et les océans coexistent en harmonie.

En tant que grand pays maritime, la Chine est attachée à la protection commune du foyer maritime et au maintien de la sûreté maritime commune. Nous ne cessons jamais de contribuer à la gouvernance mondiale des océans, de promouvoir le développement durable des océans et des mers, et de défendre la sûreté et la stabilité maritimes mondiales. Nous sommes prêts à collaborer avec la communauté internationale et à mener des efforts sans relâche pour promouvoir l'instauration d'un ordre de paix, de tranquillité et de coopération gagnant-gagnant en ce qui concerne les océans et pour construire ensemble une communauté de destin pour les océans.

Le Conseil de sécurité n'est pas le cadre approprié pour débattre de la question de la mer de Chine méridionale. Dans la déclaration qu'elle vient de prononcer, la représentante des États-Unis a évoqué cette question. La Chine s'y oppose fermement et nous aimerions y répondre de la manière suivante.

Premièrement, les États-Unis constituent la plus grande menace pour la paix et la stabilité en mer de Chine méridionale. À plusieurs reprises, ils ont envoyé des navires militaires en mer de Chine méridionale pour faire une démonstration de force et semer la zizanie entre les pays de la région, sous le prétexte de la liberté de navigation.

Deuxièmement, la Chine s'est engagée à travailler avec les pays concernés pour régler de manière appropriée nos différends maritimes par le dialogue et la consultation, dans le respect des faits historiques et du droit international. La prétendue sentence rendue dans l'arbitrage sur la mer de Chine méridionale est illégale et non valide, et la Chine ne l'accepte pas et ne la reconnaît pas.

Troisièmement, grâce aux efforts conjoints de la Chine et des pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, la situation actuelle en mer de Chine méridionale reste globalement stable. Nous avons la détermination et la capacité de faire de la mer de Chine méridionale une mer de paix, d'amitié et de coopération.

Quatrièmement, nous espérons que les États-Unis respecteront leurs engagements en faveur du principe d'une seule Chine.

Enfin, j'aimerais demander à ma collègue des États-Unis si elle a remarqué que son discours contrastait fortement avec les déclarations faites par les autres orateurs et oratrices. Les déclarations du Secrétaire général et d'autres collègues portent toutes sur la manière dont nous pouvons coopérer pour préserver la sûreté maritime, alors que les États-Unis profitent de cette occasion pour s'en prendre à d'autres pays. Nous osons espérer qu'ils pourront jouer un rôle constructif, aux côtés d'autres pays, pour maintenir la sûreté maritime.

M. Nebenzia (Fédération de Russie) (*parle en russe*) : Nous nous félicitons de votre participation, Monsieur le Premier Ministre, au débat public d'aujourd'hui. Nous remercions le Secrétaire général Guterres et les intervenants de leurs exposés.

Nous considérons que le thème proposé par la présidence grecque est d'actualité. Les questions de sûreté maritime occupent une place importante dans l'architecture de la stabilité et de la sécurité mondiales et méritent assurément l'attention des membres responsables de la communauté internationale. Néanmoins, il convient de souligner que la plupart des questions à l'examen dans le débat d'aujourd'hui, à savoir

la criminalité transnationale organisée, le commerce illicite des armes, le trafic de drogue, la traite des personnes et l'exploitation illégale des ressources marines, ne font pas partie des attributions du Conseil de sécurité. Elles relèvent au contraire de la compétence d'autres organes du système des Nations Unies, principalement la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale, ainsi que la Troisième Commission de l'Assemblée générale. Il ne fait aucun doute que tous ces problèmes sont très graves, mais ils devraient être abordés dans les instances pertinentes qui possèdent l'expertise nécessaire. Par conséquent, en ce qui concerne les questions de sûreté maritime, le Conseil de sécurité devrait se concentrer sur les aspects qui constituent une menace directe pour la paix et la stabilité internationales.

Ce qui entre dans cette catégorie, d'ailleurs, c'est le risque de perturbation de la chaîne d'approvisionnement mondiale, qui a été mentionné dans la note de cadrage préparée pour la séance d'aujourd'hui (voir S/2025/300). Force est de constater que, ces derniers temps, les mesures visant à créer des obstacles artificiels et des menaces pour le commerce maritime sont devenues plus fréquentes. La stabilité de ce commerce est importante pour tous les pays, mais pour les petits États insulaires et les États côtiers en développement en particulier, c'est une question de survie. Les mesures que j'ai mentionnées s'inscrivent dans le cadre de ce que l'on appelle les « mesures coercitives unilatérales », un outil favori des pays occidentaux, en particulier des États membres de l'Union européenne, pour imposer à d'autres leurs propres politiques et préférences, qui sont parfois assez exotiques.

Les mesures coercitives unilatérales sont a priori illégales et leur utilisation est contraire au droit international. Par conséquent, les tentatives des pays occidentaux de justifier leurs actions illégales en mer en se référant aux mesures coercitives unilatérales qu'ils ont eux-mêmes introduites sont en contradiction avec une maxime qui remonte à l'époque du droit romain, selon laquelle nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude. Les références à des tentatives présumées de contourner les mesures coercitives unilatérales sont utilisées pour qualifier certains navires comme appartenant à ce qu'on appelle la « flotte fantôme ». Ce terme n'est pas reconnu au niveau international et ne repose sur aucun mécanisme international transparent.

Les actions contre les navires civils en mer sont flagrantes et sans précédent. Elles ne sont comparables qu'à des actes de piraterie, à la seule différence que ce sont les pays de l'OTAN qui s'essaient au rôle de « pirates de la mer Baltique ». Ainsi, Internet a récemment été inondé d'images de navires de patrouille estoniens tentant de s'emparer par la force d'un pétrolier naviguant dans les eaux internationales. Le capitaine du navire a reçu un ultimatum l'enjoignant de changer de cap et d'entrer dans les eaux territoriales estoniennes. Une équipe d'assaut a tenté à deux reprises de monter à bord du pétrolier à partir d'un hélicoptère. N'y parvenant pas, une embarcation de la marine estonienne a littéralement tenté de l'éperonner. Tout cela s'est fait sous le prétexte de « combattre la flotte fantôme », ce qui ne repose sur aucune base juridique internationale. Nous soulignons que ce n'est pas le premier cas de ce genre, il y en a eu beaucoup d'autres.

Même dans les eaux territoriales, de telles actions constitueraient une violation flagrante du droit de passage pacifique, mais dans les eaux internationales, elles ne sont rien d'autre qu'une atteinte à la liberté de navigation. Il s'agit pourtant de normes fondamentales du droit international coutumier codifiées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. L'inviolabilité de ces normes et du principe de la juridiction exclusive de l'État du pavillon sur le navire garantissent un fonctionnement stable et prévisible du système de commerce maritime international. C'est pourquoi la Convention comprend une liste fermée et très limitée de situations dans lesquelles un navire battant un pavillon étranger peut être arrêté pour inspection. Ni dans cette liste, ni dans l'ensemble de la Convention, il n'est fait mention de ce que l'on appelle la « flotte fantôme ».

À cet égard, nous voudrions rappeler aux « pirates de la mer Baltique » nouvellement apparus et à leur « équipe de supporters » de l'Union européenne que l'arrêt d'un navire pour tout motif non mentionné dans la Convention constitue, par définition, une violation flagrante de la liberté de navigation et du droit de passage pacifique ou de transit. Par conséquent, le comportement inacceptable des pays de l'Union européenne crée un précédent très dangereux. Si d'autres États suivaient cet exemple, les chaînes d'approvisionnement mondiales seraient perturbées et le commerce maritime s'arrêterait tout simplement. Cette habitude d'utiliser les forces et moyens navals de l'OTAN pour mener de telles actions illicites est une voie directe vers l'escalade militaire et constitue une menace très grave à la sûreté maritime.

L'attaque terroriste contre deux gazoducs Nord Stream dans la mer Baltique en septembre 2022 est un autre exemple des mesures prises par les États occidentaux pour compromettre la sûreté maritime. Ce crime a été commis dans les zones économiques exclusives du Danemark et de la Suède, en dehors de toute zone de conflit armé, et il a eu des conséquences désastreuses en termes d'environnement, d'énergie et de sécurité de la navigation.

Bien que près de trois ans se soient écoulés depuis l'attaque terroriste contre les gazoducs Nord Stream, ceux qui ont organisé et perpétré les attaques n'ont toujours pas été identifiés ni traduits en justice. La Fédération de Russie a soulevé cette question à plusieurs reprises au sein du Conseil de sécurité et a proposé d'élaborer un produit qui enverrait un message sans équivoque sur la nécessité de mener une enquête approfondie sur ce qui s'est passé, avec la participation de toutes les parties concernées. Cependant, toutes nos initiatives ont été systématiquement bloquées par les membres occidentaux du Conseil de sécurité, l'Allemagne, le Danemark et la Suède ayant délibérément exclu notre pays de l'enquête. Et la conclusion profonde à laquelle sont parvenus les soi-disant « enquêteurs » était que les gazoducs avaient bel et bien été détruits à l'explosif. Tel est le coût réel des déclarations faites aujourd'hui par les délégations occidentales au sujet de leur prétendue préoccupation pour la sûreté maritime. Nous pensons que ce sont leurs actions qui constituent une menace directe pour la sûreté maritime, tout comme leur inaction dans la lutte contre l'impunité des crimes visant spécifiquement les infrastructures sous-marines transfrontalières.

M. Osman (Somalie) (*parle en anglais*) : Je voudrais tout d'abord exprimer nos sincères remerciements à la présidence grecque pour avoir organisé ce débat important qui tombe à point nommé. Nous souhaitons également la bienvenue au Secrétaire général, M. António Guterres, et le remercions de son exposé circonstancié. Nous remercions aussi M^{me} Travlos et M. Bueger de leurs exposés.

Pour la Somalie et pour l'Afrique dans son ensemble, la sûreté et la gestion durable de notre domaine maritime sont des questions d'une grande importance. Nos eaux sont essentielles non seulement pour le bien-être économique de nos peuples, mais aussi pour l'intégration régionale et le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Pourtant, en tant qu'États côtiers, nous continuons d'être confrontés à une série de risques qui ne cessent d'évoluer, notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Non seulement celle-ci épuise nos ressources marines, mais elle provoque également une grave dégradation et des dommages durables, parfois irréversibles, aux écosystèmes océaniques vitaux. Ces menaces sont de nature transnationale et exigent donc des réponses coordonnées et concertées, les pays touchés étant au centre de la solution.

Premièrement, il faut renforcer les capacités et procéder à des transferts de technologie. Il est largement reconnu que les efforts déployés pour faire face aux menaces maritimes sont plus efficaces lorsque les États possèdent les capacités nécessaires. De nombreux pays, en particulier en Afrique, continuent de nécessiter un appui soutenu pour renforcer l'application du droit maritime, la surveillance et les procédures judiciaires. Nous soulignons qu'il importe de dispenser une formation adaptée,

de garantir l'accès aux technologies de pointe et d'investir dans les ressources humaines et institutionnelles. La Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, adoptées par l'Union africaine, énoncent clairement ces priorités et constituent d'importantes feuilles de route en faveur de la résilience nationale et régionale. Nous appelons la communauté internationale à créer des partenariats plus solides et à apporter un appui ciblé afin d'aider les États côtiers à renforcer leurs capacités en matière de lutte contre les menaces maritimes.

Deuxièmement, il faut approfondir la coopération régionale et internationale. Aucun État ne peut relever seul ces défis. Ma délégation a bénéficié de l'appui et du partenariat des pays voisins de la région, des organisations internationales et des coalitions navales. Les mécanismes de l'Union africaine et le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden sont des exemples notables de cadres conçus pour faciliter le partage d'informations, les opérations conjointes et l'harmonisation des approches juridiques. Il est indispensable que cette coopération continue d'être renforcée, tout en respectant pleinement la souveraineté et le leadership des États côtiers à chaque étape du processus.

Troisièmement, nous pensons qu'une sûreté maritime efficace passe par une approche coordonnée qui s'attaque aux causes profondes. Il importe de prendre conscience que la sûreté maritime est étroitement liée au développement durable sur terre. La pauvreté, le chômage et le manque de perspectives poussent souvent les individus à se livrer à des activités criminelles en mer.

Une approche globale qui s'attaque aux causes profondes doit tenir compte des répercussions disproportionnées de la criminalité maritime sur les communautés côtières vulnérables des pays en développement et les aider à remédier aux problèmes systémiques qui permettent à cette criminalité de subsister, notamment en éliminant la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Les initiatives de l'Union africaine en matière d'économie bleue, qui visent à créer des moyens de subsistance durables et à promouvoir une gestion responsable des ressources marines, constituent un moyen décisif de s'attaquer aux facteurs sous-jacents de l'insécurité maritime. Nous encourageons la communauté internationale à soutenir davantage ces initiatives, qui sont indispensables pour garantir la stabilité à long terme.

Quatrièmement, il faut faire respecter le droit international. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres instruments pertinents constituent le fondement juridique d'une utilisation pacifique et concertée de nos océans. Le respect de ces obligations ainsi que de la souveraineté et de l'intégrité territoriale des États côtiers est primordial pour instaurer la confiance et garantir une coopération efficace. La Somalie attache une grande importance à la mise en œuvre intégrale et effective de ces cadres, et encourage la communauté internationale à continuer d'aider les États côtiers à élaborer et à harmoniser leur législation nationale en conséquence.

Pour terminer, ma délégation réaffirme son engagement à collaborer de manière constructive avec les membres du Conseil et l'ensemble de la communauté internationale pour concrétiser la vision de mers sûres, sécurisées et prospères, régies par le droit pour tous.

M. Dharmadhikari (France) : Je voudrais remercier la Grèce d'avoir pris l'initiative d'organiser cette séance sur la sûreté maritime, et je salue évidemment la présence du Premier ministre Kyriakos Mitsotakis, ainsi que celle du Ministre des affaires étrangères, M. Gerapetritis. Je voudrais remercier le Secrétaire général pour son intervention, ainsi que M^{me} Travlos et M. Bueger pour leurs propres présentations.

Tout d'abord, la sécurité des espaces maritimes passe avant tout par le respect du droit international. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités maritimes. La France réitère son attachement à la liberté de navigation dans le respect de ses obligations internationales. Sans le respect de normes communes, les mers et les océans deviendraient un théâtre d'affrontement permanent. Le Conseil de sécurité a une responsabilité pour faire respecter le droit de la mer et œuvrer au règlement pacifique des différends, dans le cadre de l'Article 36 de la Charte des Nations Unies.

La France réitère son soutien à l'Organisation maritime internationale, qui joue un rôle essentiel dans l'établissement de normes communes élevées en matière de sûreté maritime, de prévention et de lutte contre la pollution des mers. La France rappelle son engagement européen à soutenir l'application du droit international, ainsi que de ses normes, et à promouvoir une appréciation de situation maritime autonome dans le cadre de la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, adoptée sous présidence grecque en 2014.

Toutefois, c'est mon deuxième point, l'espace maritime est le théâtre de menaces transnationales auxquelles nous devons apporter une réponse collective et coordonnée. Les entraves à la liberté de navigation constituent une menace sécuritaire majeure. Au large des côtes du Yémen, les houthistes, soutenus par l'Iran, doivent cesser leurs attaques déstabilisatrices et leurs violations de l'embargo sur les armes. Dans sa résolution 2722 (2024), le Conseil a rappelé le droit qu'ont les États Membres, en conformité avec le droit international, de défendre leurs navires contre ces attaques. Les groupes criminels alimentent l'insécurité maritime pour s'adonner à d'autres trafics, en particulier le trafic de migrants, comme nous l'observons en Méditerranée, et les trafics de stupéfiants, notamment entre l'Amérique latine et l'Europe.

Les transbordements illicites sont utilisés à des fins de contournement des régimes de sanctions mis en place par le Conseil pour lutter contre la prolifération d'armes de destruction massive. Le Conseil de sécurité doit demeurer vigilant face à ces violations de ses résolutions, et les États doivent renforcer leurs efforts de surveillance du trafic maritime pour répondre à cette menace comme à celle des flottes fantômes.

Troisièmement, la France est engagée dans la lutte contre l'insécurité maritime dans de nombreuses régions du monde. Dans le golfe de Guinée, la France soutient ses partenaires africains dans la coopération en matière de développement d'une appréciation de situation maritime, dans leurs activités de sûreté maritime et dans la lutte contre les activités illicites dans le cadre de l'Architecture de Yaoundé. La France appuie la région à travers les initiatives européennes, en particulier la présence maritime coordonnée dans le golfe de Guinée, et la France s'engage également à titre national via l'opération Corymbe.

Cet effort de protection des mers, nous le menons aussi dans le nord-ouest de l'océan Indien. La France poursuit son engagement strictement défensif dans le cadre des opérations de politique de sécurité et de défense commune de l'Union européenne, que ce soit EUNAVFOR Aspides en faveur de la liberté de navigation au large du Yémen, et EUNAVFOR Atalanta pour lutter contre la piraterie et les trafics dans le golfe d'Aden. En Méditerranée, l'opération IRINI met en œuvre de manière opérationnelle l'embargo sur les armes aux larges des côtes de la Libye et contribue à la lutte contre les trafics de tous ordres.

Le respect de la liberté de navigation est essentiel dans toutes les mers et dans tous les océans. En mer Noire, il est nécessaire à la sécurité alimentaire et aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Depuis le déclenchement de l'agression russe contre l'Ukraine en février 2022, la France soutient les efforts visant à garantir la protection des navires civils et l'exportation des céréales en mer Noire. En Asie, la

France reste préoccupée par la situation en mer de Chine méridionale, où les libertés de la haute mer ne sauraient être remises en cause. Elle est opposée à tout recours à la force ou à la coercition et appelle à un règlement pacifique des différends.

Quatrième point, la sûreté maritime est aussi indissociable de la protection de l'environnement marin, de la lutte contre la pollution et le changement climatique. La France a fait sienne la responsabilité de protection de l'océan et de gestion durable des ressources. C'est dans cet esprit qu'elle a décidé, avec le Costa Rica, d'accueillir à Nice, en juin prochain, la troisième Conférence des Nations Unies sur l'océan. À Nice, des avancées significatives sont attendues en matière de décarbonation du transport maritime mais aussi de lutte contre la pollution plastique. La France appelle tous les États qui ne l'ont pas encore fait à signer et ratifier rapidement l'Accord sur la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale.

La France est préoccupée par les récents appels à délivrer, hors du cadre de l'Autorité internationale des fonds marins, des permis d'exploitation sur les ressources minières de la haute mer. Cela constituerait une violation du droit international, en particulier du principe de soumission de ces ressources au régime du patrimoine commun de l'humanité.

Face à ces défis, nous devons avoir une action collective, résolue et cohérente pour renforcer la sûreté maritime et protéger nos espaces maritimes.

M. Žbogar (Slovénie) (*parle en anglais*) : Je tiens à remercier la Grèce d'avoir organisé le débat d'aujourd'hui. Votre présence ici aujourd'hui, Monsieur le Premier Ministre, démontre l'attachement de la Grèce non seulement à la sûreté maritime mais aussi à l'Organisation des Nations Unies et au rôle du Conseil de sécurité. Je remercie également le Secrétaire général, ainsi que M^{me} Travlos et M. Bueger, d'avoir présenté leur point de vue sur ce sujet important qui touche directement ou indirectement tous les États.

Tout au long de l'histoire, les océans, qui couvrent 75 % de la surface de la Terre, ont été le pilier de l'activité humaine, soutenant non seulement les moyens de subsistance, le commerce et le développement, mais aussi l'action militaire. Le transport maritime représente aujourd'hui 80 % du volume du commerce mondial de marchandises, ce qui en fait un facteur essentiel du développement et de la prospérité des États. Toutes les personnes qui sont intervenues aujourd'hui nous ont rappelé des exemples récents qui en attestent. Le commerce international dépend d'un environnement stable et sûr. La sûreté maritime est donc une question qui nous concerne tous et est dans notre intérêt commun.

Même si nous donnons aux mers et aux océans différents noms, ils ne forment qu'une seule et même étendue d'eau, raison pour laquelle la coopération entre États est cruciale. Dans ce contexte, je souhaiterais soulever trois points.

Premièrement, nous sommes pleinement d'accord avec le Secrétaire général, qui a mis l'accent sur la nécessité de respecter le droit international. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est le principal cadre juridique de cette coopération. Les États sont tenus de s'acquitter de leurs responsabilités de bonne foi et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir des violations potentielles. En cas de violation, l'application du principe de responsabilité doit être garantie. Les États doivent également veiller à la mise en œuvre des résolutions du Conseil de sécurité, notamment en ce qui concerne les sanctions maritimes, et prévenir toute tentative de les contourner, en particulier au moyen de changements successifs de pavillon, de l'usurpation des systèmes d'identification automatique ou d'autres mesures similaires.

Deuxièmement, en ce qui concerne le maintien de la sûreté maritime, qu'il s'agisse de la situation au large des côtes somaliennes ou dans le golfe de Guinée ou des attaques commises par les houthistes contre les voies maritimes en mer Rouge,

nous devons trouver un moyen de lutter de manière globale contre la contrebande, le trafic, la piraterie et le terrorisme. Dans le cadre de nos efforts pour prévenir la contrebande et le trafic par voie maritime, nous devons également prévenir les transferts maritimes illicites d'armes de destruction massive et de biens à double usage, conformément au droit international. La Slovénie reste déterminée à contribuer à la sûreté maritime, notamment dans le cadre de trois opérations navales de l'Union européenne, que mon collègue français vient de mentionner : IRINI, qui, par des inspections, contribue à l'application de l'embargo sur les armes au large des côtes libyennes ; ATALANTA, qui contribue à la lutte contre les actes de piraterie et vols armés en mer au large des côtes somaliennes ; et ASPIDES, qui a un mandat défensif en mer Rouge. Nous sommes fermement convaincus que les activités et accords régionaux peuvent jouer un rôle important dans le cadre plus large des engagements internationaux en matière de sécurité, y compris en ce qui concerne la sûreté maritime. Les préoccupations relatives à l'insécurité des couloirs de navigation concernent surtout ses répercussions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et le commerce maritime international. Mais la Slovénie est aussi extrêmement préoccupée par d'autres répercussions plus vastes, plus particulièrement par les catastrophes environnementales causées par les marées noires, les incidents de fret ou d'autres rejets toxiques. Dans le cadre de la sûreté maritime, il faut aborder la question de la résilience climatique, car l'élévation du niveau de la mer, les phénomènes météorologiques extrêmes et la perte de biodiversité marine menacent les communautés côtières et la stabilité mondiale.

Troisièmement, en ce qui concerne l'utilisation des nouvelles technologies, il est nécessaire d'investir dans le matériel nécessaire et le renforcement des capacités pour garantir la sécurité et la sûreté des infrastructures portuaires et promouvoir la connaissance du domaine maritime. Ce n'est qu'ainsi que les États pourront aborder et contrer les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime telles que le terrorisme, la piraterie et les vols à main armée ; la contrebande et le trafic de biens, d'êtres humains et de drogues ; et les migrations irrégulières. Dans la plupart des cas, ces menaces sont renforcées par les innovations technologiques et les équipements de pointe. Nous devons être prêts à faire face à des défis de sûreté maritime en évolution constante. Le recours aux nouvelles technologies, associé au développement des compétences numériques et au renforcement de la cybersécurité, peut contribuer sensiblement au renforcement des moyens et des capacités des États côtiers pour ce qui est d'assurer la sûreté et la sécurité ainsi que de gérer les risques dans les zones maritimes et côtières.

Pour conclure, les océans et les cours d'eau sont une ressource mondiale, des infrastructures et un environnement vital que nous partageons toutes et tous. Ils sont aussi notre responsabilité commune. Pour les utiliser pleinement et durablement, il faut les gérer correctement, en les protégeant de la dégradation et de la destruction et en assurant la sûreté maritime de toutes les parties concernées.

M^{me} Rodrigues-Birkett (Guyana) (*parle en anglais*) : Tout d'abord, M. Kyriakos Mitsotakis, le Guyana salue le rôle de premier plan de la Grèce ainsi que votre participation à la séance de haut niveau d'aujourd'hui, portant sur le renforcement de la sûreté maritime par la coopération internationale aux fins de la stabilité mondiale. Il s'agit d'un sujet de grande importance pour le Guyana comme pour le reste de la communauté internationale. Nous remercions également le Secrétaire général, M. Guterres, de ses observations éclairantes, ainsi que M^{me} Melina Travlos et M. Christian Bueger de leurs exposés.

La coopération mondiale n'est pas seulement un souhait mais une nécessité en matière de sûreté maritime. Une seule donnée – le fait que plus de 80 % du volume du commerce mondial de marchandises sont transportés par voie maritime – montre que cette coopération est indispensable à la stabilité mondiale.

La communauté mondiale doit être en mesure de répondre collectivement et de manière adéquate aux défis traditionnels et nouveaux qui se posent dans le domaine maritime. Ces défis incluent la piraterie ; la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; les menaces en matière de cybersécurité ; les menaces contre les installations situées au large des côtes ; les violations des frontières maritimes établies ; la criminalité transnationale ; la protection et la préservation du milieu marin ; et les effets des changements climatiques.

La protection des ports et des infrastructures connexes est aussi un aspect essentiel d'une approche globale de la sûreté maritime, à même de garantir le niveau de protection nécessaire pour sécuriser les chaînes d'approvisionnement mondiales vitales.

Les menaces récentes contre la navigation maritime ont mis en évidence les vulnérabilités des liaisons maritimes mondiales et ont entraîné une perturbation généralisée du commerce et des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial. Les incidences sur la sécurité nationale se sont aussi fait sérieusement sentir dans de nombreux pays, mettant ainsi en évidence l'urgence de renforcer la sûreté maritime. Avec les attaques contre des navires marchands et des navires de commerce en mer Rouge et le conflit en Ukraine et ses répercussions sur les axes maritimes en mer Noire, les perturbations du transport maritime mondial ces trois dernières années ont eu de lourdes conséquences, notamment sur la sécurité alimentaire et énergétique mondiale. Par exemple, les attaques en mer Rouge ont entraîné une augmentation des temps de transit et des coûts de transport, les compagnies maritimes faisant passer leurs navires par le Cap de Bonne-Espérance. Outre les incidences financières, l'allongement des itinéraires a contribué à la hausse des émissions de gaz à effet de serre, exacerbant ainsi les préoccupations environnementales.

Le Guyana salue les efforts dynamiques et de collaboration qui ont abouti à l'Initiative sur le transport sécurisé de céréales et de denrées alimentaires depuis les ports ukrainiens en 2022, ainsi que les efforts diplomatiques qui ont récemment permis de mettre fin aux attaques contre les navires en mer Rouge. Nous espérons que ces succès donneront un nouvel élan à la collaboration dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Le Guyana voudrait insister sur les quatre points suivants.

Premièrement, les États Membres doivent respecter la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui constitue le principal cadre international de la gouvernance maritime.

Deuxièmement, le Guyana salue l'action menée par l'Organisation maritime internationale pour promouvoir la sûreté et la sécurité des transports maritimes tout en assurant la liberté de la navigation. Nous saluons le profil de coopération technique actualisé pour 2024 par l'intermédiaire de sa stratégie All Hands on Deck, et nous estimons que l'ensemble de propositions stratégiques, notamment le renforcement des capacités et l'investissement dans de nouveaux systèmes, des infrastructures maritimes et des projets technologiques, contribue de façon pertinente aux discussions en cours.

Troisièmement, dans plusieurs régions du monde, les frictions et les conflits géopolitiques déterminent la manière dont les États et les acteurs non étatiques utilisent les espaces maritimes à des fins de projection de puissance et d'influence. Cela monte qu'il faut accorder une plus grande importance à la coopération internationale par le dialogue, plutôt qu'à la concurrence, car de manière générale, à terme, les retombées seront ressenties par tous, indépendamment de la situation géographique et de la distance.

Enfin, les menaces qui pèsent sur la navigation et les opérations maritimes continuent d'évoluer, alors que les effets des changements climatiques exacerbent les défis traditionnels. Le réchauffement de l'océan Arctique, par exemple, avec la fonte

de plus en plus rapide des glaces, aura de lourdes conséquences, notamment l'élévation du niveau de la mer. Les investissements dans les systèmes d'alerte précoce doivent aller de pair avec l'application de technologies abordables pour remédier aux vulnérabilités existantes, notamment les effets des changements climatiques sur la navigation maritime. Nous appelons également à une coopération internationale dans les domaines du transfert de technologies, de l'échange d'informations et de la gouvernance, y compris en ce qui concerne l'utilisation de l'intelligence artificielle.

Pour terminer, je voudrais dire que pour assurer la sûreté maritime, une solide approche collaborative, du niveau local au niveau mondial, s'impose. Nous devons utiliser tous les outils disponibles pour favoriser une telle approche si nous voulons aborder la sûreté maritime de manière globale.

M. Kariuki (Royaume-Uni) (*parle en anglais*) : Je remercie le Premier Ministre grec, M. Mitsotakis, de l'organisation de cette importante séance et du rôle de chef de file joué par la présidence grecque du Conseil de sécurité sur cette question. Je remercie également le Secrétaire général Guterres, M^{me} Travlos et M. Bueger de leurs exposés d'aujourd'hui.

Le Royaume-Uni, comme la Grèce, a une longue histoire maritime et est profondément attaché à la sûreté maritime mondiale. Une action mondiale s'impose pour faire face aux menaces croissantes qui pèsent aujourd'hui sur nos mers, nos populations et notre prospérité commune. C'est pourquoi le Royaume-Uni est fermement attaché à ses partenariats au sein de l'OTAN et de la Force expéditionnaire interarmées, ainsi qu'avec des amis et partenaires de manière plus générale, pour contribuer à notre sécurité collective. Nous collaborons notamment avec les États d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine et des Caraïbes pour contrer les menaces où qu'elles émergent. Le déploiement de notre groupe aéronaval dans la région Indopacifique témoigne de notre détermination à travailler avec nos partenaires dans une région d'une importance fondamentale pour la paix et la prospérité mondiales.

En mer Noire, nous appuyons la protection du couloir maritime ukrainien de la mer Noire, avec nos partenaires. Nous dirigeons également la Coalition des capacités maritimes aux côtés de la Norvège, afin d'aider l'Ukraine à défendre ses eaux souveraines. Ces mesures s'ajoutent aux efforts déployés pour lutter contre les opérations menées par ce que l'on appelle la flotte fantôme.

Au Moyen-Orient, nous avons agi pour prévenir les attaques des houthistes contre les navires en mer Rouge, notamment dans le cadre de l'opération Prosperity Guardian, avec les États-Unis et d'autres pays. Nos collègues européens se sont associés à ces efforts dans le cadre de l'opération navale Aspides de l'Union européenne. Nous remercions la Grèce de jouer un rôle de premier plan, notamment en assurant le commandement de cette opération depuis Larissa.

Nous appelons également à des efforts collectifs pour garantir le respect de l'embargo sur les armes, tel que défini dans la résolution 2216 (2015), et pour appuyer la garde côtière yéménite. Nous devons également veiller à la mise en œuvre de l'embargo sur les armes au large des côtes libyennes, et nous préconisons le renouvellement du mandat de l'opération IRINI, ce mois-ci.

Plus généralement, notre partenariat avec la Grèce illustre comment il est possible de protéger nos pays contre les menaces maritimes, notamment la migration illégale et la contrebande de drogues, par la coopération. Parallèlement, nous avons actualisé notre cadre juridique pour lutter contre les réseaux de traite des personnes et de les priver de revenus. En outre, le Royaume-Uni demeure résolument déterminé à défendre la liberté de navigation et la primauté de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Face à des menaces aussi diverses, nous devons intensifier nos efforts communs, notamment en élargissant la collaboration sur les défis stratégiques au sein de l'Organisation maritime internationale, que le Royaume-Uni est fier d'accueillir. Et alors

que nous nous tournons vers l'avenir, nous devons renforcer notre action commune, tant au sein du Conseil que dans le cadre de nos partenariats bilatéraux, afin de sécuriser nos mers dans l'intérêt des générations futures.

M. Hwang (République de Corée) (*parle en anglais*) : Je remercie la présidence grecque du Conseil de sécurité d'avoir organisé cette importante séance sur la sûreté maritime, ainsi que le Secrétaire général de son exposé éclairant. Je remercie également M^{me} Travlos et M. Bueger de leurs exposés.

En tant que pays péninsulaire qui attache beaucoup d'importance à la sûreté maritime, la République de Corée se félicite de ce débat public qui tombe à point nommé. Qu'il s'agisse d'attaques contre des navires de commerce en mer Rouge ou d'actes de piraterie persistants dans le golfe de Guinée et au large des côtes somaliennes, les menaces maritimes appellent une réponse mieux coordonnée. Le respect sans faille de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui prévoit une gouvernance fondée sur des règles, est au cœur de cette réponse.

Tout en soulignant la nécessité impérieuse de défendre les principes fondamentaux consacrés par la Convention, notamment la liberté de navigation, je voudrais mettre en exergue les trois domaines clefs suivants, dans lesquels le Conseil de sécurité joue un rôle essentiel.

Premièrement, nous devons renforcer les ripostes collectives à la criminalité maritime transnationale. Des Caraïbes, où les frontières maritimes sont exploitées à des fins de trafic de drogues et d'armes, à la Méditerranée, où les réseaux criminels continuent d'utiliser les itinéraires côtiers à des fins de contrebande et d'exploitation, la criminalité maritime transnationale fait peser de graves menaces sur la stabilité et la sécurité régionales, auxquelles aucun État ne peut faire face seul. Pour sa part, la Corée participe activement à une série d'initiatives visant à lutter contre ces crimes, notamment le Groupe de contact sur les activités maritimes illicites dans l'océan Indien occidental et l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. Nous appelons tous les États Membres à mettre leurs capacités et leurs ressources au service de ces efforts collectifs fondamentaux.

Deuxièmement, nous devons nous acquitter en toutes circonstances du devoir de protéger les navires civils et les marins. Comme en témoignent les récentes attaques des houthistes contre des navires de commerce en mer Rouge, les navires marchands restent vulnérables à toute une série de menaces. Il s'agit notamment des conflits armés, des cyberinterférences, telles que le brouillage du Système mondial de localisation, et des captures illicites. En outre, alors que le trafic maritime en mer Rouge aurait diminué de 50 % depuis 2023, il est évident que de telles attaques mettent en péril non seulement la vie des marins, mais aussi le commerce mondial et la sécurité économique. De même, les tirs de missiles de la Corée du Nord, effectués sans notification ni avertissements de navigation adéquats, mettent en péril la sécurité des navires civils dans la région. Pour faire face à ces menaces immédiates et protéger les couloirs de navigation critiques, il est indispensable d'améliorer l'échange d'informations et d'assurer une présence navale coordonnée dans les eaux à haut risque. C'est dans ce cadre que nous participons activement aux Forces maritimes combinées au Moyen-Orient et que nous avons déployé des unités navales dans le golfe d'Aden.

Troisièmement, le Conseil doit agir de manière plus résolue lorsque l'espace maritime est exploité pour faciliter la prolifération des armes de destruction massive. Nous restons profondément préoccupés par la persistance des activités maritimes illicites de la République populaire démocratique de Corée, en violation des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Les tactiques de contournement qu'elle utilise pour se livrer au commerce d'articles interdits vont des transferts de navire à navire à la dissimulation de pavillon, en passant par la diffusion de données falsifiées ou la manipulation d'informations relatives au système d'identification automatique. Ces

activités en constante évolution continuent de financer les programmes nucléaires et de missiles illégaux du pays. Cependant, l'application des sanctions maritimes est souvent entravée par des lacunes juridictionnelles, des capacités limitées et un manque de volonté politique. En outre, la dissolution du Groupe d'experts du Comité créé par la résolution 1718 (2006) par un membre permanent du Conseil de sécurité a encore fragilisé la surveillance et le contrôle du respect des règles.

En vertu des résolutions du Conseil de sécurité concernant la République populaire démocratique de Corée, les États Membres sont tenus de saisir, d'inspecter et de geler tout navire se trouvant dans leurs ports s'ils ont des motifs raisonnables de penser que le navire en question est utilisé pour des activités interdites par les résolutions, et ils peuvent également prendre ces mesures dans leurs eaux territoriales. De plus, la résolution 2375 (2017) demande aux États Membres d'inspecter, avec le consentement de l'État du pavillon, les navires se trouvant en haute mer dont on peut raisonnablement soupçonner qu'ils transportent des cargaisons interdites.

À cet égard, la République de Corée continuera de collaborer étroitement avec ses partenaires pour partager les informations et coordonner les actions, tant en mer que dans les airs, afin de décourager et d'empêcher la République populaire démocratique de Corée de commettre des violations maritimes. Nous sommes également déterminés à renforcer les capacités des pays en développement et des principaux États du pavillon en matière d'application de la législation maritime.

Pour terminer, nous espérons que le présent débat constituera un pas en avant indispensable pour maintenir la stabilité de la mer, cet indivis mondial dont nous dépendons tous et toutes.

Le Président (*parle en anglais*) : Le représentant du Danemark a demandé la parole pour faire une autre déclaration.

M. Ruge (Danemark) (*parle en anglais*) : J'aurais préféré ne pas avoir à demander à nouveau la parole, mais je me dois de répondre aux commentaires formulés par un membre du Conseil sur le sabotage des gazoducs Nord Stream. Le Danemark est très préoccupé par les attaques contre des infrastructures critiques. Nous prenons au sérieux le sabotage des gazoducs Nord Stream et, de concert avec l'Allemagne et la Suède, nous avons tenu le Conseil de sécurité pleinement informé tout au long du processus d'enquête. Nous l'avons fait oralement et par le biais de nombreuses notes au cours des années 2022, 2023 et 2024.

Nous notons qu'une enquête pénale solide et crédible est en cours en Allemagne, et nous sommes tout à fait convaincus que cette enquête est menée de manière impartiale et exhaustive, dans le respect de toutes les règles et procédures applicables. Il est important de laisser cette enquête suivre son cours. Le Danemark a coopéré étroitement avec les autorités étrangères compétentes, notamment en ce qui concerne les aspects techniques des enquêtes. Les autorités russes ont été continuellement informées de l'avancement de nos enquêtes.

Le Président (*parle en anglais*) : Je rappelle aux orateurs et oratrices qu'ils sont priés de limiter la durée de leurs déclarations à un maximum de trois minutes afin que le Conseil puisse mener ses travaux avec diligence. Le voyant rouge de leur microphone se mettra à clignoter au bout de trois minutes pour les inviter à conclure.

Je donne maintenant la parole au représentant de l'Égypte.

M. Mahmoud (Égypte) (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de faire cette déclaration au nom du Ministre des affaires étrangères, de l'émigration et des affaires des expatriés de l'Égypte, S. E. M. Badr Abdelatty, qui souhaitait participer à la présente séance, mais n'a pas pu le faire en raison d'engagements antérieurs.

Je félicite la présidence d'avoir organisé ce débat important sur la sûreté maritime. Je remercie également le Secrétaire général et tous les intervenants de leurs mises à jour éclairantes.

Le débat d'aujourd'hui intervient à un moment où le domaine maritime mondial est soumis à des pressions sans précédent, pressions qui soulignent à quel point la sûreté maritime est devenue indissociable des crises régionales, des tensions géopolitiques et des conflits non réglés. Cela nous rappelle que les océans et les couloirs de navigation qui relient les différentes parties du monde sont également exposés aux divisions qui nous affligent sur la terre ferme.

Ce constat n'est nulle part plus évident qu'en mer Rouge, qui est devenue, ces derniers mois, le théâtre de menaces contre la liberté de navigation et de commerce. Cette escalade, qui se manifeste par des attaques répétées et illégales contre la navigation commerciale, ne peut être dissociée du contexte régional plus large. Il s'agit malheureusement d'une conséquence directe de la détérioration de la situation au Moyen-Orient et, en particulier, de la guerre inhumaine qu'Israël mène actuellement contre la bande de Gaza.

L'Égypte ne peut qu'exprimer sa profonde inquiétude et sa condamnation face à la poursuite de la guerre israélienne contre Gaza, qui provoque des souffrances humaines massives et contribue à déstabiliser une région déjà instable. Les hostilités prolongées et la crise humanitaire sur le terrain ont des répercussions qui s'étendent bien au-delà du voisinage immédiat du conflit. En effet, ces incidences se répercutent dans toutes les sphères maritimes, plus particulièrement en mer Rouge. La polarisation régionale qui en découle, associée à l'exploitation des voies maritimes par des acteurs non étatiques, perturbe les chaînes d'approvisionnement et compromet la liberté de navigation.

À cet égard, il ne saurait y avoir de sûreté maritime durable dans la région si l'on ne s'attaque pas aux facteurs d'instabilité sous-jacents, au premier rang desquels la situation à Gaza, sans oublier l'escalade des tensions au Yémen. Pour rétablir la sécurité de la navigation en mer Rouge et sur d'autres voies navigables stratégiques, il faut tout d'abord prendre des mesures concrètes de désescalade qui ouvrent la voie à des solutions politiques durables.

Dans ce contexte, l'Égypte salue l'accord de cessez-le-feu conclu entre les États-Unis et les houthistes, au terme des efforts louables déployés par le Sultanat d'Oman. Il s'agit d'un pas vers la désescalade régionale, et nous espérons qu'il ouvrira la voie à un règlement global garantissant la liberté de navigation maritime.

L'escalade régionale a eu de lourdes conséquences pour l'Égypte. En tant que gardienne du canal de Suez, l'Égypte a subi d'immenses répercussions à cause de la détérioration des conditions de sécurité. En 2024, l'Égypte a enregistré une perte de recettes de 7 milliards de dollars en raison du recul de la navigation en mer Rouge. Malgré ces difficultés, l'Égypte n'a pas ménagé ses efforts pour maintenir le rôle central que joue le canal dans le commerce mondial et les réseaux de chaînes d'approvisionnement. Nous avons adopté une stratégie tournée vers l'avenir pour veiller à ce que le canal de Suez reste une voie de transit fiable et sûre.

L'Égypte a accéléré les investissements dans la zone économique du canal de Suez, la transformant en un pôle compétitif au niveau mondial en ce qui concerne la logistique, la fabrication de pointe et les industries vertes. Nous restons déterminés à maintenir la sécurité et l'efficacité du canal, et nous prenons note avec satisfaction de l'appui apporté par la communauté internationale pour préserver cette voie de passage vitale. Nous réaffirmons également que toute initiative liée à la sûreté maritime et au développement dans la région de la mer Rouge doit être conçue en étroite concertation avec les États riverains de la mer Rouge, qui sont les mieux placés pour comprendre la dynamique de la région.

Nous sommes aussi préoccupés par les informations faisant état d'une coopération croissante entre des acteurs armés non étatiques dans la région, notamment en ce qui concerne la contrebande d'armes, qui compromet encore davantage la

sûreté maritime. Il faut s'attaquer à ces réseaux illicites en renforçant la coopération régionale et les mécanismes de surveillance et en faisant respecter les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité.

L'Égypte souligne qu'il importe d'adopter une approche globale de la sûreté maritime, une approche qui englobe la coopération, le renforcement des capacités et la résilience institutionnelle. Nous prônons la coopération entre les États, la mise en place de dispositifs d'alerte rapide et la collaboration entre les secteurs public et privé dans le domaine maritime. Nous demandons au Conseil de sécurité de rester saisi de la question des menaces en constante évolution qui pèsent sur la sûreté maritime, notamment les cyberattaques, la prolifération des armes de pointe et les risques posés par les acteurs non étatiques. Le cadre juridique international, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, reste très pertinent pour atténuer les tensions.

Pour terminer, l'Égypte réaffirme son engagement à maintenir la sûreté maritime en tant que pilier essentiel de la paix internationale. Nous continuerons de jouer notre rôle, en tant que gardien du canal de Suez et membre responsable de la communauté internationale, pour promouvoir la coopération, la stabilité et le passage en toute sécurité dans notre région et au-delà.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Thaïlande.

M. Chaivaivid (Thaïlande) (*parle en anglais*) : Ma délégation félicite la Grèce d'avoir organisé ce débat très opportun et important, et remercie le Secrétaire général Guterres de ses observations.

La sûreté maritime n'est pas seulement une question d'intérêts stratégiques, mais une question de responsabilité partagée pour l'humanité. Aujourd'hui, la Thaïlande voudrait mettre en exergue les points clefs suivants.

Premièrement, pour renforcer la sûreté et la stabilité maritimes, nous devons respecter le droit international, y compris, bien sûr, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, qui sert de cadre juridique régissant toutes les activités menées dans les océans et les mers. Un ordre maritime sûr, prévisible, fondé sur des règles et ancré dans le droit international est indispensable à la paix mondiale et à une prospérité partagée.

Deuxièmement, il est primordial que les États Membres déploient des efforts concertés pour trouver des solutions efficaces et opportunes aux défis transfrontières et en constante évolution qui se posent à la sûreté maritime. La connaissance du domaine maritime, notamment via la mise en commun d'informations, les manœuvres conjointes et le renforcement des capacités, joue un rôle crucial pour contrer les menaces maritimes et préserver un domaine maritime pacifique.

Troisièmement, nous devons accélérer nos actions collectives en vue d'une utilisation durable et équitable des ressources maritimes. À cet égard, la Thaïlande reste déterminée à intensifier ses efforts pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Nous œuvrons à la planification de l'espace marin dans le cadre de l'économie bleue thaïlandaise, et à la ratification de l'Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale.

La sûreté maritime est l'un des principaux piliers de la stratégie de sécurité globale de la Thaïlande. Nous participons activement aux initiatives prises au sein de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et de ses plateformes, ainsi que dans des cadres multilatéraux tels que l'Organisation maritime internationale et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, en encourageant une coopération de

fond pour faire face aux menaces communes en matière de sûreté maritime. Nous attendons maintenant avec intérêt les délibérations de la troisième Conférence des Nations Unies sur l'océan, qui se tiendra le mois prochain en France.

Pour terminer, je voudrais rappeler qu'un engagement mondial en faveur de la coopération maritime internationale est vital, non seulement pour la défense nationale, mais aussi pour promouvoir le développement durable, la prospérité économique et la connectivité. Nous devons veiller à ce que nos océans restent ouverts, pacifiques et viables pour les générations actuelles et futures.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de la Roumanie.

M. Feruță (Roumanie) (*parle en anglais*) : La Roumanie félicite la présidence grecque d'avoir organisé ce débat public de haut niveau.

Je voudrais faire quelques observations en complément à la déclaration qui sera faite par le représentant de l'Union européenne.

La sûreté maritime est un thème transversal qui est confronté à des menaces sans précédent, comme nous l'ont dit les intervenants aujourd'hui. La communauté internationale doit tout d'abord veiller à défendre et à faire respecter le droit international sur tous les océans et toutes les mers et, ensuite, réaffirmer le rôle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en tant que cadre juridique pour toutes les activités menées dans les océans et les mers. Il est impératif de respecter les libertés et les obligations établies par la Convention, y compris la liberté de navigation et de survol. Le Conseil de sécurité joue un rôle important à cet égard.

Toutes les mers doivent rester libres, stables et sûres. Nous en profitons tous. La mer Noire revêt une importance stratégique pour la résilience mondiale. La sûreté maritime en mer Noire est donc vitale. La liberté de navigation pour les navires marchands doit être garantie et il faut rejeter toute tentative de restreindre cette liberté ou d'étendre les zones de juridiction maritime par la force.

La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine met à mal les conditions de sécurité en mer Noire et le rôle primordial que joue la région dans la résilience des chaînes d'approvisionnement mondiales Est-Ouest et Nord-Sud. Les conséquences s'étendent bien au-delà de la région, notamment en ce qui concerne la sécurité alimentaire et énergétique. Les mines flottantes et les attaques comme celle menée en septembre 2024, lorsqu'un missile a frappé un navire marchand battant pavillon d'un pays tiers et transportant des céréales en provenance d'Ukraine, soulignent l'ampleur de la menace en mer Noire, alors que l'agression russe contre l'Ukraine se poursuit.

Nous soulignons l'importance d'un cessez-le-feu complet en Ukraine, y compris dans l'espace maritime. La Roumanie soutient toutes les mesures visant à instaurer une paix globale, juste et durable en Ukraine, conformément au droit international et à la Charte des Nations Unies. Cela permettra également d'éliminer les menaces qui pèsent actuellement sur la navigation en mer Noire. La Roumanie est prête à contribuer à la mise en œuvre d'un cessez-le-feu maritime.

La Roumanie fait face aux défis existants en mer Noire de manière responsable, conformément au droit international et dans un esprit de solidarité. Nous rappelons notre détermination constante à assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement en céréales de l'Ukraine vers les marchés mondiaux. Les activités de déminage en mer Noire que nous menons conjointement avec les pays riverains, notamment la Türkiye et la Bulgarie, soutiennent également cet effort.

Comme la Grèce, la Roumanie est un pays qui compte des marins sur différentes voies maritimes internationales. Nous accordons une attention particulière à la sécurité et à la sûreté des navires marchands et de leurs équipages. Nous sommes

préoccupés par le nombre croissant d'incidents et d'attaques contre la navigation internationale, comme celles menées par les houthistes en mer Rouge. Nous demandons qu'il soit mis fin à ces attaques sur tous les océans et toutes les mers.

La Roumanie se félicite de la libération de l'équipage du navire marchand *Galaxy Leader*, dont un citoyen roumain, après plus d'un an de détention illégale par les houthistes. Nous tenons à remercier une nouvelle fois tous ceux qui ont participé à cette entreprise complexe.

Nous saluons les mesures prises par le Conseil de sécurité et tous les pays qui ont participé aux efforts visant à rétablir la liberté de navigation en mer Rouge. Nous nous félicitons de l'accord de cessez-le-feu conclu entre les États-Unis et les houthistes. Nous rappelons que l'opération Aspides de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne contribue à protéger la liberté de navigation et la sûreté maritime en mer Rouge. Nous saluons le leadership de cette opération et nous réaffirmons notre pleine coopération.

Le respect de la Charte des Nations Unies, du droit international et des règles et principes fondamentaux de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est la condition préalable au renforcement de la sûreté maritime et au règlement des problèmes existants.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Mexique.

M. Vasconcelos (Mexique) (*parle en espagnol*) : Le Mexique félicite la Grèce de son initiative d'organiser ce débat public en sa qualité de Présidente du Conseil de sécurité. Nous reconnaissons l'importance de créer des espaces de dialogue sur les moyens de renforcer la coopération internationale pour lutter contre les menaces qui pèsent sur la sûreté maritime, facteur clef de la paix et de la stabilité internationales.

De tout temps, depuis l'époque des empires maritimes, la sécurité maritime a été une source de conflits graves et a suscité de réflexions approfondies sur cette question historique.

La fréquence et la gravité croissantes des menaces pesant sur la sûreté maritime, la piraterie et les actes terroristes, y compris les attaques contre des navires civils en haute mer, ainsi que d'autres crimes et activités illicites, tels que le trafic d'armes et de stupéfiants, exigent une réponse multilatérale coordonnée et une coopération entre les États et les organisations internationales et régionales. Le Mexique reconnaît la pertinence des résolutions du Conseil de sécurité qui reflètent l'inquiétude suscitée par la situation au Yémen et en mer Rouge, et qui soulignent la nécessité de protéger la sécurité de la navigation et du commerce international.

Du point de vue du Mexique, je voudrais proposer trois priorités pour renforcer la sûreté maritime.

Premièrement, la priorité doit être accordée à la coopération technique et opérationnelle, à l'échange d'informations en temps utile et au renforcement des mécanismes régionaux permettant d'intervenir rapidement afin d'atténuer les nouvelles menaces qui pèsent sur la navigation, le commerce international et la stabilité des chaînes d'approvisionnement, en particulier dans les régions vulnérables ou touchées par un conflit, où le manque de coordination et de capacités institutionnelles exacerbe les risques qui pèsent sur la sûreté maritime.

Deuxièmement, nous renouvelons nos appels au respect et à la mise en œuvre des embargos sur les armes imposés par le Conseil.

Troisièmement, nous exprimons notre inquiétude quant à l'utilisation croissante du droit de légitime défense en vertu de l'Article 51 de la Charte des Nations Unies pour justifier le recours préventif à la force sans le consentement des États, en

particulier lorsqu'il s'agit d'acteurs non étatiques. Le Mexique s'est déjà exprimé sur cette dangereuse réinterprétation du droit international, qui sape les principes de souveraineté et d'intégrité territoriale des nations et met en péril le système de sécurité collective des Nations Unies. En tout état de cause, les difficultés rencontrées dans certaines régions pour maintenir la sécurité ne justifient ni n'appellent le recours unilatéral à la force par un autre État. Au contraire, c'est précisément dans ce contexte que la communauté internationale doit agir collectivement.

Nous convenons que le maintien de la sûreté maritime est fondamental pour assurer la stabilité des chaînes d'approvisionnement mondiales et le développement économique mondial. Toutefois, nous soulignons que toute action entreprise à cet égard doit respecter pleinement la souveraineté, l'intégrité territoriale et la volonté des États côtiers et se conformer strictement au droit international.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant de l'Espagne.

M. Gómez Hernández (Espagne) (*parle en espagnol*) : L'Espagne remercie la présidence grecque d'avoir organisé ce débat public, qui nous permet de réfléchir à l'importance de la coopération internationale pour le renforcement de la sûreté maritime.

Le domaine maritime est un espace mondial essentiel pour notre présent et notre avenir. Plus de 80 % du commerce international se fait par voie maritime et 99 % du trafic numérique mondial passe par des câbles sous-marins. La mer relie les sociétés, soutient les économies et régule le climat mondial. Les océans, les côtes et les fonds marins abritent des ressources naturelles précieuses et agissent comme de grands écosystèmes. Mais le domaine maritime offre également une polyvalence stratégique qui en fait un espace clef pour la sécurité internationale. Cet environnement n'est pas non plus à l'abri des changements mondiaux. La montée de la concurrence stratégique entre puissances, la croissance du commerce maritime, le développement de technologies telles que l'intelligence artificielle ou les navires sans équipage et l'émergence de menaces hybrides complexes rendent difficile l'attribution des responsabilités et requièrent de nouvelles formes de vigilance et de coopération.

L'Espagne est un pays ayant une identité profondément maritime. Elle est responsable d'une zone de sauvetage de 1,5 million de kilomètres carrés. Quatre-vingt-dix pour cent de nos importations et 60 % de nos exportations passent par la mer. Plus de 100 000 navires transitent par le détroit de Gibraltar chaque année. En outre, nos fonds marins sont traversés par des câbles stratégiques, des gazoducs et des oléoducs, dont la protection nécessite une vigilance constante et une collaboration internationale. L'Espagne s'est engagée à assurer la sûreté maritime. En novembre 2024, nous avons approuvé une nouvelle stratégie nationale relative à la sûreté maritime, avec trois objectifs : protéger nos intérêts maritimes en mer et depuis la mer, renforcer nos capacités et contribuer à un océan plus sûr. Au niveau européen, nous contribuons à l'élaboration du plan d'action pour la Stratégie révisée de sûreté maritime de l'Union européenne. Nous participons activement à des missions telles que l'opération Atalanta dans l'océan Indien et maintenons une présence dans le golfe de Guinée par l'intermédiaire du mécanisme européen de présences maritimes coordonnées.

L'Espagne souscrit résolument à une approche globale qui aborde les menaces maritimes sous l'angle de la sécurité, du développement durable, de l'état de droit et de la protection de l'environnement marin. Le cadre multilatéral existant doit être renforcé, en particulier s'agissant du rôle de l'ONU et de la coopération avec les organisations concernées, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI). Nous devons protéger les voies maritimes internationales et les ports stratégiques, qui sont des points clefs pour la stabilité économique mondiale. Des efforts conjoints sont nécessaires pour réduire au minimum les perturbations causées par des actes

illégaux ou de sabotage. Nous appuyons le renforcement du contrôle de l'OMI sur les navires en infraction, nous nous employons à tenir comptables les États du pavillon et nous encourageons la réflexion juridique mondiale sur les moyens de mieux faire face aux menaces hybrides en mer.

Un environnement maritime sûr est essentiel pour la paix, l'économie et la durabilité de la planète. L'Espagne est, et continuera d'être, pleinement attachée à la coopération internationale en tant qu'outil essentiel pour le renforcement de la sûreté maritime.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant du Kazakhstan.

M. Umarov (Kazakhstan) (*parle en anglais*) : Le Kazakhstan félicite la Grèce d'avoir organisé cet important débat sur le renforcement de la sûreté maritime, pilier essentiel de la stabilité mondiale, de la résilience économique et du développement durable. Nous remercions également les intervenants de leurs exposés de fond.

Nous nous associons aux efforts collectifs visant à lutter contre les menaces multiformes qui pèsent sur la sûreté maritime, notamment la piraterie, la criminalité transnationale organisée et les risques émergents posés par les nouvelles technologies. En tant que pays sans littoral, le Kazakhstan reconnaît le rôle vital que jouent la sûreté des voies maritimes et la stabilité des chaînes d'approvisionnement pour le commerce mondial et la sécurité énergétique. Notre pays contribue activement à la coopération multilatérale en matière de sécurité et d'environnement dans ce domaine.

Pour faire avancer notre programme commun, le Kazakhstan est fermement décidé à développer la coopération internationale et régionale afin d'aligner les stratégies de sûreté maritime, y compris par la mise en place de mécanismes de surveillance maritime et d'alerte rapide. Le Kazakhstan est favorable à l'utilisation des nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle et la surveillance par satellite, pour améliorer la connaissance du domaine maritime et permettre l'analyse des menaces en temps réel. Nous soulignons la nécessité d'une assistance technique pour les États en développement afin de combler le fossé numérique et d'assurer un accès équitable à ces outils.

Les changements climatiques et la dégradation de l'environnement exacerbent les menaces maritimes. Le Kazakhstan appelle à l'intégration de la résilience climatique dans les stratégies de sûreté maritime, y compris la protection des infrastructures critiques et des écosystèmes marins contre les activités illicites. Il appuie la pleine mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en haute mer, qui reflète le droit international coutumier, ainsi que d'autres instruments internationaux pertinents. Nous soulignons l'importance de renforcer les cadres juridiques et institutionnels dans tous les pays.

Le Kazakhstan reste attaché aux solutions multilatérales et est prêt à contribuer aux efforts collectifs qui garantissent des mers ouvertes, sûres et sécurisées pour tous. Nous appelons à une approche globale et inclusive de la sûreté maritime, en veillant à ce qu'aucune nation ne soit laissée pour compte dans cet effort collectif.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole au représentant d'Israël.

M. Cappon (Israël) (*parle en anglais*) : La mer Rouge saigne. Elle saigne en raison des attaques constantes des terroristes qui visent à déstabiliser notre région et la chaîne d'approvisionnement mondiale. Elle saigne en raison du silence de la communauté internationale, qui assiste à la transformation des voies maritimes en terrains de chasse. Elle saigne en raison de la réalité croissante qu'aucun navire, marin ou drapeau n'est à l'abri.

L'organisation terroriste houthiste au Yémen mène une campagne systématique de terrorisme maritime. Elle ne fait aucune distinction entre les navires civils, militaires ou commerciaux : tous sont des cibles. Qu'il me soit permis de donner quelques exemples. Le 19 novembre 2023, les houthistes ont capturé le navire marchand *Galaxy Leader*, un navire battant pavillon bahamien qui reliait la Türkiye à l'Inde et transportait des voitures en provenance de la Corée du Sud. À bord se trouvaient 25 civils innocents, qui ont ensuite été pris en otage par les terroristes. Peu après, les houthistes se sont emparés du navire marchand *Central Park*, battant pavillon libérien. Son équipage a été secouru par l'*USS Mason* juste avant que deux missiles balistiques ne soient tirés sur les deux navires. Le 3 décembre 2023, trois navires, l'*Unity Explorer*, le *Number 9* et l'*AOM Sophie II*, ont été attaqués. Cela fait trois navires en un jour. Le *MT Strinda*, un pétrolier norvégien, a ensuite été touché. Deux jours plus tard, un navire battant pavillon des Îles Marshall a été touché par des missiles lancés par des houthistes. Leur objectif est de perturber le commerce, les chaînes d'approvisionnement et la stabilité mondiale.

Trente pour cent du commerce mondial transite par le canal de Suez. C'est l'un des itinéraires les plus importants pour l'économie mondiale. Pour l'instant, cet itinéraire est bloqué. Les navires sont contraints de contourner l'Afrique, ce qui allonge les délais de livraison de plusieurs semaines. Les compagnies se pressent de trouver de nouveaux navires, de nouveaux itinéraires et de nouvelles polices d'assurance. Le prix des conteneurs individuels a déjà augmenté de plusieurs centaines de dollars. Dans certains cas, les conteneurs n'arrivent jamais à destination. Cela concerne le pétrole, le gaz, les médicaments, la nourriture, tous les produits imaginables. Cela touche l'Europe, l'Asie, l'Afrique ; il s'agit d'une urgence mondiale. Pourtant, nous savons tous exactement qui tire les ficelles : la République islamique d'Iran.

L'Iran forme les houthistes, les finance et leur fournit des armes, des renseignements et des systèmes de ciblage. Les houthistes ne fabriquent pas de missiles balistiques. Ils ne mettent pas au point des drones dotés de systèmes de guidage avancés. Ils ne développent pas d'eux-mêmes des moyens de repérage d'objectifs en mer. Ils sont armés par Téhéran, entraînés par Téhéran et envoyés en mer au gré de Téhéran. L'Iran donne des ordres à ses supplétifs sous nos yeux, et assiste en spectateur à ce chaos. Bien entendu, l'Iran est derrière tout cela. Après tout, c'est ce même régime qui tente de réarmer le Hezbollah pour qu'il attaque à nouveau des villes israéliennes, ce même régime qui a fourni au Hamas les armes et les moyens nécessaires pour massacrer plus de 1 200 personnes le 7 octobre 2023 et ce même régime qui tente aujourd'hui d'asphyxier la mer Rouge. L'Iran ne se soucie pas de la sûreté maritime. Il ne se soucie pas du commerce mondial ni du droit international. Ce qui l'intéresse, c'est d'asseoir sa domination en recourant à la terreur, à des forces supplétives et au chaos.

Alors que les houthistes tirent sur des navires en mer Rouge, ils lancent également des missiles balistiques directement sur Israël. Ils visent nos villes, nos aéroports et nos civils. Les houthistes ont à plusieurs reprises tiré des missiles à longue portée et des drones sur le territoire israélien. Certains ont été interceptés, d'autres ont atterri, mais tous avaient pour but de tuer. Mais nous ne nous faisons pas d'illusions sur cette menace : c'est l'Iran qui utilise les houthistes comme un nouveau front dans sa guerre contre Israël. L'Iran s'emploie jour et nuit à déstabiliser tous les fronts autour de ses ennemis et à affaiblir la région. Il provoque le monde pour que celui-ci réagisse, mais jusqu'à présent, la plupart des pays se sont à peine exprimés. Il s'agit d'un terrorisme soutenu par l'État, orchestré avec une intention claire, mais le Conseil de sécurité reste prudent, alors même que les prix du pétrole augmentent, que les chaînes d'approvisionnement cèdent et que de plus en plus d'équipages civils sont contraints de fuir face aux tirs.

Combien de tirs de missiles faudra-t-il encore ? Combien de détournements faudra-t-il encore ? Combien d'autres avertissements faudra-t-il avant que des mesures ne soient prises ? Israël continuera à défendre ses civils contre les missiles

des houthistes et l'agression iranienne. Nous continuerons à travailler avec nos alliés pour préserver la liberté de navigation. Mais la mer Rouge saigne, et il est temps que le monde cesse de prétendre qu'il ne voit pas ce sang.

Le Président (*parle en anglais*) : Je donne maintenant la parole à M. Lambrinidis.

M. Lambrinidis (*parle en anglais*) : J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de l'Union européenne et de ses États membres. La Macédoine du Nord, le Monténégro, la Serbie, l'Albanie, l'Ukraine, la République de Moldova, la Bosnie-Herzégovine et la Géorgie, pays candidats, s'associent à la présente déclaration.

Nous remercions la présidence grecque du Conseil de sécurité d'avoir organisé cette importante séance, ainsi que le Secrétaire général et les intervenants de leurs observations.

En hommage à la présidence grecque, je voudrais rappeler que le mot « océan » lui-même vient du mot grec *Okeanos*. Dans l'*Illiade*, l'une des premières œuvres littéraires européennes, Homère parle de l'océan comme du « fleuve où naissent toutes les choses ». Depuis des siècles, les océans sont essentiels non seulement pour la vie elle-même, mais aussi pour le développement économique mondial. Deuxième territoire côtier du monde, l'Europe dépend fortement du commerce et des industries maritimes pour garantir sa prospérité. Dans ce contexte, nous saluons le texte final de la déclaration politique issue de la troisième Conférence des Nations Unies sur l'océan, que le Président de l'Assemblée générale a envoyé aux coorganisateur, et nous attendons avec intérêt son adoption à Nice, en France, dans quelques semaines.

L'Union européenne est fermement résolue à assurer la sûreté maritime dans le monde entier. Pour améliorer la connaissance du domaine maritime et les capacités de réaction, l'Union européenne, aux côtés de ses États membres, fait progresser les initiatives technologiques, telles que les plateformes sans équipage, les capteurs et les drones. En octobre 2023, elle a adopté une stratégie de sûreté maritime révisée, accompagnée d'un plan d'action visant à relever les différents défis en matière de sûreté maritime, y compris les menaces hybrides et les cybermenaces. L'objectif global est de renforcer la collaboration entre les parties prenantes dans tous les secteurs, civils et militaires, tant au sein de l'Union européenne qu'au niveau mondial.

Le droit international, avec la Charte des Nations Unies en son centre, doit être respecté sur terre et en mer. L'Union européenne et ses États membres restent fermement attachés à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit le cadre juridique universel et unifié dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. Ses dispositions reflètent le droit international coutumier, et sont donc contraignantes pour tous les États, qu'ils aient ou non adhéré à la Convention. Nous avons eu un exemple de l'importance de la liberté de navigation juste après l'invasion totale de l'Ukraine par la Russie en 2022, qui a bloqué la mer Noire, l'un des couloirs de transport de denrées alimentaires les plus importants au monde. Pour faire face à cette situation, l'Initiative sur le transport sécurisé de céréales et de denrées alimentaires depuis les ports ukrainiens a facilité l'exportation en toute sécurité de près de 33 millions de tonnes de céréales et d'autres denrées alimentaires depuis l'Ukraine, dont plus de la moitié a été acheminée vers des pays à revenu faible ou intermédiaire, un exemple exceptionnel de l'ONU en action.

La coopération internationale est essentielle aux efforts de l'Union européenne en matière de sûreté maritime. Aussi l'Union européenne a-t-elle mis en place des partenariats solides, notamment en appuyant les architectures régionales de sûreté maritime en Afrique. Citons par exemple l'Architecture de Yaoundé, qui a grandement contribué à améliorer la sûreté maritime conformément à la résolution 2634 (2022). L'Union européenne mène actuellement trois opérations navales. L'opération Atalanta contribue à dissuader, prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée dans l'océan Indien occidental. L'opération IRINI met en

œuvre l'embargo sur les armes concernant la Libye, conformément à la résolution 2292 (2016). Et dans la région de la mer Rouge, où les attaques des houthistes visent les navires marchands et de commerce internationaux depuis octobre 2023, l'opération Aspides protège le trafic maritime conformément à la résolution 2722 (2024).

L'Union européenne contribue également à l'amélioration de la sûreté maritime par le renforcement des capacités, notamment grâce à son programme Safe Seas Africa, à ses missions de renforcement des capacités et à d'autres initiatives. L'Union européenne participe aussi à des activités de renforcement des capacités en faveur de la connaissance du domaine maritime, ce qui met également en évidence le premier point que le Premier Ministre grec a qualifié d'important dans sa déclaration de ce matin. À titre d'exemple, on peut citer le projet Routes maritimes critiques dans la région Indopacifique, financé par l'Union européenne, qui sert de plateforme d'échange d'informations pour aider les pays côtiers à améliorer la connaissance du domaine maritime dans toute la région. Les récents dommages causés aux câbles sous-marins ont montré l'importance de protéger les infrastructures maritimes critiques. Ces infrastructures sont vitales pour le fonctionnement de nos sociétés, et des mesures préventives appropriées doivent être prises conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En février, la Commission européenne et le Haut Représentant de l'Union européenne ont présenté un plan d'action de l'Union européenne sur la sécurité des câbles afin d'améliorer la protection des câbles sous-marins.

Pour terminer, je voudrais dire que l'Union européenne se réjouit à la perspective de travailler avec les partenaires internationaux dans le domaine de la protection des infrastructures maritimes critiques et d'une manière plus générale, dans le domaine de la sûreté maritime. Si les océans sont effectivement le fleuve où naissent toutes les choses, alors nous devons les protéger ensemble.

Le Président (*parle en anglais*) : Il reste un certain nombre d'orateurs et d'oratrices inscrits sur la liste pour la présente séance. Je me propose, avec l'assentiment des membres du Conseil, de suspendre la séance jusqu'à 15 heures.

La séance est suspendue à 13 heures.