



Conseil de sécurité

Distr. générale
12 août 2021
Français
Original : anglais

Lettre datée du 12 août 2021, adressée au Secrétaire général et aux représentantes et représentants permanents des membres du Conseil de sécurité par le Président du Conseil

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, le texte des exposés présentés par Maria Luiza Ribeiro Viotti, Chef de Cabinet du Secrétaire général, Ghada Fathi Waly, Directrice exécutive de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, et Christophe Lutundula Apala Pen'apala, Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères de la République démocratique du Congo, ainsi que des déclarations prononcées par Narendra Modi, Premier Ministre de l'Inde, Vladimir Poutine, Président de la Fédération de Russie, Uhuru Kenyatta, Président du Kenya, Pham Minh Chinh, Premier Ministre du Viet Nam, Hassoumi Massoudou, Ministre d'État, Ministre des affaires étrangères et de la coopération du Niger, Antony J. Blinken, Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, Jean-Yves Le Drian, Ministre français de l'Europe et des affaires étrangères, Eva-Maria Liimets, Ministre des affaires étrangères de l'Estonie, Ine Eriksen Søreide, Ministre des affaires étrangères de la Norvège, Marcelo Ebrard Casaubon, Ministre des affaires étrangères du Mexique, Ben Wallace, Secrétaire d'État à la défense du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Camillo Gonsalves, Ministre des finances et de la planification économique de Saint-Vincent-et-les Grenadines, et Eamon Ryan, Ministre irlandais des transports, du climat, de l'environnement et des communications, ainsi que par les représentants de la Chine et de la Tunisie, à l'occasion de la visioconférence sur le thème « Maintien de la paix et de la sécurité internationales : sécurité maritime », tenue le lundi 9 août 2021.

Conformément à l'accord auquel sont parvenus les membres du Conseil pour cette visioconférence, les délégations et entités ci-après ont soumis des déclarations écrites, dont le texte est également joint : Australie, Bangladesh, Brésil, Chypre, Danemark, Équateur, Éthiopie, Union européenne, Fidji, Allemagne, Ghana, Grèce, Guatemala, Indonésie, Iran (République islamique d'), Israël, Italie, Japon, Malaisie, Maroc, Pays-Bas, Pakistan, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, Roumanie, Singapour, Turquie, Ukraine, Émirats arabes unis et Yémen.

Conformément à la procédure énoncée dans la lettre du 7 mai 2020, adressée aux représentantes et représentants permanents des membres du Conseil de sécurité par le Président du Conseil (S/2020/372), qui a été arrêtée en raison de la situation exceptionnelle résultant de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), le texte de l'exposé et des déclarations sera publié comme document du Conseil de sécurité.

Le Président du Conseil de sécurité
(Signé) T.S. Tirumurti



Annexe I

Observations de la Chef de Cabinet du Secrétaire général, Maria Luiza Ribeiro Viotti

Au nom du Secrétaire général, je remercie l'Inde d'avoir mis à profit sa présidence pour attirer l'attention sur une question vitale et complexe – la sécurité maritime – et sur la manière dont la communauté mondiale que nous sommes peut et doit œuvrer de concert à son renforcement.

Le Conseil porte une attention croissante à cette question depuis une décennie.

Le débat de ce jour offre l'occasion de poursuivre cette importante tâche.

Les menaces liées à la sécurité maritime touchent les populations de tous les pays du monde, que ceux-ci soient côtiers ou enclavés.

Nous sommes tous tributaires des océans et des mers du monde qui, non seulement fournissent l'air que nous respirons, assurent la régulation de l'atmosphère de notre planète et renferment une étonnante biodiversité, mais aussi recèlent une grande abondance de ressources naturelles et facilitent le transport et le commerce.

Pour plus de trois milliards de personnes – dont la très grande majorité vit dans les pays en développement – cette question revêt un caractère d'urgence particulière.

Ces populations sont tributaires des océans et des mers pour ce qui est de leur vie sociale et culturelle quotidienne et de leurs moyens de subsistance.

Et pourtant, la sécurité maritime est mise à l'épreuve à une échelle inquiétante.

Plusieurs facteurs engendrent cette situation : la mise en cause des frontières ; la non-conformité au droit international de certains itinéraires de navigation ; l'épuisement des ressources naturelles – y compris la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; les attaques à main armée et la criminalité en mer, notamment la piraterie, les vols et les actes terroristes.

De fait, le premier semestre de 2020 a connu, d'après les signalements, une augmentation de près de 20 % des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires à travers le monde, par rapport à l'année précédente.

Cette situation a prévalu malgré une diminution globale du volume du trafic maritime due à la pandémie de COVID-19.

En Asie, le nombre de ces incidents a presque doublé.

L'Afrique de l'Ouest, les détroits de Malacca et de Singapour et la mer de Chine méridionale ont été les plus touchés par les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires.

Les niveaux sans précédent de l'insécurité dans le golfe de Guinée sont particulièrement préoccupants.

L'insécurité maritime aggrave également la menace terroriste qui se fait jour au Sahel.

Ces menaces croissantes et interdépendantes exigent une réplique véritablement mondiale et intégrée : une réplique qui s'attaque, pour le court terme, à ces problèmes et à leurs causes profondes, notamment la pauvreté, l'absence d'autres moyens de subsistance, l'insécurité et la faiblesse des structures de gouvernance.

Et une réplique qui rassemble tous ceux qui sont concernés par nos espaces maritimes : les États et les groupes régionaux ; les compagnies maritimes, l'industrie de la pêche et les industries extractives ; ceux qui sont chargés de sécuriser nos

espaces maritimes contre des menaces telles que la piraterie, les vols et le terrorisme, ainsi que la criminalité transnationale, notamment le trafic de drogue et le trafic de migrants ; et toujours les personnes vivant au sein de communautés côtières qui dépendent de l'océan pour leur subsistance et leur bien-être.

La bonne nouvelle est que nous disposons déjà d'un régime juridique international relatif à la sécurité maritime, qui repose sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La Convention et les instruments connexes réalisent un équilibre minutieux entre, d'une part, les droits souverains, la juridiction et les libertés des États et, d'autre part, leurs devoirs et leurs obligations.

Mais ce cadre ne peut avoir de force que si les pays s'engagent à le mettre en œuvre pleinement et de manière effective.

Nous devons traduire nos engagements en actes.

Comme le Secrétaire général l'a dit à plusieurs reprises, tous les États doivent honorer leurs obligations. Et ils doivent résoudre tout différend relatif à la sécurité maritime conformément à la Charte des Nations Unies.

Nous nous félicitons des mesures concertées prises jusque-là par le Conseil de sécurité et les États Membres pour renforcer la coopération internationale et régionale en matière de sécurité maritime, et ce conformément à tous les instruments pertinents, notamment la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

Nous soutenons les nombreuses initiatives régionales qui rassemblent des partenaires autour de la question de la sécurité maritime dans le monde entier, qu'il s'agisse de la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, de l'interruption des vols à main armée contre les navires en Asie, de la lutte contre l'insécurité croissante dans le golfe de Guinée, de la coopération que nous avons engagée avec l'Union africaine et les États arabes pour renforcer la sécurité dans le golfe d'Aden et la mer Rouge, ou des représentants et envoyés spéciaux du Secrétaire général, qui œuvrent en collaboration étroite avec leurs homologues nationaux, régionaux et internationaux en vue de mettre fin à la criminalité et à la piraterie maritimes et de régler pacifiquement des revendications antagoniques.

Les partenaires coopèrent comme jamais auparavant pour renforcer la sécurité maritime.

Grâce à la voix et au concours que vous leur prêtez, le Conseil peut mobiliser, en faveur de ces initiatives, une attention et une contribution accrues.

Enfin, dans les interventions que nous menons dans le monde entier, nous devons associer les personnes les plus touchées par les problèmes de la sécurité maritime.

Dans l'ensemble du système des Nations Unies, nous coopérons avec les communautés côtières appauvries, en vue de créer de nouvelles possibilités de travail décent et durable, par le truchement de l'assistance technique et du renforcement des capacités.

Nous devons réduire les risques que des personnes désespérées se tournent vers la criminalité et d'autres activités préjudiciables à la sécurité maritime et dégradent notre environnement marin.

Nous devons aussi faire en sorte que nos océans et nos mers puissent continuer à prospérer et à accompagner le développement économique, social, culturel et environnemental de l'humanité pour les générations à venir.

Toutes nos interventions doivent prendre en compte le lien évident qui existe entre la sécurité et la viabilité. Car, sans la sécurité, le développement viable et responsable des océans et de ses ressources est impossible.

Nous ne pouvons pas nous permettre de compromettre l'avenir de ce merveilleux don naturel ni l'avenir des milliards de personnes qui en dépendent.

Compte tenu des liens manifestes qui existent entre la sécurité mondiale et nos espaces maritimes, nous nous félicitons des initiatives qui sont axées sur une mobilisation accrue.

Nous attendons avec intérêt de coopérer avec le Conseil de sécurité, ainsi qu'avec des communautés et des partenaires comme l'Inde, en vue de libérer tout le potentiel que recèlent, pour nous tous, des océans et des mers durables, pacifiques et sûrs.

Annexe II

Exposé de la Directrice exécutive de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, Ghada Fathi Waly

Je suis gré à l'Inde d'appeler l'attention, au plus haut niveau, sur cette priorité urgente et de consacrer à cette question un examen exhaustif. Je salue également le soutien actif témoigné à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) dans la déclaration du Président du Conseil de sécurité.

L'Inde a démontré sa volonté résolue de renforcer la sécurité maritime, notamment par l'intermédiaire de l'Association des États riverains de l'océan Indien et de l'Initiative du golfe du Bengale pour la coopération technique et économique multisectorielle. Dans la mesure où 80 % du commerce mondial s'effectue par voie maritime et où les principaux axes maritimes passent par l'océan Indien, cette action conjointe qui vise à faire face à la criminalité maritime revêt un caractère primordial.

Je me félicite également de l'attention continue que l'Union africaine porte à cette question, notamment par le truchement de la Charte de Lomé.

Tous les pays, qu'ils soient côtiers ou enclavés, dépendent de la sécurité des océans du monde. La liberté de navigation, confirmée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, est reconnue comme l'un des principes fondamentaux du droit international.

Cette liberté très ancienne est de plus en plus menacée par la piraterie et les vols à main armée, le terrorisme, le trafic de drogue et le trafic de matières nucléaires et d'armes à feu, la traite des personnes et le trafic de migrants, les activités illégales menées dans le secteur des pêches, le trafic de déchets et les dommages intentionnels et illicites causés au milieu marin – des éléments qui mettent gravement en péril les initiatives prises à l'échelle mondiale pour préserver la paix et la sécurité internationales et pour garantir que les océans du monde restent accessibles et sûrs pour les gens de mer et la navigation.

Le changement climatique et la pollution marine portent préjudice à des milliards de personnes, dont 9,4 millions de pêcheurs et 2 millions de gens de mer. Du fait des difficultés du moment, davantage de personnes deviendront vulnérables à la criminalité et à l'exploitation.

Alors que les voyages aériens commerciaux ont diminué et que les contrôles aux frontières terrestres ont augmenté en 2020 en raison de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), le trafic de drogues sur les voies maritimes et fluviales a pris de l'ampleur en Europe, en Amérique latine, en Afrique du Nord et en Asie du Sud-Est.

D'après le Rapport mondial sur les drogues 2021 de l'ONUDC, des cargaisons record de cocaïne ont été saisies dans les ports européens durant la pandémie. Il ressort de données préliminaires provenant de 12 pays que les quantités saisies dans les ports maritimes ont augmenté de 18 % l'année dernière.

Comme l'a souligné le Secrétaire général dans son rapport sur les océans et le droit de la mer, les océans servent également de zones de transit pour environ 99 % du trafic Internet mondial. Durant la crise de la COVID-19, l'utilisation de l'Internet a augmenté dans des proportions atteignant parfois 50 %.

Ce réseau de câbles sous-marins constitue une vulnérabilité critique, certains petits États insulaires ne pouvant s'en remettre qu'à une seule liaison par câble.

La piraterie et les vols à main armée en mer sont demeurés une menace considérable durant la pandémie. La vie des gens de mer reste précaire, notamment dans le golfe de Guinée, où se sont produits environ 90 % des enlèvements.

Selon une nouvelle étude de l'ONU DC, les opérations menées par les pirates dans le golfe de Guinée sont de plus en plus sophistiquées. Environ 6 groupes de pirates, comptant chacun de 30 à 50 membres, se sont dotés de la capacité de mener des attaques dans les eaux plus profondes et ciblent principalement les navires internationaux en vue d'enlever les membres d'équipage en échange de rançons.

La totalité des revenus tirés de ces attaques s'élèverait à quelque 4 millions de dollars par an. L'impact économique a, quant à lui, été estimé à environ 800 millions de dollars.

Le premier semestre de 2020 a connu une augmentation de 20 % des actes de piraterie et de vols à main armée visant des navires, par rapport à la même période en 2019.

Les besoins en matière de sécurité, les changements d'itinéraires, les suppléments de carburant, l'augmentation des primes d'assurance et d'autres coûts sont estimés à plusieurs milliards de dollars, ce qui porte un préjudice évident au commerce mondial.

La nécessité de lutter contre la piraterie et la criminalité organisée en mer est de mieux en mieux reconnue par le Conseil et les États Membres.

Depuis plus de dix ans, l'ONU DC aide les États membres à s'attaquer aux problèmes transnationaux qui se posent à eux dans le domaine de la sécurité maritime.

Notre Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime a été lancé en 2009, avec un budget de 300 000 dollars, pour faire face à la menace de la piraterie somalienne. Devenu notre programme le plus important, il est doté d'un budget de plus de 230 millions de dollars et permet d'assurer le renforcement des capacités et d'appuyer, entre autres choses, des réformes juridiques, des simulations de procès et des centres de formation maritime.

Cette assistance est assurée par un personnel de quelque 170 membres établis dans 26 États membres et répartis dans des équipes qui se consacrent aux zones que sont l'océan Indien, les océans Atlantique et Pacifique, l'Amérique latine et les Caraïbes, le golfe d'Aden et la mer Rouge, ainsi que la Méditerranée et la mer Noire.

Il reste que les problèmes de sécurité maritime ne cessent de s'amplifier et que notre riposte doit s'adapter à cette évolution.

Pour sécuriser nos mers, nous devons intensifier les initiatives concertées à l'échelle internationale, qui visent à cibler les problèmes et à réduire les vulnérabilités.

Dans cette optique, je me félicite de la démarche globale et intégrée qu'adopte le présent débat et j'encourage les membres du Conseil de sécurité à tirer parti de cette dynamique et à la traduire en actes. À ce stade, je voudrais mettre en exergue quatre domaines d'action que devrait prendre en considération le Conseil : la mise en œuvre du cadre juridique international ; le renforcement des capacités ; l'élargissement des partenariats ; la promotion d'interventions intégrées en matière de prévention de la criminalité.

Permettez-moi de m'étendre sur ces quatre points.

Premièrement, nous devons appliquer de manière plus effective le cadre juridique international et les résolutions du Conseil de sécurité en faveur de la sécurité maritime.

Il s'agit notamment de la résolution [2551 \(2020\)](#) du Conseil de sécurité, qui confère à l'ONU DC un rôle de premier plan consistant à aider les États à désorganiser le trafic de biens illicites et licites à destination et en provenance de la Somalie et à

faire obstacle à la fourniture de composants d'engins explosifs improvisés destinés à Al-Shabaab.

Le cadre qui régit l'utilisation des océans et de leurs ressources est renforcé par la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et ses protocoles relatifs à la traite des êtres humains, au trafic de migrants et aux armes à feu illicites.

La Convention, qui s'applique aussi bien en mer que sur terre, a été renforcée par un nouveau mécanisme d'examen.

En dehors de la Convention contre la criminalité organisée, l'ONUSD aide également les États Membres à appliquer les instruments internationaux de lutte contre le terrorisme, les conventions internationales relatives au contrôle des drogues et la Convention contre la corruption.

Dans leur ensemble, ces instruments offrent un cadre intéressant pour la coopération internationale contre la criminalité maritime transnationale et le terrorisme, et nous devrions aider tous les États membres à les utiliser de manière effective.

Deuxièmement, nous devons mobiliser une plus grande volonté politique et davantage de ressources pour pouvoir assurer l'assistance technique et le renforcement des capacités nécessaires à la réalisation de ces objectifs. Nous devons adopter une législation nationale et mettre en place une coopération transfrontalière en matière de police et de justice pénale, de manière à pouvoir partager les renseignements, enquêter sur les crimes en mer et poursuivre leurs auteurs.

L'ONUSD travaille en coordination avec les entités des Nations Unies, les organisations régionales et d'autres partenaires en vue de fournir une assistance en matière de lutte contre toute la gamme des crimes maritimes, notamment : le commerce illicite qui sert à soutenir et à financer les terroristes ; le trafic de migrants en mer et le travail forcé à bord des navires de pêche ; le trafic de drogue ; les actes de piraterie et les vols à main armée en mer ; et d'autres menaces.

Notre appui, associé à une volonté politique soutenue et à l'engagement des donateurs, commence à porter ses fruits.

Aucun suspect n'avait été condamné pour acte de piraterie dans le golfe de Guinée jusqu'au mois dernier, lorsque le Nigéria et le Togo ont prononcé leurs premières condamnations pour piraterie maritime.

Les deux pays se sont attachés à renforcer les capacités de la justice pénale, en collaboration étroite avec l'ONUSD et d'autres partenaires, et notamment à élaborer et à réviser leur législation, ainsi qu'à renforcer les capacités des procureurs et des magistrats.

Troisièmement, nous devons continuer à renforcer la coopération internationale et régionale, ainsi que les partenariats public-privé, en vue de contrer l'expansion de la criminalité maritime.

L'ONUSD continue de rendre opérationnelle la coopération, par l'entremise de plateformes telles que le Forum de l'océan Indien sur la criminalité maritime, le Partenariat de la Route du Sud, le Forum des Caraïbes sur la criminalité maritime et les Dialogues sur l'application du droit maritime en Asie du Sud-Est.

Je voudrais également souligner la coopération engagée par l'ONUSD avec l'Inde par le truchement du centre de centralisation du renseignement pour la région de l'océan Indien à New Delhi.

L'ONUSD soutient le mécanisme de sécurité et de sûreté maritimes de Yaoundé et nous mettons des experts à la disposition du Centre interrégional de coordination

pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest.

Notre coopération permet également de faire face aux problèmes communs de la pollution marine dans l'océan Indien et l'ONUSC collabore avec les États en vue d'élaborer des cadres nationaux de résilience qui permettent de protéger des infrastructures maritimes essentielles telles que les câbles sous-marins.

Les partenariats public-privé jouent un rôle essentiel dans la mise en œuvre de toutes ces initiatives.

L'ONUSC collabore étroitement avec l'Organisation maritime internationale, INTERPOL, des organisations régionales, des transporteurs maritimes, des juristes et des assureurs, ainsi que des sociétés de sécurité privées, des exploitants de câbles sous-marins et des organisations de gens de mer, afin d'aider à mieux apprécier la situation maritime et d'améliorer l'action des autorités de police.

L'exploitation des technologies et des données de pointe est une priorité essentielle pour l'ONUSC dans tous les domaines de son mandat et nous aidons les États Membres à tirer parti de la technologie dans la lutte contre la criminalité maritime, notamment en leur fournissant des images satellites, des systèmes radar et une infrastructure destinée à l'appréciation de la situation maritime.

Enfin, quatrième, je voudrais souligner la nécessité de s'attaquer aux causes profondes et d'aider tous les pays à atteindre les objectifs de développement durable dans le cadre de mesures intégrées de prévention de la criminalité, s'agissant surtout des communautés côtières touchées.

Le secteur privé peut être notre partenaire dans ces entreprises.

En mai 2021, les principales compagnies maritimes ont publié une déclaration sur la répression de la piraterie, dans laquelle elles ont souligné la nécessité de renforcer les capacités et de partager les informations.

Les pirates, les criminels et les terroristes exploitent la pauvreté et le désespoir pour procéder à des recrutements, obtenir un soutien et s'assurer d'un repaire. Pour contrer ces menaces, nous devons sensibiliser et informer les populations, particulièrement les jeunes, tout en proposant des activités économiques de remplacement et en soutenant les entreprises locales.

Nous savons qu'il ne peut y avoir de sécurité sans développement ni de développement sans sécurité, sur terre ou en mer.

La pandémie mondiale a désormais mis en évidence nombre de fragilités et de vulnérabilités de nos sociétés et de nos économies et cela est tout aussi vrai pour le domaine maritime.

Pour mieux nous relever et promouvoir la prospérité, nous devons renforcer la coopération et les capacités. Nous devons combattre les menaces immédiates qui pèsent sur la sécurité maritime, tout en renforçant les capacités locales et en donnant aux communautés côtières les moyens de gérer le problème de manière viable et sur le long terme. Cela nécessite des investissements, des engagements et une certaine volonté politique.

En œuvrant de concert, nous pourrions préserver la sûreté de nos mers, à l'abri de toute criminalité.

Annexe III

Déclaration du Vice-Premier Ministre et Ministre des affaires étrangères de la République démocratique du Congo, Christophe Lutundula Apala Pen'apala, s'exprimant au nom du Président de la République démocratique du Congo, Félix-Antoine Tshisekedi

[Original : français]

C'est avec un réel plaisir que je participe, en ma qualité de Président en exercice du Bureau des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine pour l'année 2021-2022, à ce débat qu'organise l'Inde sur le thème : « Renforcer la sécurité maritime : un argument en faveur de la coopération internationale ».

L'opportunité m'est ainsi offerte de saluer la République de l'Inde et son gouvernement, ici représentés par le Premier Ministre, Narendra Modi, et de lui adresser mes félicitations ainsi que mes remerciements pour cette heureuse initiative qui entre dans le cadre de son mandat comme Président du Conseil de sécurité pour le mois d'août 2021.

Les transports maritimes constituent à la fois, selon l'Organisation maritime internationale (OMI), la plus internationale de toutes les grandes industries du monde et malheureusement l'une des plus dangereuses. Par conséquent, le moyen le plus efficace et le meilleur, d'ailleurs, de renforcer la sécurité en mer est d'élaborer une réglementation internationale respectée par toutes les nations. C'est, entre autres, pour cette raison fondamentale que l'OMI avait été créée en 1959. Il faudrait, néanmoins, signaler, en outre, que d'autres orientations, dont celle de la conclusion de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le 10 décembre 1982, ont également aidé à baliser la voie pour atteindre la sécurité maritime.

Il est important de préciser que, dans le domaine maritime sous examen, les procédures de sécurité utilisent des codes qui pourraient entrer en contradiction avec le vieux principe universel de « liberté des mers », c'est-à-dire, le principe définissant la mer comme étant un territoire ouvert à tous et n'appartenant exclusivement à personne. Ces procédures de sécurité concernent donc non seulement des espaces marins et littoraux publics ou privés, relevant de la responsabilité des États, mais également, des zones situées dans les eaux internationales.

Pour espérer une sécurité maritime optimale, il est utile et pragmatique de s'attaquer à certaines causes qui entraînent des accidents spectaculaires en mer, dont les principales sont : le manque de matériels adaptés, le déficit de formation adéquate et d'entraînement du personnel de bord, l'excès de vitesse, la navigation en mer des « bateaux poubelles » non résistants, le non-respect de la hauteur normale des porte-conteneurs et la présence dangereuse de conteneurs tombés dans l'eau, qui occasionnent d'importantes et regrettables pollutions marines dont les effets délétères sont imprévisibles.

Je reste profondément convaincu que la coopération internationale demeure la voie la plus appropriée pour garantir la sécurité maritime. Dans notre entendement, cette coopération, pour être effective et efficace, doit nécessairement être impulsée par une dynamique régionale, qui constituerait le premier maillon de la chaîne des efforts déployés au plan international.

À ce propos, les États membres de l'Union africaine ont adopté, en octobre 2016, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, communément appelée Charte de Lomé. Cet instrument important, dans la sécurisation des espaces maritimes africains, implique la reconnaissance du fait

qu'aucun pays ne peut, à lui tout seul, prévenir les menaces maritimes ou développer durablement son propre domaine maritime. Aussi, la Charte de Lomé appelle-t-elle les États signataires et les partenaires à travailler ensemble dans les domaines de la formation, de l'éducation, du commerce et de l'industrie.

Il est important de signaler que plus de 90 % du commerce mondial se fait par voie maritime. La prospérité de l'Afrique devrait, entre autres, être liée à ses mers et océans, car plus de deux tiers de son espace sont couverts par l'eau. En effet, sur ce continent, on relève que 38 pays sont côtiers ou insulaires et que 52 parmi la centaine de ses installations portuaires peuvent rentablement gérer plusieurs conteneurs et diverses marchandises.

À contrario, les navires africains qui représentent près de 1,2 % du transport maritime mondial en nombre et 0,9 % en tonnage brut, voient leurs ports ne gérer que 6 % du trafic mondial de cargos et près de 3 % du trafic mondial de conteneurs. Il y a lieu d'avouer que dans ce domaine précis, des améliorations sont nécessaires pour changer fondamentalement la donne, étant donné que le domaine maritime africain offre, à toutes ses nations, de grandes possibilités de croissance et un important réseau de voies maritimes, tant pour leur sécurité que pour leur prospérité. En Afrique, ce domaine est donc d'une grande importance en termes de ressources naturelles et énergétiques, de commerce et d'industrie, d'activités scientifiques et de loisirs. Toutefois, il somme de reconnaître que les progrès ne pourront être pleinement réalisés que si nous parvenons à résoudre l'insécurité qui sévit dans nos principales zones marines telles que le golfe de Guinée et le bassin somalien, qui constitue une menace préoccupante pour l'Union africaine et le reste de la communauté internationale.

En effet, dans le golfe de Guinée, on déplore de nombreux actes de piraterie, de vols à main armée et de brigandage. La même situation est déplorée au large du bassin somalien situé sur l'océan Indien, mobilisant ainsi la communauté internationale à sécuriser le trafic maritime. Dans ce cadre, plusieurs États y ont déployé des unités pour atteindre cet objectif, en soutenant les efforts des États côtiers, notamment dans la répression des actes de piraterie maritime.

Je crois utile de préciser que ces menaces et ces vulnérabilités identifiées dans l'espace maritime africain sont notamment : d'abord, les crimes transnationaux organisés, y compris le blanchiment des capitaux, le trafic illégal d'armes et de drogues, les actes de piraterie et de vol à main armée, le mazoutage illicite ou vol du pétrole brut le long des côtes africaines, le terrorisme maritime, le trafic humain et l'immigration clandestine par mer. Ensuite, l'on relève la pêche illégale, non déclarée ou non réglementée, la surpêche et les délits écologiques, à savoir, le naufrage délibéré et le déversement du pétrole, entraînant des déchets toxiques. Il faut également y ajouter les catastrophes naturelles, la dégradation de l'environnement, le changement climatique et les communications stratégiques versant dans la cybercriminalité.

Permettez-moi de revenir sur la Charte de Lomé, pour vous informer que celle-ci a notamment comme objectif de prévenir et de réprimer la criminalité nationale et transnationale qui comprend le terrorisme, la piraterie, les vols à main armée, le trafic de drogues, le trafic de migrants, la traite de personnes, les trafics illicites connexes de tous genres, ainsi que la pêche frauduleuse, non déclarée et non réglementée. Elle vise aussi à promouvoir et à renforcer la coopération entre les pays africains, singulièrement dans le domaine de la sensibilisation maritime.

C'est exactement dans ce cadre que s'inscrit notre thème de ce jour qui est : « Renforcer la sécurité maritime : un argument en faveur de la coopération internationale ». Vous aurez donc aisément compris que l'ambition de la Charte de

Lomé est, dans le cadre de l'Union africaine et de son architecture de paix et de sécurité, celle de prévenir, de gérer et d'éradiquer les menaces à la sécurité maritime dans le continent, en renforçant la coordination des efforts des États africains côtiers, insulaires et enclavés.

Je vous invite à soutenir cette dynamique de coopération régionale qui devrait conduire à une approche inclusive de la sécurité maritime. Notre continent a nécessairement besoin du soutien de la communauté internationale et de celui de l'Organisation des Nations Unies dans ce domaine. À cet égard, la collecte, l'analyse, la vulgarisation de données et d'informations, ainsi que l'échange de renseignements fiables s'avèrent nécessaires et incontournables. À cet effet, l'Union africaine se félicite du renforcement de la coopération et de la collaboration entre les communautés économiques régionales et les différentes commissions, principalement la Commission du golfe de Guinée qui a récemment conclu un protocole d'accord avec l'Union africaine sur la sécurité maritime.

Comme vous l'avez certainement compris, ce type de coopération permettra de mieux affronter les défis à la sécurité maritime auxquels l'Afrique est confrontée, dont le manque drastique de la technologie appropriée pour surveiller ses vastes espaces géographiques. Le souhait le plus ardent des africains est aussi de voir s'établir des vastes vases communicants entre les gouvernements et le secteur privé, afin de promouvoir l'information diffuse pour une meilleure sensibilisation des interfaces sociales sur l'importance de la sécurité maritime.

C'est dans ce cadre qu'a été élaborée la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (communément appelée « Stratégie AIM 2050 »), qui est conçue comme un outil permettant de faire face aux défis maritimes de l'Afrique en matière de développement durable et de compétitivité. Grâce aux mers, aux océans et aux eaux intérieures dont dispose l'Afrique, cette stratégie maritime intégrée vise à promouvoir la création de plus de richesses, en mettant en place une économie maritime prospère et en tirant le meilleur profit du potentiel des activités maritimes, de manière à préserver durablement l'environnement.

Il va sans dire que la préservation du milieu marin de l'Afrique est indispensable à l'amélioration de son produit intérieur brut, au commerce régional et mondial, à la compétitivité, à la croissance à long terme et à l'emploi. Par conséquent, le plan d'action qui accompagne cette stratégie fait ressortir les objectifs définis et les activités y relatives, les résultats, les échéanciers et les agents d'exécution. Ces objectifs portent sur la perspective de mettre en place de nouvelles institutions et structures, la création de richesses et le développement des ressources humaines, ainsi que les activités de renforcement des capacités pour la bonne gouvernance maritime.

Pour conclure, je reste convaincu que l'amélioration de la sécurité maritime dépendra principalement de la façon dont seront prises en charge les questions essentielles suivantes : l'environnement, la santé publique, les enjeux économiques, les risques liés à la mer et à ses dangers, les risques pour l'homme et enfin, la prévention des risques pour les navires, la gestion des crises, les secours en mer et la coopération internationale.

À ce niveau, il y a lieu de constater et de noter que certains États membres de notre organisation sont très avancés dans la sécurité maritime et sont déjà en possession d'un protocole édifiant en ce secteur. Il faudrait s'en inspirer davantage, afin de protéger les gens de mer, nos populations riveraines et nos économies. Pour ce faire, il serait conseillé d'encourager et de sensibiliser tous les États à adhérer aux instruments juridiques et aux mécanismes existants sur le trafic maritime international, sur la sécurité maritime et sur le règlement pacifique des conflits. Il y a urgence de s'y pencher.

Annexe IV

Déclaration du Premier Ministre de l'Inde, Narendra Modi

L'océan est notre patrimoine commun. Nos routes maritimes sont le cordon ombilical du commerce international. Et l'élément le plus fondamental, c'est que ces océans revêtent une très grande importance pour l'avenir de notre planète. Mais aujourd'hui, notre patrimoine maritime commun doit faire face à de nombreuses difficultés. Les routes maritimes sont utilisées à des fins néfastes de piraterie et de terrorisme. Des différends maritimes opposent de nombreux pays. Les changements climatiques et les catastrophes naturelles sont des problèmes qui touchent également le domaine maritime. Face à cette situation d'ensemble, nous devons créer un cadre de compréhension mutuelle et de coopération pour la préservation et l'utilisation de notre patrimoine maritime commun. Aucun pays ne peut établir seul un tel cadre. Celui-ci ne peut voir le jour que grâce à une action commune. C'est dans cette optique que nous avons saisi le Conseil de sécurité de cette importante question. Je suis convaincu que le débat de haut niveau de ce jour apportera au monde des orientations concernant la question de la sécurité maritime.

Je voudrais vous soumettre cinq principes fondamentaux susceptibles d'articuler cet échange d'idées.

Premier principe : nous devons supprimer les obstacles au commerce maritime légitime. La prospérité de chacun d'entre nous dépend du flux actif du commerce maritime. Les obstacles pourraient poser des problèmes pour l'ensemble de l'économie mondiale. La liberté du commerce sur les voies maritimes fait partie intégrante de la civilisation indienne depuis des temps immémoriaux. Il y a quelques milliers d'années, le port de Lothal de la civilisation de la vallée de l'Indus était lié au commerce maritime. C'est dans le cadre de l'environnement maritime libre des temps anciens que le message de paix du Bouddha s'est répandu dans le monde. Aujourd'hui, l'Inde a défini la vision de la sécurité et de la croissance pour tous dans la région, en s'inspirant de cet esprit d'ouverture et d'intégration. Par le truchement de cette vision, nous voulons créer une structure inclusive pour la sécurité maritime dans notre région. Cette vision est celle d'un domaine maritime sûr, sécurisé et stable. La liberté du commerce sur les voies maritimes exige également que nous respections pleinement les droits des marins des uns et des autres.

Deuxième principe : le règlement des différends maritimes doit être pacifique et fondé sur le seul droit international. Cette démarche revêt une grande importance pour ce qui est de la confiance mutuelle. Ce n'est que grâce à l'application de ce principe que nous pourrions garantir la paix et la stabilité mondiales. Forte de cette compréhension et de cette maturité, l'Inde a résolu la question de sa frontière maritime avec son pays voisin, le Bangladesh.

Troisième principe : nous devons nous attaquer ensemble aux catastrophes naturelles et aux menaces maritimes créées par des acteurs non étatiques. L'Inde a pris plusieurs mesures pour renforcer la coopération régionale dans ce domaine. Nous avons été le premier intervenant lors des catastrophes maritimes liées aux cyclones, aux tsunamis et à la pollution. La marine indienne patrouille dans l'océan Indien depuis 2008 en vue de prévenir la piraterie. Le centre indien de centralisation du renseignement sur la navigation commerciale œuvre à l'amélioration de l'appréciation commune de la situation maritime dans notre région. Nous avons dispensé des formations en matière de relevés hydrographiques et de sécurité maritime à de nombreux pays. Le rôle de l'Inde dans l'océan Indien a été celui d'un fournisseur net de sécurité.

Quatrième principe : nous devons préserver l'environnement maritime et les ressources maritimes. Comme nous le savons, les océans influent directement sur le climat. Nous devons donc préserver notre environnement maritime de la pollution, notamment celle provoquée par les plastiques et les marées noires, et prendre des mesures conjointes contre la surpêche et le braconnage marin. Dans le même temps, nous devons également renforcer la coopération dans le domaine des sciences océaniques. L'Inde a lancé une ambitieuse « mission dans l'océan profond ». Nous avons également pris plusieurs initiatives destinées à promouvoir la pêche durable.

Cinquième principe : nous devons promouvoir une connectivité maritime responsable. Il est évident que la création d'infrastructures est nécessaire au développement du commerce maritime. Toutefois, il convient de prendre en compte la viabilité physique et la capacité d'absorption des pays dans la mise en œuvre de tels projets d'infrastructure. À cette fin, nous devons établir des normes mondiales appropriées.

Je suis certain qu'il est possible d'établir, sur la base de ces cinq principes, un plan d'action mondial concernant la coopération dans le domaine de la sécurité maritime. Le niveau élevé du débat public de ce jour et la participation active qu'il a suscité témoignent du fait que la question revêt une grande importance pour tous les membres du Conseil de sécurité.

Annexe V**Déclaration du Président de la Fédération de Russie,
Vladimir Poutine**

[Original : russe]

Je voudrais vous remercier, Monsieur le Premier Ministre Modi, d'avoir pris l'initiative, au moment où vous présidez le Conseil de sécurité, de consacrer la présente session du Conseil à une question aussi importante et aussi sensible, à savoir les difficultés et les menaces que connaît actuellement la sécurité maritime. Cette initiative s'inscrit dans la tradition du rôle constructif que l'Inde joue sur la scène internationale en contribuant à instaurer une coopération multidimensionnelle « gagnant-gagnant » sur un pied d'égalité.

Les mers et les océans ont toujours rapproché les peuples et les civilisations. Malheureusement, de nombreuses menaces pèsent également sur les voies de circulation. Il est donc primordial que nous examinions aujourd'hui des questions concrètes et pratiques ayant trait à la lutte contre la « piraterie du XXI^e siècle », en vue de contrer plus efficacement la criminalité transnationale et d'empêcher l'utilisation des mers et des océans à des fins criminelles.

Comme vous en avez fait état à juste titre dans votre déclaration, Monsieur le Premier Ministre, pour obtenir des succès tangibles dans ce domaine, nous devons conjuguer les efforts de tous les États qui sont parties prenantes, ainsi que des organisations internationales et des structures régionales, sous la coordination de l'ONU et du Conseil de sécurité.

J'ai dit à maintes reprises et, aujourd'hui, m'adressant aux membres du Conseil de sécurité, je voudrais souligner une fois de plus que la Russie milite en faveur du respect strict des normes et principes clés du droit international consacrés par la Charte des Nations Unies, tels que le respect de la souveraineté, la non-intervention dans les affaires intérieures et le règlement des différends par la voie du dialogue.

Les participants à nos délibérations conviendront sans doute avec moi qu'il faut se référer aux principes de l'Organisation des Nations Unies pour garantir une utilisation pacifique et responsable des espaces maritimes et des ressources maritimes naturelles, la protection de l'environnement marin et la conduite d'une activité économique durable dans le vaste espace des océans.

La Russie, qui est l'une des principales puissances maritimes, mène une action appréciable pour préserver et renforcer la légalité internationale dans le domaine de la sécurité maritime. Notre pays participe activement à l'examen de l'ensemble de ces questions à l'ONU ainsi que dans de nombreuses instances régionales, telles que le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, le Forum régional de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et les Sommets de l'Asie orientale.

La Russie souhaiterait également établir une coopération productive avec l'Association des États riverains de l'océan Indien et la Commission de l'océan Indien.

Nous voulons aussi, bien entendu, contribuer à garantir la sécurité dans la région du golfe Persique et dans le golfe de Guinée, dans l'océan Atlantique, où nous avons constaté un nombre croissant de cas de vols commis en mer et de prises d'otages.

La situation est aggravée par le fait que certains pays éprouvent des difficultés à lutter, seuls, contre les cartels de la criminalité transnationale, les pirates et les terroristes. C'est la raison pour laquelle nous examinons les questions relatives à

l'unification, sous l'égide de l'ONU, des moyens des services spéciaux et des contingents armés compétents de tous les États intéressés.

La Russie est disposée à partager l'expérience qu'elle possède en matière d'opérations antiterroristes, de prévention de la criminalité, ainsi que d'identification et de neutralisation des bandes criminelles, y compris celles qui opèrent dans les zones maritimes.

Nous pensons qu'il serait utile de partager régulièrement notre expérience et nos meilleures pratiques en matière de lutte contre la piraterie, les vols à main armée et autres activités criminelles commises en mer.

Dans ce contexte, nous devrions réfléchir à la création, au sein du système des Nations Unies, d'une structure spéciale qui s'occuperait directement de la question de la lutte contre la criminalité maritime dans les différentes régions. Cette structure devrait s'appuyer sur le soutien des États Membres et associer activement des experts ainsi que des représentants de la société civile, des milieux universitaires et du secteur privé. Nous espérons que nos partenaires examineront de manière constructive la proposition de la Russie.

En conclusion, je tiens à réaffirmer que la Fédération de Russie est attachée à notre objectif commun qui consiste à lutter contre la criminalité maritime sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations. Nous sommes disposés à continuer de soutenir l'essor d'une coopération internationale, sur un pied d'égalité, dans le domaine de la sécurité maritime.

Une fois de plus, je voudrais remercier nos amis indiens de l'initiative heureuse qu'ils ont prise d'organiser la présente réunion et je souhaite à l'Inde plein succès dans la poursuite de son mandat à la présidence du Conseil de sécurité pour le mois en cours.

Annexe VI

Déclaration du Président de la République du Kenya, Uhuru Kenyatta

La protection d'une ressource suppose que nous y attachions de l'importance. Le domaine maritime et l'économie bleue qui y est associée revêtent cette importance.

Nous sommes tributaires du domaine maritime pour ce qui est notamment de la sécurité alimentaire, de la navigation pour le commerce international, du tourisme et du patrimoine écologique, qui constituent des moyens de subsistance pour nos populations.

Cependant, le domaine maritime est sujet à une insécurité qui touche les nations côtières et affecte la stabilité de régions entières. La piraterie, le trafic de stupéfiants, la contrebande d'armes et d'autres menaces transnationales prospèrent dans l'espace maritime et sapent l'autorité des États et la confiance des investisseurs.

Conscient du potentiel de développement du domaine maritime, le Kenya a défendu et continue de défendre une exploitation durable et écologiquement rationnelle de l'économie bleue.

C'est dans cet ordre d'idées qu'en novembre 2018, en collaboration avec le Canada et le Japon, nous avons accueilli la toute première Conférence mondiale sur l'économie bleue durable à Nairobi, à laquelle ont participé les délégués de 184 pays.

La conférence a consacré une séance à la sécurité maritime, donnant ainsi acte du fait qu'un domaine maritime sûr favorise le commerce maritime, l'emploi et la création de richesses.

Le Kenya se félicite donc de la tenue du présent débat, qui permet de poursuivre l'examen de la question et constitue une contribution du Conseil à la réalisation des aspirations formulées lors de la Conférence sur l'économie bleue durable.

Le Kenya est un État riverain de l'océan Indien. Nous faisons donc partie d'une région constituée de pays appartenant à trois continents, qui diffèrent de par leur taille et le niveau de leur développement économique et présentent une grande diversité de langues et de cultures.

Aujourd'hui, lorsque nous observons le grand pourtour de l'océan Indien, nous voyons une agglomération dynamique qui a enregistré et soutenu la croissance économique la plus rapide de l'histoire humaine.

Nous sommes toutefois conscients des menaces qui pèsent sur ce pourtour et qui doivent faire l'objet d'une attention et d'une coopération multilatérales accrues si nous voulons préserver les progrès économiques réalisés jusque-là.

La piraterie demeure une menace pour la navigation. Dans le détroit de Malacca, la mer Rouge et le golfe d'Aden, des réseaux criminels s'adonnent activement à la piraterie, à la traite des personnes, au trafic des armes à feu et des stupéfiants et à la pêche illicite.

En outre, des puissances extrarégionales, qui cherchent à exercer leur influence dans la région et à en exploiter les ressources, se livrent à une compétition et à des ingérences qui se sont intensifiées. Si elle n'est pas judicieusement prise en main, cette situation continuera de porter atteinte à la sécurité des États côtiers et du domaine maritime et, de fait, aux moyens de subsistance de millions de personnes.

Dans cette situation faite de perspectives et d'embûches, je voudrais recommander au Conseil de sécurité et à la communauté internationale d'envisager les actions suivantes.

i) Premièrement, nous devons mieux coordonner les stratégies de sécurité maritime et les mécanismes de médiation dont nous disposons. Nous pouvons y parvenir en renforçant le régime juridique international et les institutions qui sont à l'avant-garde de la lutte contre l'insécurité maritime.

ii) Deuxièmement, il convient d'enrayer les rivalités géopolitiques qui engendrent l'insécurité dans le domaine maritime. La concurrence que se livrent les puissances déjà établies et les nations montantes nous porte préjudice à tous. Nous devons plutôt promouvoir le respect du droit international et nous abstenir d'encourager, par alliés interposés, des rivalités axées sur la poursuite d'intérêts exclusifs.

iii) Troisièmement, nous devons comprendre que les menaces à la sécurité maritime, telles que le terrorisme, la piraterie et les vols en mer, ont pour facteur principal l'instabilité sur terre, ce qui signifie que la sécurité des voies et des zones économiques maritimes est tributaire du soutien qui peut être mobilisé pour renforcer les capacités et la légitimité des États, de manière à ce qu'ils soient en mesure de résoudre les problèmes qui se posent aux échelons national et régional.

iv) Quatrièmement, la coopération internationale doit privilégier l'équipement et la formation de garde-côtes nationaux efficaces. Une démarche régionale et sous-régionale bien adaptée est la voie à suivre.

v) Enfin, il convient de rappeler que l'élévation du niveau de la mer et les conditions météorologiques extrêmes, dues aux changements climatiques, menacent l'existence de certains petits États insulaires et de certaines populations côtières. Par conséquent, l'adaptation aux changements climatiques et l'atténuation de ces derniers revêtent un caractère primordial pour la sécurité de ces États.

Je voudrais, pour conclure, encourager les uns et les autres à approfondir la réflexion et à faire preuve d'innovation en vue de l'élaboration de régimes ambitieux de libre-échange et de commerce équitable dans des zones telles que le pourtour de l'océan Indien. Je suis convaincu qu'une telle démarche pourra apporter la prospérité économique à une grande partie de la population mondiale la plus démunie et, par conséquent, améliorer considérablement la situation dans le monde.

Annexe VII

Déclaration du Premier Ministre du Viet Nam, Pham Minh Chinh

Je voudrais vous remercier d'avoir pris l'initiative d'accueillir ce tout premier débat public du Conseil de sécurité sur le renforcement de la sécurité maritime. Si le monde consacre actuellement d'importantes ressources à la lutte contre la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), l'objet de notre débat revêt lui aussi une importance stratégique concrète.

Le Viet Nam salue tout spécialement et fait sienne la démarche en cinq points prônée par l'Inde au Conseil de sécurité. Le Viet Nam est résolu à coopérer avec l'Inde et les autres membres du Conseil pour promouvoir le dialogue, la coopération et le respect mutuel en faveur de la paix et de la prospérité mondiales.

Les océans et les mers constituent une ressource considérable pour l'humanité. Elles sont aussi le poumon du commerce international et servent de passerelles entre les pays et les continents.

Conscientes de l'importance que revêtent les océans et les mers, les nations ont créé d'importants mécanismes de coopération, tant bilatéraux que multilatéraux, aux niveaux régional et mondial. Fait particulièrement notable – la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 est véritablement devenue la constitution des océans et des mers, le cadre juridique universel et unifié dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers et le fondement de la coopération internationale en matière de prise en charge des enjeux communs.

Toutefois, dans le domaine maritime, nous devons faire face à des problèmes de sécurité classiques et non conventionnels. Le terrorisme et les actes criminels, notamment la criminalité organisée, ont gagné en ampleur et en complexité. Les changements climatiques, l'élévation du niveau de la mer et la pollution du milieu marin, notamment par les débris plastiques et la dégradation de l'écosystème marin, ont eu des répercussions graves et de long terme. Les violations du droit international, voire les menaces ou l'emploi de la force, ont aggravé les tensions et compromis la paix, la convivialité, la sécurité, la sûreté et la liberté de navigation et de commerce, ainsi que les initiatives visant à faire face aux problèmes de sécurité non conventionnels.

La préservation et le renforcement de la sécurité maritime sont donc des questions d'intérêt commun et désormais des tâches prioritaires qui relèvent de la responsabilité partagée de la communauté internationale tout entière.

En tant qu'État côtier, le Viet Nam est pleinement conscient de la très grande importance que revêt la mer et aussi des problèmes qui existent dans le domaine de la sécurité maritime. Le Viet Nam met en œuvre une stratégie relative au développement durable de l'économie marine, qui vise à exploiter les ressources marines de manière viable et responsable afin de contribuer au développement global du pays. La stratégie vise aussi à renforcer les capacités des services de police du Viet Nam, à assurer un règlement effectif des questions maritimes et à préserver la souveraineté du pays, ses droits souverains, sa juridiction et ses autres intérêts légitimes attachés à ses zones maritimes.

Le Viet Nam, qui se veut un pays ami et un partenaire digne de confiance, tout autant qu'un membre fiable de la communauté internationale, mène résolument une politique étrangère fondée sur les principes que sont la paix, l'indépendance, l'autonomie, le multilatéralisme et la diversification des relations internationales. Le Viet Nam est disposé à coopérer, à échanger des informations et à partager des expériences avec d'autres pays en vue de faire face aux problèmes de sécurité

maritime et de contribuer concrètement à la préservation d'un environnement maritime pacifique et sécurisé et à la réalisation du développement durable dans la région et dans le monde.

À cet égard, je voudrais soumettre les propositions suivantes.

Premièrement, les États et les organisations internationales doivent impérativement promouvoir une prise de conscience exhaustive et approfondie de l'importance que revêtent les océans et les mers et des menaces qui pèsent sur la sécurité maritime. De cette prise de conscience naîtront une responsabilisation et une volonté politique accrues, susceptibles de favoriser le renforcement de la confiance et l'élaboration de dispositifs de coopération plus cohérents et plus efficaces, qui permettront de préserver et d'exploiter de façon soutenable les océans et les mers et de sauvegarder un environnement maritime pacifique et stable. Des ressources devraient être mises à disposition en vue de la mise en œuvre des stratégies et des règlements nationaux pertinents.

Deuxièmement, la sécurité maritime est un problème mondial, qui nécessite donc des solutions de portée mondiale. Nous devons adopter une démarche globale fondée sur la coopération, le dialogue et le droit international et renforcer la coopération par les voies bilatérale et multilatérale et aux niveaux régional, interrégional et mondial afin de nous attaquer efficacement aux problèmes de la sécurité maritime.

Le Viet Nam propose la mise en place d'un réseau de dispositifs et d'initiatives relatifs à la sécurité maritime régionale, dont l'ONU assurerait la coordination et qui permettrait de renforcer le partage d'informations et d'expériences, de coordonner les actions et de faire face, en temps voulu, aux problèmes communs.

Le Viet Nam attache un grand prix et participe activement aux initiatives et aux mécanismes mis en place au sein de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et entre l'ASEAN et ses partenaires, en vue de la mise en œuvre d'une coopération pratique en mer de Chine méridionale. Ces instruments permettent d'entretenir le dialogue, de renforcer la confiance et de coordonner les initiatives de coopération en matière de sécurité maritime.

Le Viet Nam est déterminé à collaborer avec l'ASEAN et la Chine pour mettre en œuvre de bonne foi, intégralement et effectivement la Déclaration de 2002 sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale et pour négocier, au bénéfice des parties en mer de Chine méridionale, un code de conduite effectif et fonctionnel, qui soit conforme au droit international, en particulier à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Par ailleurs, le Viet Nam appelle tous les pays et toutes les institutions multilatérales, notamment les organismes des Nations Unies, à renforcer leur assistance aux pays en développement, à prêter l'attention nécessaire à leurs problèmes et à défendre leurs intérêts.

Troisièmement, les politiques, les règlements et le comportement des États en mer doivent être conformes au droit international, notamment à la Charte des Nations Unies et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les États doivent s'acquitter pleinement des obligations juridiques qui leur incombent en vertu de la Convention, respecter les droits, les intérêts et les activités économiques légitimes des États concernés, régler les différends par des moyens pacifiques, conformément au droit international, respecter les procédures diplomatiques et juridiques et garantir la liberté, la sûreté et la sécurité de la navigation et du survol, sans recourir à des actes qui compliqueraient la situation ou créeraient des tensions.

J'espère sincèrement que le Conseil de sécurité continuera à jouer son rôle primordial, qui consiste à maintenir la paix et la sécurité internationales, et à contribuer de manière concrète et décisive au renforcement de la sécurité maritime.

Le Viet Nam est disposé à contribuer davantage encore à la promotion du dialogue et à l'instauration de la confiance et à se joindre à la communauté internationale pour maintenir la sécurité en mer et réaliser l'énorme potentiel de l'océan, pour un avenir de paix et de prospérité au bénéfice de toute l'humanité.

Annexe VIII

Déclaration du Ministre d'État, Ministre des affaires étrangères et de la coopération du Niger, Hassoumi Massoudou

[Original : français]

Je voudrais tout d'abord féliciter le Premier Ministre, Narendra Modi, pour l'accession de l'Inde à la présidence du Conseil de sécurité pour ce mois d'août. C'est une responsabilité éminente qu'il vous reviendra d'assumer au nom de votre grand pays, toujours en pointe lorsqu'il s'agit de contribuer aux efforts communs pour la paix et la sécurité internationales. Vous pouvez en cela compter sur le Niger, qui ne ménagera aucun effort pour faciliter votre mission.

Je tiens aussi à saluer l'opportunité que vous nous donnez de débattre sur un thème particulièrement important pour la paix et la sécurité internationales, celui de la sécurité maritime. En effet, aucune partie du monde n'est à l'abri des conséquences de la piraterie maritime, qui prend de plus en plus d'ampleur et compromet dangereusement la liberté de circulation maritime et la sécurité nécessaire aux transbordements des biens et autres marchandises qui contribuent à l'essor du commerce international.

Je voudrais remercier Félix-Antoine Tshisekedi, Président de la Conférence des Chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine, pour sa contribution au présent débat. Nous savons que la sécurité maritime est aussi pour le continent africain un sujet de grande préoccupation. Il vous souviendra que l'Union africaine avait organisé, du 10 au 15 octobre 2016 à Lomé, un sommet extraordinaire, qui a été l'occasion d'adopter la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique.

Je voudrais enfin exprimer mes remerciements à Maria Luiza Ribeiro Viotti, Chef de cabinet du Secrétaire général, et Ghada Fathi Waly, Directrice exécutive de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), pour leurs exposés liminaires.

Les mers et les océans représentent plus des deux tiers de la surface de notre planète. Des milliards de personnes en dépendent pour leur subsistance. En outre, les mers et les océans constituent, à un titre ou à un autre, un secteur majeur de l'économie mondiale. Aujourd'hui, près de 90 % des échanges commerciaux mondiaux s'effectuent par les voies maritimes. Celles-ci sont non seulement des zones de passages stratégiques, mais aussi des espaces privilégiés pour la pêche ou l'extraction des hydrocarbures et autres minerais.

C'est pourquoi, nous considérons que cette question appelle, plus que toute autre, un renforcement de la coopération et une meilleure gestion des ressources qui en découlent. Nous avons donc le devoir impérieux de sauvegarder la sécurité maritime qui est un gage important pour la paix et le développement international.

La sécurité maritime, on le sait, reste précaire malgré les efforts inlassables que nous déployons pour la préserver. En effet, la prolifération et la sophistication d'actes criminels en milieu marin sont devenues une menace persistante pour la paix et la sécurité internationales. Ces actes ont un effet désastreux sur les activités économiques et alimentent les flux financiers illégaux des pays affectés par ce phénomène. Aussi, mettent-ils à mal les perspectives de développement.

Le continent africain paie un lourd tribut du fait de ces actes criminels perpétrés en haute mer. Si dans les années 2000, c'étaient les côtes somaliennes et le golfe d'Aden qui étaient l'épicentre de détournements des navires marchands, l'insécurité maritime a pris de l'ampleur pour atteindre, depuis une décennie, le golfe de Guinée.

En effet, dans cette région, le piratage, tout particulièrement dans l'industrie pétrolière, les prises d'otages pour rançon et le trafic de drogue et d'êtres humains, pour ne citer que ceux-là, sont devenus des pratiques courantes.

Le Niger, pays enclavé, dont le port d'entrée le plus proche se trouve à plus de 1 000 km de Niamey, sa capitale, subit de plein fouet l'impact de toute détérioration du climat sécuritaire sur les côtes de ses voisins dotés de littoral maritime, dont les installations portuaires lui servent de point de transit pour son commerce international. Cela s'est souvent traduit par des pénuries de toutes sortes, affectant les prix des denrées de première nécessité, avec des répercussions sociales redoutables.

C'est pourquoi, comme elle l'a fait dans le golfe d'Aden, la communauté internationale devrait porter une attention particulière au phénomène de piraterie maritime en renforçant notamment les moyens de lutte contre ce phénomène dans le golfe de Guinée. C'est le lieu ici de saluer les efforts fournis, au niveau national par les pays côtiers de la zone, ainsi que le précieux appui que leur fournit l'ONU, pour venir à bout de ce fléau.

Je voudrais pour finir formuler quelques recommandations qui peuvent contribuer au renforcement de la sécurité maritime, telle qu'elle se présente aujourd'hui :

- La première est d'ordre politique. Tout comme nous l'avons vivement encouragé dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la pandémie de la maladie à coronavirus (COVID-19), il est indispensable de consolider notre coopération, en privilégiant sa dimension multilatérale et globale, avec l'Organisation des Nations Unies comme fer de lance. À ce sujet, nous pouvons d'ores et déjà nous appuyer sur les mécanismes régionaux et sous-régionaux déjà existants, tels que l'architecture de Yaoundé établie par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée, la stratégie maritime intégrée de la CEDEAO et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050.
- Ma seconde recommandation est d'ordre juridique. Nous devons nous assurer d'avoir une définition commune de la sécurité maritime englobant le vaste éventail de crimes perpétrés en milieu marin. Ce préalable nous permettrait ainsi d'harmoniser nos codes pénaux et de traduire les auteurs d'infractions en justice. L'arrestation et la poursuite de certains acteurs de la piraterie, grâce à la coopération judiciaire entre les États, ont sans doute contribué à la baisse de ces actes criminels.
- Enfin, dans la troisième recommandation, je voudrais inviter les partenaires à investir davantage dans les projets et initiatives de développement, de façon à créer des opportunités pour les jeunes dans les pays ou régions le plus en proie au fléau de l'insécurité maritime.

Annexe IX

Déclaration du Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique Antony J. Blinken

La dernière fois que j'ai eu l'occasion de m'adresser au Conseil, en mai dernier, c'était pour souligner combien il importait d'assurer la défense, la préservation et la revitalisation d'un ordre international fondé sur des règles et ancré dans la Charte des Nations Unies. Dans la réalisation de cette mission, l'avenir de notre océan figure parmi les principales préoccupations. L'océan, qui recouvre 70 % de la Terre et compte pour 97 % de ses eaux, revêt aussi une importance capitale en ce qui concerne les moyens de subsistance de nos populations et la viabilité de notre planète. La sûreté et la sécurité maritimes ont toujours intéressé toutes les nations (interruption).

La liberté de navigation et de survol et la circulation sans entrave du commerce maritime licite sont également essentielles à la sécurité et à la prospérité des nations et à la stabilité mondiale. La communauté internationale bénéficie depuis longtemps d'un ordre maritime fondé sur des règles, dans lequel le droit international, tel qu'il ressort de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, définit le cadre juridique de toutes les activités intéressant les océans et les mers.

Toutefois, malgré l'existence d'un corpus clair de droit international que nous nous sommes tous engagés à respecter et à faire respecter, malgré tous les atouts qu'ont comporté pour les nations et les peuples du monde entier la liberté des mers, les voies navigables ouvertes et le flux sans entrave du commerce maritime et malgré le rôle particulier que cet ordre maritime a joué dans la promotion de l'activité économique, de la coopération en matière de sécurité, de l'innovation scientifique et la durabilité environnementale, malgré tout cela, cet ordre est gravement menacé.

C'est pourquoi je sais gré à l'Inde d'avoir pris l'initiative de nous réunir aujourd'hui et d'appeler toutes les nations à s'engager à nouveau à défendre et à renforcer les règles et les principes maritimes que nous avons élaborés ensemble et que nous nous sommes engagés à respecter.

Je voudrais, à présent, aborder plus précisément certains domaines critiques où les règles et les principes maritimes nous apparaissent menacés.

En mer de Chine méridionale, nous avons été témoins de face à face dangereux entre navires et d'actions provocatrices visant à faire valoir des revendications maritimes illégales. Les États-Unis ont clairement exprimé leurs préoccupations concernant les actes d'intimidation qui visent à empêcher des États d'accéder légalement à leurs ressources maritimes. Avec d'autres pays, y compris des parties requérantes de la mer de Chine méridionale, nous avons protesté contre ce comportement et contre ces revendications maritimes illégales en mer de Chine méridionale.

Il y a cinq ans, un tribunal arbitral constitué en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 a rendu une décision unanime et juridiquement contraignante pour les parties, en rejetant fermement des revendications maritimes illégales et expansives en mer de Chine méridionale comme étant incompatibles avec le droit international. Les États-Unis n'ont cessé d'appeler tous les pays à conformer leurs revendications maritimes au droit international de la mer tel qu'énoncé dans la Convention.

Cette démarche s'inscrit dans l'esprit du règlement pacifique des différends et de l'égalité souveraine des États Membres, qui sont des principes fondamentaux consacrés par la Charte des Nations Unies. Les tentatives de règlement des différends maritimes par la menace ou l'emploi de la force font fi de ces principes.

Certains soutiendront peut-être que le règlement du conflit en mer de Chine méridionale ne concerne pas les États-Unis ou tout autre pays qui ne revendique pas ces îles et ces eaux. Or, il appartient et, mieux encore, il incombe à chaque État Membre de défendre les règles dont nous sommes tous convenus et de régler pacifiquement les différends maritimes. Un conflit en mer de Chine méridionale ou dans tout autre océan aurait de graves répercussions, à l'échelle mondiale, pour la sécurité et le commerce. Qui plus est, lorsqu'un État n'encourt aucune conséquence en faisant fi de ces règles, l'impunité et l'instabilité s'en trouvent confortées partout dans le monde.

De manière provocatrice et illégale, certains États s'emploient à servir leurs intérêts dans le golfe Persique et dans la mer Noire. Le 29 juillet 2021, le *Mercer Street*, un navire commercial qui circulait paisiblement dans les eaux internationales du nord de la mer d'Arabie a été attaqué à l'aide de drones explosifs, qui ont provoqué la mort de deux personnes. Après examen des renseignements disponibles, nous sommes convaincus que l'Iran a mené cette attaque injustifiée, qui s'inscrit dans un schéma d'attaques et d'autres comportements provocateurs. De telles actions menacent la liberté de navigation sur cette voie d'eau d'importance primordiale, la navigation et le commerce international, ainsi que la vie des personnes à bord des navires concernés.

Au nom des États-Unis, je réitère mes condoléances aux familles des victimes ainsi qu'au Royaume-Uni et à la Roumanie. Il appartient à l'ensemble de nos nations de demander des comptes aux responsables. Y faillir ne fera que conforter leur sentiment d'impunité et en encourager d'autres qui seraient enclins à ne faire aucun cas de l'ordre maritime.

Dans la mer Noire, le détroit de Kertch et la mer d'Azov, nous sommes témoins d'agressions continuelles contre l'Ukraine, sous la forme d'incursions dangereuses en mer et dans les airs et de harcèlement des navires, actions qui perturbent le commerce et l'accès à l'énergie. Nous réaffirmons notre soutien à la souveraineté et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues, y compris ses eaux territoriales. La Crimée fait partie de l'Ukraine.

Lorsque des nations méconnaissent ou prétendent redessiner les frontières d'autres nations, sur terre ou en mer, elles portent atteinte à l'égalité souveraine des États Membres, qui est un principe directeur de l'Organisation des Nations Unies.

Des acteurs non étatiques constituent également un risque important pour la sûreté et la sécurité maritimes, qu'il s'agisse des pirates et des trafiquants maritimes dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, des pirates et des voleurs à main armée dans le golfe de Guinée ou des trafiquants de drogue dans la mer des Caraïbes et l'océan Pacifique oriental. Pourtant, nos interventions collectives face à ces acteurs témoignent de l'efficacité dont nous pouvons faire preuve lorsque nous collaborons pour défendre l'ordre maritime et demander des comptes à ceux qui l'enfreignent.

Nous le constatons avec l'initiative africaine qu'est l'architecture de Yaoundé concernant la sécurité et la sûreté maritimes, soutenue par le Groupe des Amis du golfe de Guinée, et avec le projet Deep Blue et le forum sur la collaboration maritime, qui sont des initiatives nigérianes. Nous le voyons avec le centre indien de centralisation du renseignement maritime, qui a permis de renforcer la coopération entre les partenaires de l'océan Indien, et avec la large ratification, par les pays du bassin des Caraïbes, de l'Accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes.

Nous le voyons avec le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, qui a réussi à mettre en place des interventions régionales

efficaces, notamment en matière de répression. Les États-Unis ont été à l'origine de la création de ce groupe et nous continuons à participer activement à ses travaux et à la coordination des opérations navales destinées à empêcher une résurgence de la piraterie dans la région. Nous savons gré aux autres membres du Conseil de sécurité du soutien qu'ils apportent aux résolutions annuelles qui visent à promouvoir la coordination et la consolidation de ces initiatives.

Nous devons mener des interventions aussi coordonnées et de portée également mondiale face aux autres menaces qui pèsent sur la sécurité et la sûreté maritimes. Ces menaces comprennent notamment la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui compromet la viabilité des stocks de poissons, se soustrait aux mesures de conservation et de gestion adoptées d'un commun accord et viole les droits souverains des États côtiers, ce qui va souvent de pair avec le recours au travail forcé et d'autres activités illicites. Il s'agit, en définitive, de réagir aux catastrophes environnementales, comme dans le cas de la coopération engagée entre le Sri Lanka, les États-Unis et d'autres pays pour atténuer l'impact de la catastrophe du navire marchand *X-Press Pearl*.

Toutes ces activités exigent que nous partagions les informations et que nous coordonnions nos interventions, que nous aidions à renforcer les capacités de nos partenaires maritimes et que nous nous engagions auprès des communautés touchées, des professionnels et des organisations non gouvernementales, qui sont des alliés extrêmement importants dans cette entreprise.

Ensemble, nos nations ont passé des décennies à construire cet ordre maritime et, plus généralement, le système international fondé sur des règles dont il fait partie. Nous avons procédé de la sorte parce que nous constatons tous que nos nations et nos peuples tirent davantage parti de l'acceptation, par les États, de certaines contraintes plutôt que du règne d'un monde où les forts font ce qu'ils peuvent, tandis que les plus faibles vivent sous la coercition et la menace.

Cela n'a jamais été aussi vrai qu'aujourd'hui et l'action collective visant à défendre, à renforcer et à consolider le système en place en nous appuyant sur l'ordre établi n'en est que plus impérieuse.

Annexe X**Déclaration du Ministre français de l'Europe et des affaires étrangères, Jean-Yves Le Drian**

[Original : français]

Je voudrais d'abord remercier le Premier Ministre de l'Inde, Narendra Modi, de nous permettre d'évoquer aujourd'hui, dans cette enceinte du Conseil de sécurité, le sujet majeur de la sécurité maritime. Je souhaite également à l'Inde une bonne et fructueuse présidence du Conseil de sécurité.

La mer, notre bien commun, est hélas soumise à des logiques de prédation, à la criminalité et à une pollution croissante qui affectent son écosystème ainsi que les millions de personnes qui en dépendent.

Plus inquiétant encore, la volonté de certains États de faire du domaine maritime un théâtre de compétition stratégique, au même titre que l'espace et le domaine cyber, et cette volonté s'accroît de jour en jour.

La sécurité maritime est un test majeur pour le multilatéralisme et appelle une mobilisation accrue de la communauté internationale et je souhaiterais souligner, dans ce contexte, trois points.

En premier lieu, je veux rappeler que la sécurité des espaces maritimes passe avant tout par le respect du droit international.

La mer ne doit pas être un lieu de conflits entre États. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fixe le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités menées dans les océans et les mers. Et aucun État ne doit y déroger.

Et la France demeure pleinement attachée à la liberté de navigation dans le respect de ses obligations internationales. « Liberté de navigation » ne veut pas dire « libre action » ou « impunité ». Sans le respect de normes communes, les mers deviendraient un théâtre d'affrontement permanent.

Nous sommes ainsi fermement engagés en faveur d'une réduction des tensions et des risques dans le golfe Arabo-Persique, à travers la mission de surveillance maritime dans le détroit d'Ormouz menée par huit pays européens. Et à cet égard, nous avons fermement condamné, avec nos partenaires européens et du Groupe des Sept (G7), l'attaque qui a ciblé le navire *Mercer Street* le 29 juillet dernier, entraînant la mort de deux membres d'équipage. Le Conseil de sécurité a eu l'occasion de l'évoquer lors de sa réunion du vendredi 6 août. Car la communauté internationale doit exercer la plus grande vigilance et poursuivre ses efforts pour assurer le respect de la liberté de navigation dans la région. Et je vous rappelle que les Européens déploient à cet égard, depuis près de deux ans, des efforts importants de renforcement de la surveillance et de la sécurité maritime dans le Golfe.

Nous demeurons également très attentifs à la situation dans toutes les zones où le droit de la mer et la liberté de navigation sont remis en cause, comme c'est le cas en mer de Chine méridionale, en mer Noire ou en Méditerranée orientale.

Deuxièmement, les mers sont le théâtre de nouvelles menaces qu'il nous faut affronter ensemble, par la coopération.

Cela a été dit, nous devons faire obstacle à la piraterie, aux actes terroristes en mer, au crime organisé, aux trafics de stupéfiants et trafics d'espèces sauvages ayant un impact en matière de criminalité environnementale. La communauté internationale doit mettre en œuvre les moyens nécessaires pour lutter contre ces attaques et activités criminelles, dans les eaux sous juridiction des États comme en haute mer.

La France s'engage dans différents forums régionaux pour aider ses partenaires dans cette dimension. Je pense en particulier à l'adhésion que la France a effectuée à l'Association des États riverains de l'océan Indien (IORA). Elle préside par ailleurs depuis le 20 mai pour un an la Commission de l'océan Indien, qui est un acteur clé de la sécurité et de la sûreté maritime dans la région.

La France s'engage aussi davantage dans le Pacifique. État maritime et insulaire de la région, notre pays entend contribuer, dans le cadre de la stratégie indo-pacifique qu'elle vient d'adopter à titre national. Elle veut continuer à promouvoir un espace inclusif, fondé sur le droit et le multilatéralisme.

L'Indo-Pacifique représente une priorité pour la France et l'Union européenne. C'est pourquoi nous avons soutenu, et obtenu, que soit élaborée une stratégie de l'Union européenne pour l'Indo-Pacifique. Et cet enjeu sera l'une des priorités de la présidence française de l'Union européenne au premier semestre 2022.

Nous nous réjouissons également que des opérations pilotes aient pu être menées dans le golfe de Guinée, avec un volet de renforcement des capacités des États tiers. Et parmi les coopérations régionales exemplaires, je tiens à souligner l'architecture de Yaoundé et les actions conduites avec le soutien du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée (G7++). Et dans cette région, la France prend, depuis plus de 30 ans, toute sa part à la lutte contre la piraterie avec la mission *Corymbe*.

Cette lutte contre les menaces en mer, nous la menons également dans le cadre de l'Union européenne avec l'opération IRINI en Méditerranée comme avec l'opération *Atalanta* qui a permis de réduire significativement les actes de piraterie au large des côtes somaliennes.

Et le travail réalisé par les Nations Unies à cet égard est évidemment essentiel. Je salue la mobilisation de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, l'ONUDC, qui supervise la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, dite Convention de Palerme. Je me félicite en particulier du travail en commun entre l'ONUDC et l'Union européenne pour développer un Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime et un Programme de contrôle des conteneurs.

Enfin, je voudrais pour terminer souligner la dimension environnementale, en lien avec celle de la sécurité.

Nous devons en effet protéger la mer et les océans des saccages dont ils sont victimes.

L'océan est notre bien commun. Nous avons tous, individuellement et collectivement, la responsabilité de le protéger et de l'utiliser de manière durable. Promouvoir le développement d'une économie bleue durable, protéger les récifs coralliens, soutenir la biodiversité marine y compris en luttant contre la surpêche et combattre la pollution marine, tels sont les défis que nous devons relever.

Assurer la sécurité maritime, c'est également réglementer le trafic afin de limiter la pollution des espaces marins. Et c'est le sens de la conférence des parties à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) dans le cadre de laquelle l'Union européenne et les 21 États riverains de la Méditerranée se sont engagés pour faire de la Méditerranée une zone à faibles émissions d'oxydes de soufre par les navires.

Mais la protection des espaces maritimes ne peut être réalisée par la seule action des acteurs locaux. La communauté internationale a un rôle central à jouer, notamment dans le cadre de la négociation en cours aux Nations Unies pour la protection de la biodiversité en haute mer.

Monsieur le Président, je remercie à nouveau l'Inde de permettre au Conseil de sécurité de jouer son rôle sur l'ensemble des enjeux maritimes. Et soyez assuré que la France restera fortement engagée, auprès de ses partenaires, pour renforcer la sécurité maritime et défendre les biens communs que constituent nos espaces maritimes.

Annexe XI

Déclaration de la Ministre des affaires étrangères de l'Estonie, Eva-Maria Liimets

Je voudrais commencer par un fait connu, qui est que les mers et les océans recouvrent plus de 70 % de la planète. Ce pourcentage révèle combien il importe de se pencher sur les questions liées à la sécurité maritime. La pandémie actuelle a fait ressortir une fois de plus l'importance du transport maritime dans le commerce mondial et l'acheminement de fournitures essentielles. La sécurité maritime internationale doit garantir l'utilisation libre et pacifique des mers et des océans par toutes les nations. Malheureusement, les mers et les océans sont souvent utilisés pour l'accomplissement d'activités illicites et déstabilisatrices.

Aujourd'hui, les menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, comme la piraterie et le terrorisme, ainsi que les menaces indirectes découlant de la pêche illicite et des changements climatiques revêtent un caractère transnational et sont étroitement liées. L'Estonie est profondément préoccupée par la poursuite des incidents dans le golfe Persique, qui menacent la liberté de navigation, le commerce international et la vie des personnes.

La transformation numérique croissante de la planète donne naissance à de nouvelles problématiques. À mesure que s'accroît la dépendance aux données, la cybersécurité dans le domaine maritime pose un véritable défi. Devant la dissémination et l'utilisation abusive des technologies émergentes, l'Estonie souligne la nécessité de renforcer la cybersécurité dans tous les secteurs maritimes et d'accroître la résilience face aux cyberattaques. La cybersécurité maritime est devenue une préoccupation pressante, à l'heure où des cyberattaques visant des opérations portuaires ou de transport maritime se sont déjà produites. La cybercriminalité a atteint le secteur maritime, causant des problèmes et des retards dans les terminaux portuaires, ainsi que des pertes de revenus.

Les changements climatiques ont des répercussions préjudiciables sur les environnements marins et côtiers et sur les conditions de vie des populations. L'océan étant le principal régulateur du climat, la communauté internationale doit intensifier les actions visant à mettre en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030, notamment l'objectif 14 dudit programme, et à mieux relier entre elles les politiques relatives aux économies verte et bleue.

La sécurité maritime est multidimensionnelle et est influencée notamment par les différends territoriaux, les conflits armés et la criminalité transnationale organisée. Pour prévenir et éliminer la criminalité transnationale organisée dans les milieux maritimes, il faut renforcer la coordination et la coopération entre tous les États et tous les secteurs concernés. Le renforcement des capacités des États vulnérables et le partage d'informations précises et en temps utile sont essentiels. Nous remercions l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime pour l'action qu'il mène dans ce domaine.

L'Estonie tient à souligner la contribution que l'Union européenne apporte à la sécurité maritime par le truchement de ses opérations maritimes. Nous nous félicitons de la prorogation du mandat de l'opération Atalanta de la force navale de l'Union européenne relatif à la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien et du renouvellement des autorisations d'inspection des navires en Méditerranée centrale aux fins de la prévention des violations de l'embargo sur les armes imposé par l'ONU à la Libye. Actuellement, l'opération IRINI de l'Union européenne est la seule initiative relevant de ce mandat.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demeure le cadre juridique fondamental dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les mers et les océans. Notre adhésion à l'intégralité de la Convention est primordiale. Elle témoigne de notre engagement à faire respecter le droit international, à promouvoir un ordre fondé sur des règles et à régler les différends à l'amiable.

Enfin, je saisis cette occasion pour appeler les États et les différents organismes à renforcer leur coopération afin de prévenir et d'atténuer les menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, et ce dans le plein respect du droit international.

Annexe XII

Déclaration de la Ministre des affaires étrangères de la Norvège, Ine Eriksen Søreide

L'océan revêt une importance vitale pour la Norvège. Il est au cœur de notre histoire, de nos moyens de subsistance et de notre développement. La sauvegarde de la sécurité de nos gens de mer et la protection de la santé de l'océan, qui sont régies par le droit de la mer, sont les pierres angulaires de la politique étrangère de la Norvège.

Nous sommes tributaires des océans pour une grande partie de ce qui nous permet de vivre en tant qu'êtres humains. Dans le discours qu'elle a prononcée devant l'Assemblée générale, l'année dernière, la Première Ministre, M^{me} Solberg, a souligné que 80 % du commerce mondial, intéressant notamment les denrées alimentaires, les équipements médicaux et les produits énergétiques, est transporté par bateau. C'est pourquoi la perturbation des lignes d'approvisionnement maritimes est susceptible de menacer à la fois l'économie et la sécurité mondiales. Les océans sont essentiels à la réalisation de nombreux objectifs de développement durable, mais ils se réchauffent et s'acidifient.

Cette situation est dommageable pour nous tous.

Nous parlons très souvent des sept mers ou des cinq océans. Cela ne doit pas occulter le fait qu'il n'existe qu'un seul océan – un océan aux ressources apparemment illimitées dont toutes les nations dépendent, mais qui doit faire face à toute une série de menaces, notamment la piraterie.

Mais il existe aussi d'autres menaces graves et, à l'instar de nombre de mes collègues, je condamne l'attaque du navire marchand *Mercer Street* au large des côtes d'Oman et je tiens à exprimer les condoléances de la Norvège à la Roumanie et au Royaume-Uni pour la perte de la vie de leurs citoyens. Les attaques récurrentes contre les navires dans la région constituent une menace pour la sécurité maritime et sont profondément préoccupantes.

Je tiens à féliciter l'Inde d'avoir inscrit la sécurité maritime à l'ordre du jour du Conseil de sécurité, car la piraterie est une menace de portée mondiale. C'est une menace pour la sécurité des gens de mer, pour le commerce international et le développement et pour la paix et la sécurité internationales.

Le golfe de Guinée est devenu un foyer de piraterie. En 2020, 135 enlèvements avec demande de rançon ont eu lieu en mer. Quelque 130 enlèvements se sont produits dans le golfe de Guinée. Les attaques sont de plus en plus brutales et ont lieu davantage au large. Des évolutions encourageantes ont été enregistrées depuis l'adoption de la résolution [2018 \(2011\)](#) du Conseil de sécurité. Les États ont signé le code de conduite de Yaoundé, un cadre opérationnel régional a été mis en place et des investissements ont été réalisés en matière d'équipement, de formation et de personnel. Néanmoins, la piraterie reste une menace importante dans la région. Les risques auxquels font face les gens de mer de toutes les régions du monde se sont aggravés.

La piraterie est également un important obstacle au développement. Dans le souci de bien comprendre l'impact préjudiciable de la piraterie sur la région, la Norvège soutient une étude de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, qui sera présentée dans le courant de l'année. Il s'agit d'identifier et de traiter les causes profondes de la piraterie. Mais nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre pour agir : le problème de la piraterie est tout simplement trop grave.

On voit mal comment la législation relative à la pêche illicite, à la pollution ou à la contrebande peut être appliquée si nous ne réussissons pas à nous acquitter de la tâche primordiale qui consiste à protéger les gens de mer et les navires contre la piraterie et à sauvegarder leur droit à un passage sûr.

L'on a beaucoup accompli depuis 2011. Mais il faudra en faire davantage encore pour contrer les évolutions dommageables. Si la coopération régionale est cruciale, elle ne peut remplacer la responsabilité individuelle des États Membres. La coopération régionale ne peut être effective sans le plein engagement de tous ceux qui y participent.

En définitive, chaque État Membre a l'obligation souveraine de lutter contre la piraterie.

Le Conseil de sécurité a également un rôle à jouer. Il peut et doit prendre des mesures énergiques pour assurer la sécurité des océans.

Annexe XIII

Déclaration du Ministre des relations extérieures du Mexique, Marcelo Ebrard

[Original : espagnol]

Le Mexique remercie l'Inde d'avoir organisé ce débat sur les problèmes actuels de la sécurité maritime, en mettant l'accent sur la coopération internationale. Nous remercions également Maria Luiza Ribeiro Viotti et Ghada Fathi Waly pour leurs exposés utiles et instructifs. Pour un pays comme le nôtre, qui possède plus de 11 000 kilomètres de côtes, cette question est de la plus haute importance.

Il existe une multiplicité de domaines et d'instruments juridiques qui intéressent la sécurité maritime. Ils concernent notamment la piraterie et les actes terroristes, y compris les attaques contre des navires civils en haute mer, qui menacent la paix et la sécurité internationales, ou la commission d'autres crimes et activités illicites, tels que le trafic d'armes ou de drogues, qui, bien que constituant des problèmes de sécurité publique et de responsabilité, ne sont pas nécessairement considérés comme des crimes internationaux relevant de la compétence de ce Conseil.

C'est pourquoi nous pensons qu'il convient d'adopter une démarche qui fasse appel à des synergies étatiques, institutionnelles et juridiques pour renforcer la sécurité maritime. L'activité maritime est si vaste qu'elle se prête à la commission de nombreux actes illicites. Quatre-vingt-dix pour cent du commerce international s'effectue par voie maritime.

Nos océans sont d'une valeur inestimable dans la mesure où ils sont les principaux régulateurs du climat, la source de notre alimentation et de ressources minérales et génétiques qui enrichissent l'industrie et la technologie. Ils concentrent de nombreux domaines différents de l'activité humaine : la pêche, l'environnement, le droit du travail, le commerce international et le tourisme, pour n'en citer que quelques-uns.

Nous devons garder à l'esprit la résolution [75/239](#) de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer, qui aborde toutes ces questions dans le détail et comporte une section spécifique consacrée à la sécurité et à la sûreté maritimes. Nous nous en voudrions de ne pas réaffirmer notre soutien à l'important travail qu'accomplit l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est la principale autorité dans ce domaine.

Nous saisissons cette occasion pour confirmer le caractère universel et unitaire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le Mexique a joué un rôle central dans la négociation de cet instrument, connu sous le nom de « constitution des mers », et ce pour une bonne raison : il définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers, ce qui lui confère une importance stratégique en tant que fondement des activités et de la coopération aux niveaux national, régional et mondial.

S'il est nécessaire de renforcer la coopération à tous les niveaux pour assurer la sécurité de nos océans, de nos mers et de nos côtes, il est tout aussi important que cela se fasse dans le plein respect des différents régimes juridiques pertinents et dans le cadre des organisations et institutions compétentes en la matière, en tenant compte du fait que tous les phénomènes qui menacent la sécurité des mers ne sont pas comparables et n'ont pas le même niveau de gravité.

Dans cette optique, nous sommes convaincus que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime devrait, de concert avec l'OMI, assumer un rôle stratégique dans la coordination de la coopération entre les États afin de renforcer les

mesures de sécurité et de responsabilité à l'égard des activités illicites menées dans les mers et dans les océans.

Conformément aux instruments internationaux relatifs à la lutte contre la criminalité transnationale organisée, les obligations dans ce domaine doivent être remplies dans le respect des principes d'égalité souveraine, d'intégrité territoriale et de non-intervention dans les affaires intérieures d'autres États, dans le cadre d'un système de coopération internationale. Le Mexique est profondément préoccupé par le fait que les femmes et les filles restent vulnérables au trafic de migrants et à la traite des personnes par voie maritime.

L'approche de la sécurité maritime ne peut pas et ne doit pas être axée sur une « militarisation » des océans. Il convient de renforcer tant les mesures à caractère national que la coopération internationale pour prévenir les actes illicites et assurer la poursuite de leurs auteurs, dans le respect des institutions nationales et de l'état de droit.

Le Mexique est membre du Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes des Amériques, dont l'un des principaux objectifs est de promouvoir la coopération régionale entre les académies navales et les centres de formation des officiers de la marine marchande et du personnel maritime, le règlement pacifique des différends constituant un objectif permanent.

Pour promouvoir la sécurité maritime, le Mexique mène diverses actions fondées sur deux principes directeurs : le maintien de l'état de droit et la sauvegarde de la vie humaine en mer. Je voudrais en mentionner trois :

1. L'autorité maritime et l'autorité portuaire ont été regroupées en une seule entité, ce qui améliore les capacités d'action en ce qui concerne le suivi des conventions internationales auxquelles nous sommes parties.
2. Des zones de mouillage sécurisées ont été créées pour garantir l'état de droit et empêcher que des actes illégaux ne se produisent sur les côtes.
3. Un règlement sur la sécurité maritime et portuaire a été adopté, permettant l'incorporation du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dans la législation nationale.

Je conclus en rappelant que les mers et les océans constituent un espace d'ampleur mondiale, un espace qui nous appartient à tous et qu'il nous incombe à tous de respecter et de sauvegarder. Les mesures unilatérales sont, par définition, à écarter, dans la mesure où doivent prévaloir la coopération et la coordination à l'échelle de la communauté internationale, dans l'intérêt de tous.

Annexe XIV

Déclaration du Secrétaire d'État à la défense du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Ben Wallace

Parmi les nombreux éléments qui unissent nos nations et parmi les plus importants figurent notre dépendance à l'égard du commerce maritime et de la liberté de navigation, tous deux garantis par l'état de droit.

Nation insulaire, la Grande-Bretagne n'a pas besoin qu'on lui rappelle le caractère essentiel de ces deux éléments pour la sécurité, la prospérité et l'environnement à l'échelle mondiale.

Notre engagement sans réserve à l'égard de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est un élément fondamental. Le respect de la Convention doit demeurer une entreprise commune de la communauté internationale. La Convention constitue le fondement de la gouvernance des océans, qui doit être respectée.

Le Royaume-Uni peut s'enorgueillir du rôle qu'il joue depuis longtemps en matière de sécurité maritime. Nous mobilisons la communauté internationale en vue de prévenir et de contrer, dans le monde entier, les activités d'États hostiles en mer, notamment la piraterie, la contrebande, la pêche illicite et d'autres délits.

Nous élaborons actuellement une nouvelle stratégie nationale relative à la sécurité maritime, dans le but d'agencer, dans un cadre unique, l'ensemble des objectifs et des interventions du Royaume-Uni relatifs au domaine maritime pour la période allant jusqu'en 2025.

Mais le fait est que la préservation du droit de la mer et de l'accès à la mer est importante pour tous ceux qui sont réunis ici aujourd'hui. Le fait aussi que certains soient de plus en plus disposés à utiliser leur situation stratégique près de grandes voies navigables internationales pour se livrer à des actes de déstabilisation et pour menacer nos précieuses libertés devrait nous préoccuper tous.

L'incident qui s'est produit le 29 juillet 2021 au large des côtes d'Oman et qui impliquait le navire marchand *Mercer Street* battant pavillon libérien a valeur d'exemple. Il est ressorti des enquêtes effectuées par le Royaume-Uni et par des enquêteurs internationaux que le navire avait été attaqué par l'Iran à l'aide d'un ou de plusieurs drones. Outre les dommages subis par le navire, un ressortissant britannique et un ressortissant roumain ont été tués.

Nous condamnons cette attaque délibérée, illégale et ciblée. Il s'agit d'une violation manifeste du droit international par l'Iran. Une attaque de cette nature, qui menace le commerce mondial, la sécurité de la navigation, la vie des gens de mer et l'environnement marin de la région, fragilise aussi le système fondé sur des règles dont dépendent notre paix et notre sécurité communes.

À une époque d'appréhensions croissantes, nos nations doivent plus que jamais s'unir pour consolider ce système, dans la mesure où l'ordre international fondé sur des règles ne se maintient pas automatiquement et où le précieux multilatéralisme qui prévaut n'est pas une option mais plutôt une extension de la détermination et de la capacité de nos nations à sauvegarder ce système.

Cette constatation conduit à trois conclusions.

Il s'agit, premièrement, de dénoncer les actes hostiles perpétrés par des États et les comportements inacceptables en mer, tels que la piraterie, la contrebande, la pêche illicite, les incursions illégales dans les eaux territoriales ou d'autres délits commis en mer. Nous devons, collectivement, être disposés à imputer, à rejeter, à empêcher et à réprimer de tels comportements.

Deuxièmement, il s'agit de promouvoir les droits et les libertés consacrés par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – à savoir le fondement de la gouvernance des océans – afin de les pérenniser dans toutes les régions du monde. Nous devons affirmer clairement qu'un traité international consacré sur le plan juridique et portant la signature de 168 parties ne peut pas être simplement escamoté par caprice, juste en mer de Chine méridionale, car la Convention s'y applique, comme dans le reste des mers et des océans du monde.

Comme l'Inde, le Royaume-Uni est attaché à l'idée d'un Indo-Pacifique libre, ouvert et sûr. C'est la raison pour laquelle la récente révision intégrée de la politique étrangère, de sécurité, de défense et de développement du Royaume-Uni a donné lieu à une réorientation stratégique vers l'Indo-Pacifique – région qui est le moteur de la croissance mondiale, abrite la moitié de la population mondiale, représente 40 % du produit intérieur brut mondial et offre des perspectives particulièrement intéressantes, tout en posant des difficultés tout aussi considérables. Tout ce qui s'y passe compte pour le monde entier.

Et c'est la raison pour laquelle vous constaterez, de la part du Royaume-Uni, un engagement plus résolu et une démarche de plus en plus anticipative dans la région. Dans cet ordre d'idées, les Premiers Ministres Modi et Johnson sont convenus, en mai de l'année en cours, d'un nouveau partenariat maritime dans l'océan Indien occidental. À ce propos, je tiens à féliciter l'Inde pour l'élection de son candidat au poste de Directeur exécutif du Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, dont le siège se trouve à Singapour.

La meilleure démonstration de l'engagement du Royaume-Uni dans la région est le déploiement inaugural de notre groupe aéronaval – un déploiement multilatéral majeur de capacités militaires de pointe, aux côtés de certains de nos alliés les plus proches. Nous ne cherchons pas à affronter un adversaire dans une situation de crise mais à faire connaître résolument nos valeurs et notre engagement en faveur de la primauté du droit.

Enfin, notre engagement relatif aux questions maritimes doit aller au-delà de la « sécurité » classique. Il nous incombe à tous de tout mettre en œuvre pour protéger notre climat. C'est pourquoi le Royaume-Uni a pris la tête des initiatives mondiales visant à préserver le milieu marin. Nous militons pour qu'au moins 30 % des océans de la planète soit protégés à l'horizon de 2030. Nous accueillerons à Glasgow, dans le courant de l'année, la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Par ailleurs, nous soutenons le milieu marin et la réduction de la pauvreté dans le monde, grâce à notre nouveau Fonds Planète Bleue (Blue Planet Fund) doté de 700 millions de dollars.

À l'issue d'un déplacement récent dans la région indo-pacifique, je me suis refait une idée de la beauté de cette région, tout en prenant à nouveau la mesure des menaces auxquelles toutes nos nations et aussi nos lois doivent faire face en mer.

J'ai donc une claire compréhension du devoir que nous assumons, en notre qualité de membre permanent du Conseil de sécurité, de nous acquitter de nos obligations fondamentales au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par ailleurs, je suis de plus en plus convaincu que la coopération régionale et internationale est non seulement une possibilité mais aussi le seul moyen de renforcer la sécurité maritime.

Je ne doute pas en effet que, si nous œuvrons de concert pour assurer la primauté de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et pour défendre nos mers, l'amélioration de notre sécurité, mais aussi de nos échanges commerciaux, de notre environnement et de la qualité de vie de nos populations nous bénéficiera à tous.

Annexe XV

Déclaration du Ministre des finances et de la planification économique de Saint-Vincent-et-les Grenadines, Camillo Gonsalves

Je voudrais, tout d'abord, féliciter la République de l'Inde d'avoir pris l'initiative du débat public de ce jour, et je remercie les intervenants pour la clairvoyance de leurs observations. Plus personnellement, je voudrais également remercier Monsieur le Premier Ministre Modi pour la solidarité et le soutien qu'il a publiquement témoignés à notre Premier Ministre, qui a récemment été victime, comme il l'a indiqué à juste titre, d'une attaque abjecte. Je tiens à informer Monsieur le Premier Ministre Modi que nous avons été réconfortés par sa solidarité et que notre Premier Ministre est en passe de reprendre l'exercice de ses fonctions.

Petit État insulaire en développement dont l'existence matérielle et la prospérité sont inextricablement liées aux ressources océaniques qui caractérisent et déterminent notre archipel, Saint-Vincent-et-les Grenadines attache une importance particulière au présent débat. De fait, plus de 120 % de l'espace territorial de notre sous-région est constitué par l'espace marin.

Pour plus de trois milliards de personnes, les moyens de subsistance sont intimement liés aux océans. Les considérations sociales, économiques, environnementales et de sécurité propres à notre environnement marin doivent nécessairement être prises en compte. Toute une série de risques apparentés, liés à la sécurité maritime, menacent la vie, la subsistance et la production tant dans les États maritimes que dans les États enclavés. Pleinement exposées tout au long de nos délibérations, ces menaces sont notamment les suivantes :

- la piraterie et les vols à main armée ;
- le commerce illégal d'armes, de munitions, de stupéfiants et d'autres produits de contrebande ;
- la migration irrégulière et la traite des personnes ;
- la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ;
- les dommages délibérés causés aux écosystèmes marins.

La solution à ces problèmes ne peut venir que de démarches multilatérales globales, qui répondent systématiquement aux préoccupations de tous les États dans les domaines de la paix et de la sécurité, du développement et de l'aide humanitaire. Ce n'est qu'à ces conditions que pourra être assuré un avenir prospère pour toutes les nations, dont nos petits États insulaires en développement, qui dépendent tant de nos océans.

La force destructrice des changements climatiques qui mettent en péril l'existence même des pays côtiers de basse altitude, tels que ceux qui sont disséminés dans notre Communauté des Caraïbes (CARICOM), aggrave encore ces problèmes. Les actions qu'entreprend la communauté internationale pour renforcer la sécurité maritime s'avéreront insuffisantes tant que des mesures adaptées n'auront pas été prises pour enrayer le réchauffement de la planète, qui met en danger le tissu social des États du monde entier et fait de notre environnement marin une menace supplémentaire pour la sécurité sur terre.

La récente montée de la tension dans le golfe d'Oman met encore plus en évidence la nécessité pour tous les États d'œuvrer ensemble, dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en vue de garantir la liberté de

navigation et le droit de passage inoffensif. Certes, chaque pays a le devoir de protéger ses ressources côtières, de défendre ses frontières maritimes et de protéger ses citoyens et ses intérêts contre les menaces maritimes. Toutefois, ces actions doivent toujours se conformer au droit international et respecter pleinement les principes sacro-saints de la souveraineté et de l'intégrité territoriale des États.

Saint-Vincent-et-les Grenadines salue le mémorandum d'accord récemment signé entre l'Union africaine et la Commission du golfe de Guinée, qui vise à renforcer les interventions conjointes dans le domaine de la sécurité maritime. Nous saluons également le Kenya pour le rôle moteur qu'il joue au sein du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes et la Commission de l'océan Indien pour le soutien qu'elle apporte à cet important groupe. Ces mécanismes multilatéraux jouent un rôle essentiel dans les actions menées à l'échelle internationale pour renforcer la sécurité maritime.

Au sein de la CARICOM, nous avons enregistré des progrès considérables en ce qui concerne le renforcement de la sécurité maritime, en améliorant nos capacités de surveillance et de collecte de renseignements, en modernisant les secteurs de la force publique et de la justice pénale et en procédant à la mise à niveau et à l'harmonisation des textes réglementaires relatifs aux voyages et au commerce. Par le truchement d'initiatives multilatérales telles que le Système de sécurité régional, l'Agence de mise en œuvre pour la criminalité et la sécurité et la commission de l'Initiative de sécurité du bassin des Caraïbes, mon pays s'est employé à promouvoir le maintien de la paix et de la sécurité sur nos côtes et au-delà, dans toute la « zone de paix » qu'entourent les mers des Caraïbes.

Notre délégation tient à souligner l'importance que revêt le partage des informations, susceptible d'aider à lutter contre les réseaux de plus en plus sophistiqués de la criminalité transnationale organisée qui compromettent la sécurité maritime et menacent la paix internationale. À cet égard, nous saluons le rôle inestimable que joue l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en ce qui concerne la promotion de la coordination intergouvernementale et l'aide au renforcement des capacités, par le truchement du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime. Un appui supplémentaire doit être mobilisé pour aider à renforcer les dispositions institutionnelles qui régissent nos ressources marines.

La multiplicité des problèmes auxquels doivent faire face les pays maritimes, particulièrement les petits États insulaires en développement, exige de la communauté internationale qu'elle réaffirme résolument son engagement à renforcer la coopération multilatérale. Dans la quête de la paix, de la sécurité et du développement, il s'agit d'une condition préalable essentielle pour toutes les nations et tous les peuples, en particulier pour ceux d'entre nous dont la vie et la subsistance dépendent si fortement des océans, en cette période instable de changements climatiques.

Annexe XVI

Déclaration du Ministre irlandais des transports, du climat, de l'environnement et des communications, Eamon Ryan

Comme vous le savez, l'Irlande, est une nation insulaire. De fait, si l'on tient compte de la superficie de nos fonds marins, l'Irlande est l'un des plus grands États membres de l'Union européenne, puisqu'elle dispose de droits souverains ou exclusifs concernant l'un des plus grands ratios terre-mer de tous les États de l'Union européenne.

Tout au long de notre histoire, la mer nous a protégés, nourris et, de fait, caractérisés. L'océan Atlantique, qui s'écrase contre notre côte ouest, est souvent inhospitalier et sauvage ; cependant, pour l'Irlande et les Irlandais, la mer a constitué une autoroute qui nous a reliés au reste du monde.

C'est la raison pour laquelle les questions maritimes ont toujours revêtu une importance particulière pour nous. L'Irlande a élaboré un plan d'action maritime intitulé « Harnessing our ocean wealth » (Exploiter la richesse de nos océans), qui met en évidence le fait que des écosystèmes sains et durables, une coopération et une collaboration internationales soutenues par une bonne gouvernance, ainsi que la sécurité et la sûreté maritimes, figurent parmi les principaux facteurs d'un avenir maritime durable. Lors de notre dernier sommet sur l'océan, nous avons été très heureux de pouvoir apprendre de nombreuses autres petites nations insulaires et de pouvoir partager notre expérience avec elles.

Cette coopération est au cœur de la thématique dont nous débattons aujourd'hui et je tiens à féliciter l'Inde d'avoir pris l'initiative de porter cette question vitale à l'attention du Conseil de sécurité. Je tiens également à remercier les intervenants de leurs exposés instructifs. Je me félicite par ailleurs de l'accord sur une déclaration de la présidence du Conseil sur la question importante de ce jour.

L'utilisation libre et pacifique des mers et des océans est vitale pour nous tous, notamment pour les nations insulaires comme l'Irlande. La réalisation de cet objectif garantira que les mers demeurent une ressource pour toutes les nations et favorisent l'interconnexion et la compréhension mutuelle.

La pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a eu des répercussions sur tous les aspects de notre vie, y compris la sécurité maritime. En ces temps incertains, la coopération mondiale revêt un caractère primordial pour ce qui est de la protection de nos mers contre les menaces et les problèmes de sécurité qui vont croissant. Il est également indispensable que nous protégions nos mers et nos océans des changements climatiques et des autres menaces pour l'environnement. Tous ces éléments sont, bien entendu, liés et, pour l'Irlande, le Conseil se doit de prendre en compte les risques de sécurité liés au climat dans l'exécution de son mandat.

Je formulerai trois observations sur la question importante dont nous sommes saisis aujourd'hui : le rôle primordial de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ; l'importance que revêt une démarche globale vis-à-vis de la sécurité maritime ; la contribution qu'apporte l'Irlande dans ce domaine, notamment par le truchement de l'Union européenne.

Toutes les activités qui sont menées en mer sont régies par le régime juridique établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, que le Secrétaire général a décrite comme étant la constitution de nos océans.

La Convention définit une série de droits et de devoirs pour les États côtiers et joue un rôle central dans le règlement pacifique des différends maritimes.

En tant qu'État insulaire, l'Irlande a joué un rôle actif dans l'élaboration de ces règles.

Le respect de cette convention historique est essentiel au maintien de la sécurité maritime, dans la mesure où ses dispositions établissent des règles dans l'intérêt de tous les États.

L'Irlande appelle tous les États qui n'ont pas encore ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou qui n'y ont pas encore adhéré à envisager de le faire maintenant, ainsi qu'à adhérer aux autres instruments internationaux élaborés dans le cadre de ladite convention, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, la récente Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988.

Ma deuxième observation porte sur le fait que la coopération internationale est indispensable à l'établissement de la sécurité maritime à l'échelle mondiale.

Comme l'a déclaré le Secrétaire général à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, « nous devons veiller à ce que les activités soient durables, à ce que les relations entre les parties prenantes soient dûment réglementées, à ce que les besoins et les difficultés soient pris en compte et à ce que la paix et la sécurité soient maintenues ».

La réalisation de ces objectifs est, bien entendu, complexe. Pour nous attaquer efficacement au problème de la sécurité maritime, nous devons adopter une démarche globale qui prenne en compte tous les aspects, à savoir : les initiatives visant à lutter contre la criminalité transnationale en mer, y compris la piraterie ; la liberté de navigation ; la protection du milieu marin et la préservation des ressources des océans.

De nombreuses résolutions du Conseil de sécurité défendent la cause de la sécurité maritime et leur mise en œuvre assure la sécurité de nos mers.

Enfin, en tant que pays fournisseur de contingents, engagé dans des opérations de maintien de la paix et de gestion des crises tant des Nations Unies que de l'Union européenne, l'Irlande est particulièrement consciente du fait que les initiatives visant à préserver la paix et la sécurité internationale doivent prendre en compte le contexte maritime.

En tant que membre actif de l'Union européenne, l'Irlande s'attache à soutenir et à promouvoir la stratégie que l'Union européenne a élaborée dans le domaine de la sécurité maritime. L'Irlande et l'Union européenne sont tributaires de mers et d'océans ouverts, protégés et sûrs, qui sont censés favoriser le développement économique, le libre-échange, les transports, la sécurité énergétique, le tourisme et la bonne condition du milieu marin.

Je tiens à souligner tout particulièrement la coopération qu'ont engagée l'Union européenne et l'ONU pour faire face aux risques et aux menaces du secteur maritime, notamment les opérations navales mises en place pour prévenir et désorganiser les activités illicites en mer. Ces opérations appuient et complètent les activités de maintien et de consolidation de la paix des Nations Unies, dans le cadre de missions telles que la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités en Somalie qui, dirigée par l'ancien chef de la garde côtière irlandaise, contribue à la mise en place et au renforcement des capacités des autorités policières maritimes de la Somalie.

L'opération Atalanta de l'Union européenne a permis de contrer avec succès la piraterie et les vols à main armée en mer, la pêche illicite, non déclarée et non

réglementée au large des côtes somaliennes, ainsi que le commerce illicite du charbon de bois et le trafic d'armes. En tant que Président du Comité des sanctions contre la Somalie, l'Irlande suit de près l'évolution de la situation dans ces domaines.

Comme beaucoup le savent, l'un des principes directeurs de notre mandat au Conseil de sécurité est le principe de responsabilité. L'Irlande est consciente du rôle que jouent les sanctions dans la promotion et le maintien de la paix et de la sécurité internationales en mer.

À cet égard, je tiens à souligner le rôle important que joue l'opération IRINI de l'Union européenne en Méditerranée, qui met en application l'embargo sur les armes imposé à la Libye conformément à la résolution [2292 \(2016\)](#) du Conseil de sécurité. Dans le domaine des tâches qui relèvent spécifiquement de la sécurité maritime, elle surveille et recueille des informations sur les exportations illicites de pétrole, de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés en provenance de la Libye et contribue à la formation des garde-côtes et de la marine libyens, ainsi qu'au renforcement de leurs capacités.

Nous tirons tous profit de nos océans et, en retour, nous devons tous assumer la responsabilité de protéger cette ressource qui assure la subsistance de tant d'entre nous.

La prise en charge de la sécurité maritime contribue directement à la réalisation non seulement de l'objectif de développement durable n° 14 du Programme 2030 mais aussi de tous les volets économiques, sociaux et environnementaux du Programme.

Une intervention concertée et coordonnée s'impose, le multilatéralisme étant la clé du défi à relever. Cette mission relève de notre responsabilité à tous.

Annexe XVII**Déclaration de la Mission permanente de la Chine auprès de l'Organisation des Nations Unies**

[Original : chinois]

Le maintien de la sécurité maritime revêt une grande importance pour la promotion de la paix et de la stabilité dans le monde, ainsi que pour le développement et la prospérité. À l'heure actuelle, alors que l'épidémie de maladie à coronavirus (COVID-19) fait toujours rage dans le monde et que les conflits régionaux continuent de s'intensifier, les attaques de pirates, les vols à main armée en mer, le trafic maritime de drogues et d'armes et la traite des personnes sont monnaie courante, ce qui ne fait qu'aggraver l'instabilité dans les régions touchées.

La Chine attache une grande importance à la sécurité maritime. Elle a toujours prôné un concept commun de sécurité maritime caractérisé par une coopération mutuellement bénéfique et des résultats gagnant-gagnant et est déterminée à créer un dispositif de sécurité maritime fondé sur l'égalité, la confiance mutuelle, l'équité et la justice, les coûts et les avantages étant uniformément partagés. Dans le contexte du présent débat, je voudrais souligner les points suivants.

Tout d'abord, la coopération en matière de sécurité maritime doit défendre le concept des mers comme représentant une communauté de destin. Sur cette planète bleue, les océans ne divisent pas l'humanité en îles isolées mais les rassemblent au contraire dans une communauté de destin. La sécurité commune de tous les pays est liée à la paix et à la tranquillité des mers et tous les pays devraient participer au maintien de cette paix et de cette tranquillité. Actuellement, une petite minorité de pays s'emploient à promouvoir des stratégies régionales d'exclusion dans la région Asie-Pacifique, dans le but de créer et d'intensifier des conflits maritimes, de porter atteinte à la souveraineté et aux intérêts de sécurité des pays concernés et de compromettre la paix et la stabilité régionales. Cela va à l'encontre des aspirations de la plupart des pays de la région qui recherchent la paix, la coopération et le développement. La Chine appelle tous les pays à renforcer le dialogue et les échanges sur les questions maritimes, à approfondir la coopération concrète et à coopérer pour faire face à tous les types de menaces et de défis en matière de sécurité maritime, sur la base du respect mutuel, de l'égalité et du renforcement de la confiance mutuelle.

Deuxièmement, la coopération en matière de sécurité maritime doit respecter le droit international. Les conventions internationales largement acceptées par la communauté internationale, telles que la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988, la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, constituent ensemble le fondement juridique international de la lutte contre la criminalité transnationale en mer et du renforcement de la coopération en matière de sécurité maritime. Tous les pays doivent interpréter et appliquer les conventions internationales pertinentes de manière complète et précise et de bonne foi, préserver conjointement l'autorité et l'efficacité des conventions internationales pertinentes et sauvegarder conjointement l'ordre maritime international fondé sur le droit international.

Troisièmement, la coopération en matière de sécurité maritime doit servir le développement économique et social des pays côtiers. L'océan est un trésor de ressources pour la survie de l'humanité et c'est aussi un pont qui relie les pays pour le commerce. La communauté internationale devrait aider les pays côtiers à mettre en

valeur leurs économies marines, à mettre pleinement en œuvre le Programme de développement durable à l'horizon 2030, à exploiter la dynamique de croissance et à suivre la voie du bénéfice mutuel et des résultats gagnant-gagnant. La Chine, qui s'emploie activement à promouvoir l'initiative « Une Ceinture et une Route », est déterminée à construire en coopération des voies maritimes sûres et efficaces et à établir une plateforme de coopération maritime pour promouvoir le développement commun. Il convient de souligner que l'environnement marin revêt une importance vitale pour le développement durable de l'économie marine. La décision unilatérale du Japon d'évacuer l'eau contaminée par l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima en la déversant dans la mer est irresponsable. La Chine invite instamment le Japon à remplir consciencieusement ses obligations internationales, à rapporter ses décisions erronées, à traiter avec prudence la question de l'eau contaminée de la centrale nucléaire de Fukushima et à éviter de nuire à la santé des habitants des pays côtiers ainsi qu'à l'écologie marine mondiale dans son ensemble.

Quatrièmement, la coopération en matière de sécurité maritime doit continuer à être axée sur la lutte contre la piraterie. La piraterie est actuellement en hausse et la situation est particulièrement grave dans les eaux situées au large de l'Afrique de l'Ouest et de la Somalie. Nous devons être pleinement conscients de la menace potentielle que représente la piraterie pour l'économie mondiale et la stabilité régionale. La Chine soutient l'action de la communauté internationale, qui consiste à poursuivre les opérations d'escorte dans les eaux côtières somaliennes, conformément aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité, et continuera à effectuer des exercices maritimes conjoints avec les pays d'Asie du Sud-Est afin de maintenir la sécurité maritime et de répondre conjointement à la menace de la piraterie. La Chine continuera à aider l'Union africaine, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée à mettre pleinement en œuvre une stratégie globale de lutte contre la piraterie. La Chine est disposée à continuer d'approfondir la coopération pratique avec d'autres pays dans les domaines de la lutte contre la piraterie et de l'application du droit maritime, dans le souci de parvenir à la paix et à la tranquillité sur les mers.

Le Conseil de sécurité n'est pas l'enceinte indiquée pour débattre de la question de la mer de Chine méridionale. Les États-Unis viennent de soulever la question de la mer de Chine méridionale dans leur déclaration, ce à quoi la Chine s'oppose résolument. Actuellement, grâce aux actions conjointes de la Chine et des pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), la situation en mer de Chine méridionale est généralement stable et tous les pays y jouissent de la liberté de navigation et de survol, conformément au droit international. La Chine et les pays de l'ASEAN sont déterminés à mettre en œuvre, de façon complète et effective, la Déclaration sur la conduite des parties en mer de Chine méridionale et œuvrent à la conclusion prochaine d'un code de conduite en mer de Chine méridionale. Nous avons la volonté et la capacité de maintenir efficacement la paix et la stabilité en mer de Chine méridionale.

Les États-Unis n'ont pas à se livrer à des observations irresponsables sur la question de la mer de Chine méridionale. En envoyant fréquemment des navires et des avions de pointe en mer de Chine méridionale, les États-Unis, un pays extrarégional, provoquent sans raison et fomentent ouvertement la discorde entre les pays de la région, ce qui constitue la plus grande menace pour la stabilité en mer de Chine méridionale.

Alors que les États-Unis n'ont pas encore adhéré à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ils se considèrent comme un juge chargé de faire respecter

la Convention, harcèlent les autres pays, s'ingèrent dans leurs affaires et manquent totalement de crédibilité sur les questions maritimes.

Le sensationnalisme de l'affaire de l'arbitrage de la mer de Chine méridionale, orchestré par les États-Unis au Conseil de sécurité, est un stratagème purement politique. Dans l'affaire de la mer de Chine méridionale, le tribunal arbitral a violé le principe du « consentement de l'État » et a outrepassé son autorité ; les erreurs manifestes relevées dans sa détermination des faits et l'application du droit ont rendu son arrêt invalide et dépourvu de toute force obligatoire.

Annexe XVIII

Déclaration de la Mission permanente de la Tunisie auprès de l'Organisation des Nations Unies

[Original : arabe]

Le secteur maritime a constitué une artère pour la croissance et la prospérité des civilisations, tout au long de l'histoire. Aujourd'hui encore, il reste l'un des moyens les plus efficaces pour commercer à l'international, qu'il s'agisse du transport de marchandises, de l'approvisionnement en énergie ou du tourisme. Il a également été la pierre angulaire du renforcement des liens historiques et culturels entre les différents pays qui composent aujourd'hui notre communauté internationale.

Il reste que les mers ne sont pas exemptes de menaces pour la paix et la sécurité internationales. Il s'agit notamment du terrorisme, de la piraterie, de la traite des personnes, du trafic de drogues et de ressources énergétiques illicites, ainsi que d'autres activités de criminalité organisée. Il existe également des risques liés aux changements climatiques, à la pollution de l'environnement et à la dégradation de la biodiversité, qui ont de graves répercussions économiques et commerciales, en plus du fait qu'ils causent des pertes en vies humaines et portent atteinte à la liberté de mouvement et de navigation.

Pour ces raisons, la sécurisation de l'espace maritime et la bonne gestion des océans jouent un rôle essentiel en ce qui concerne tant la garantie de la sécurité des activités maritimes légales – l'un des principaux moteurs de l'économie mondiale – que la réduction des menaces que les mers font peser sur les États. Elle contribuera également à l'économie bleue, dont les États insulaires dépendent pour leur subsistance et leur développement.

Dans ce contexte, la Tunisie tient à souligner les points suivants : premièrement, la coopération internationale est essentielle. Aucun État ne peut réussir à lui seul à assurer la sécurité maritime sans inscrire son action dans des cadres bilatéraux, régionaux et internationaux. Le domaine maritime est géographiquement étendu et ses secteurs et ses activités se chevauchent. Il existe également des juridictions qui se chevauchent et des acteurs multiples, notamment des États, des institutions spécialisées et des parties non gouvernementales. Par conséquent, assurer la sécurité du domaine maritime et améliorer sa gouvernance sont des nécessités vitales pour tous. Ces objectifs sont la responsabilité partagée de toutes les nations du monde, y compris des États enclavés.

À cet égard, la Tunisie tient à souligner l'importance que revêtent les cadres juridiques internationaux, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. Nous soulignons la nécessité de renforcer le rôle de chef de file que doivent jouer l'ONU et divers organismes compétents, tels que l'Organisation maritime internationale, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) et INTERPOL, dans la mise en œuvre de normes de conduite internationales qui permettent de garantir une coopération pacifique entre les États dans le domaine maritime, sur la base de l'égalité et du bon voisinage.

Nous devons également relever l'importance que revêtent l'échange bilatéral et multilatéral d'informations et d'expertise entre les organismes chargés de l'application de la loi et de la protection des frontières, la coopération douanière et judiciaire, la coordination des secours d'urgence et des mesures de réduction des effets des catastrophes, l'harmonisation des systèmes juridiques et l'inventaire des menaces et des défis émergents. La coopération doit également inclure des programmes de formation et le transfert de technologies et d'équipements de

surveillance maritime en faveur des pays en développement, afin d'établir de véritables partenariats qui permettent d'assurer la sécurité maritime.

Deuxièmement, assurer la sécurité du domaine maritime ne s'arrête pas au bout du quai. Il faut y inclure des mesures destinées à protéger les navires commerciaux et de tourisme et les axes maritimes, à renforcer les capacités régionales et à créer des solutions sur le terrain de manière coordonnée et continue. Il faut s'attacher davantage à analyser les causes sous-jacentes des diverses menaces qui pèsent sur la sécurité maritime. Il s'agit notamment des conflits qui provoquent des vagues de déplacements forcés de civils, des catastrophes naturelles dues aux changements climatiques et de l'absence de bonne gouvernance et de développement, autant de facteurs qui peuvent exposer les communautés côtières au risque de devenir victimes des bandes criminelles maritimes.

Troisièmement, les États doivent adopter une démarche de coopération dans l'administration du domaine maritime, en tenant compte du rôle que jouent les acteurs non gouvernementaux en ce qui concerne la sécurité du transport des personnes, des marchandises et des ressources énergétiques, ainsi que le bon fonctionnement des installations maritimes vitales. À cet égard, il convient de mettre en place des plateformes communes de coopération et de consultation avec le secteur privé afin de sensibiliser aux menaces, d'identifier les insuffisances et de réfléchir à la meilleure façon de prévenir les menaces et de les éviter, conformément aux cadres juridiques nationaux et internationaux pertinents.

Depuis la civilisation carthaginoise, l'histoire de la Tunisie est étroitement liée à sa situation sur les rives de la Méditerranée, qui a été un facteur déterminant dans l'édification de l'État à travers les âges. Consciente du fait que sa situation maritime fait partie intégrante de son intégrité territoriale, la Tunisie a pris d'importantes mesures pour établir ses cadres juridiques et institutionnels et renforcer la coopération bilatérale, régionale et internationale.

La Tunisie est désireuse de renforcer les systèmes de contrôle maritime, d'échange de données et de surveillance conjointe avec les pays voisins, et aussi de participer à des partenariats régionaux et internationaux, tels que l'opération Neptune II, qui a couvert sept ports maritimes dans six pays des deux rives de la Méditerranée – Tunisie, Algérie, Maroc, France, Italie et Espagne – en partenariat avec INTERPOL, pour cibler des réseaux criminels de traite des personnes et de trafic d'armes et de drogues.

Nous tenons à signaler également la coopération entre la Tunisie et l'Organisation des Nations Unies, notamment avec l'ONUDC, qui a abouti en 2017 à la signature d'un mémorandum d'accord avec l'Organisation mondiale des douanes dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de contrôle des conteneurs, qui vise à sécuriser les marchandises et la chaîne logistique commerciale en vue de prévenir le trafic illicite, de promouvoir l'intégrité et de lutter contre la corruption dans les ports maritimes.

Au niveau du continent africain, la sécurité maritime est une priorité sécuritaire et économique, notamment du fait de l'escalade de la piraterie et de la menace qui pèse sur la sécurité maritime et les itinéraires commerciaux internationaux. Nous réaffirmons l'importance que revêtent la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050, la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé) et la Charte africaine des transports maritimes. En conclusion, nous affirmons que la Tunisie continuera de participer activement à l'ensemble des initiatives et des mécanismes internationaux et régionaux visant à renforcer la coopération internationale en faveur de la sécurité maritime, qui fait partie intégrante de la sécurité internationale d'une manière générale.

Annexe XIX

Déclaration du Représentant permanent de l'Australie auprès de l'Organisation des Nations Unies, Mitch Fifield

L'économie bleue, qui dépend de la santé des océans, n'a jamais revêtu autant d'importance en ce qui concerne les moyens de subsistance et la croissance économique. Cette importance ne fera que croître, l'Organisation de coopération et de développement économiques estimant que l'industrie du secteur océanique dégagera 3 000 milliards de dollars d'ici à 2030, soit un doublement par rapport aux 1 500 milliards de dollars de 2010.

Dans le même temps, les menaces pour la sécurité maritime – traditionnelles et nouvelles – se multiplient. Elles sont plus liées les unes aux autres que jamais. Et elles exigent une coopération – entre les États mais aussi les acteurs non étatiques et privés.

Le terrorisme, la traite, notamment des personnes, et d'autres crimes transnationaux sont devenus des problèmes chroniques.

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture estime que, du fait de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, de 10 à 23 milliards de dollars de poisson sont capturés dans les océans du monde. La pêche incontrôlée, illicite, non déclarée et non réglementée menace la viabilité à long terme des ressources halieutiques mondiales et de la biodiversité marine. Associée aux dégâts causés à l'environnement, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée menace la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance dans le monde entier. Et cela peut donner naissance à des tensions entre les États.

Dans le Pacifique, l'Australie prête son concours à l'Agence des pêches du Forum des îles du Pacifique dans la surveillance des flottes de pêche, afin de soutenir la pêche durable et de combattre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Dans le cadre du programme de sécurité maritime du Pacifique, nous offrons 21 nouveaux patrouilleurs à 12 pays insulaires du Pacifique et au Timor-Leste et nous procédons, sous contrat, à des opérations de surveillance aérienne. En Asie du Sud-Est, nous avons lancé un programme régional de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui doit permettre de dispenser des formations et de renforcer les capacités au profit des nations partenaires.

La piraterie et les vols à main armée continuent d'attenter gravement à la sécurité maritime mondiale. Dans notre région, les instances de l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie ont fait état de 97 faits de piraterie ou de vols à main armée dans les eaux asiatiques. En tant que partie à l'Accord, l'Australie soutient les initiatives ayant pour objets le partage des informations, la promotion de la coopération et le renforcement des capacités à l'échelle de la région.

Nous sommes conscients du fait que nous ne pouvons pas, seuls, résoudre ces problèmes. Le travail en partenariat – bilatéral, régional et multilatéral – revêt ici un caractère primordial.

Cette démarche se concrétise notamment comme suit : une collaboration destinée à soutenir la composante maritime de la vision de l'Indo-Pacifique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, qui met l'accent sur la gestion en coopération des ressources marines et de la question de la criminalité transnationale ; une collaboration avec l'Inde, dans le cadre de son initiative « Indo-Pacific Oceans » (« Océans de l'Indo-Pacifique »), qui se concentre sur la coopération en matière de sécurité maritime dans la région indo-pacifique ; une collaboration avec les nations des îles du Pacifique, par le truchement du centre de centralisation du renseignement

du Pacifique, des actions étant engagées avec les États, les territoires et les organisations régionales en vue d'analyser les problèmes de sécurité dans notre région et d'y répondre.

Tout comme nous coopérons pour relever les défis en matière de sécurité maritime, nous devons également œuvrer ensemble pour faire respecter les règles et les normes qui sous-tendent un ordre maritime ouvert et stable.

La sécurité et la coopération maritimes se fondent sur le respect du droit international et le règlement pacifique des différends maritimes. Comme nous le soulignons chaque année dans la résolution de l'Assemblée générale relative aux océans et au droit de la mer, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. La Convention contient des règles claires qui s'appliquent à tous les pays en ce qui concerne les revendications maritimes, l'utilisation licite des espaces maritimes, y compris la liberté de navigation et de survol, et le règlement pacifique des différends.

Le respect du droit international est essentiel au maintien de la paix, de la prospérité et de la stabilité de notre région. Il permet à tous les États, grands et petits, de régler pacifiquement les différends, que ce soit en mer de Chine méridionale ou ailleurs.

À cet égard, lorsque des cours ou des tribunaux internationaux rendent des décisions contraignantes, nous appelons les parties concernées à s'y conformer.

Aucune entité ne peut, seule, résoudre les problèmes de sécurité maritime soulevés dans le présent débat du Conseil de sécurité. Une action collective, coordonnée et résolue s'impose. L'Australie est déterminée à coopérer avec tous les États afin de renforcer la sécurité maritime et protéger l'environnement marin.

Annexe XX

Déclaration de la Représentante permanente du Bangladesh auprès de l'Organisation des Nations Unies, Rabab Fatima

La sécurité maritime revêt une grande importance et fait partie intégrante de la paix et de la sécurité internationales. Tout au long de l'histoire, les océans ont toujours eu une importance économique et politique vitale. Actuellement, environ 90 % du commerce mondial s'effectue par les voies maritimes. La sécurité maritime est donc liée au développement économique mondial. Le développement du commerce par les voies maritimes pose également de nouveaux problèmes qui exigent une attention et une action politiques à l'échelle mondiale. Ces problèmes sont notamment les suivants : les différends interétatiques ; le terrorisme maritime ; la piraterie ; le trafic de stupéfiants et de marchandises illicites et la traite des personnes ; la prolifération des armes ; la pêche illicite ; les déchets marins et la pollution plastique ; les accidents et les catastrophes maritimes ; les effets des changements climatiques sur l'écologie marine et la diversité biologique. Une gamme si variée de questions et de problèmes justifie la coordination internationale qu'exige la question de la sécurité maritime.

Le Bangladesh attache une grande importance à la sécurité maritime. Après le règlement pacifique de la question des frontières maritimes avec l'Inde et le Myanmar, nous avons donné la priorité aux activités économiques, notamment à l'extraction des ressources marines de notre zone maritime, dans le golfe du Bengale. De nombreux Bangladais travaillent comme gens de mer dans le monde entier. De la sorte, tout problème de sécurité qui surgit sur les routes maritimes mondiales rejaillit sur la sécurité sociale, économique et environnementale du pays.

De nombreux États ont entrepris d'élaborer un cadre de gestion de la sécurité maritime. Il reste que, dans ce monde globalisé et avec l'apparition de technologies nouvelles, les délits maritimes sont en augmentation. En raison du caractère transnational de ces délits, un État ne peut, seul, y faire face. Pour pouvoir enrayer les délits maritimes, nous devons donc adopter une démarche collective et réaffirmer notre détermination. Je voudrais formuler quelques observations précises à cet égard.

Tout d'abord, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer offre un cadre global qui permet de faire face à toutes les menaces possibles en matière de sécurité maritime. Au mois d'août, le Conseil a adopté de nombreuses résolutions dans ce domaine. Nous saluons l'action de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, qui a consisté à aider les États Membres à lutter contre la criminalité maritime en mettant en application la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Les États Membres doivent effectivement et résolument mettre en œuvre toutes les dispositions des conventions et des résolutions du Conseil de sécurité, en vue de promouvoir la sécurité maritime.

Deuxièmement, les changements climatiques ont des répercussions préjudiciables sur la sécurité maritime mondiale. La mise en œuvre effective des accords pertinents relatifs au climat, notamment l'Accord de Paris, jouera un rôle important dans la promotion de la sécurité maritime. Nous demandons instamment aux États Membres de renouveler leur engagement à mieux prévenir les effets néfastes du changement climatique, lors de la vingt-sixième session à venir de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, afin de contribuer à assurer la sécurité maritime.

Troisièmement, la conservation et l'exploitation viable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale sont essentielles à la promotion de la sécurité maritime. Nous espérons une adoption rapide de l'instrument

international juridiquement contraignant se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et relatif à la conservation et à l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. Le Bangladesh continuera de participer activement et de manière constructive au processus de négociation de l'accord et notamment de définition de ses normes.

Quatrièmement, il convient d'identifier les causes profondes de la criminalité maritime et de doter les États Membres des moyens techniques, technologiques et financiers dont ils ont besoin pour enrayer ce phénomène. Le partage des renseignements et des informations entre États Membres jouera un rôle essentiel dans le renforcement des capacités nationales dans ce domaine.

Cinquièmement, la pêche illicite, non réglementée et non déclarée et le trafic de stupéfiants constituent d'importants problèmes dans de nombreuses zones maritimes. En 2020, le Bangladesh a promulgué une loi sur la pêche en mer, en y intégrant des clauses relatives à la prévention et à l'élimination de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Il met également la dernière main à sa législation relative à ses zones maritimes. Toutefois, s'ils ne disposent pas de moyens suffisants pour lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et le trafic de stupéfiants, des pays comme le nôtre ne pourront guère combattre ces phénomènes. La coopération internationale s'impose à cet égard.

La criminalité et le terrorisme maritimes doivent être enrayerés si nous voulons sauvegarder les intérêts économiques de nos pays. Cependant, tout en nous y attelant, nous ne devons pas oublier les besoins humanitaires des populations en détresse qui sont présentes sur les voies maritimes.

Dans sa position de pays riverain du golfe du Bengale, dans l'océan Indien, le Bangladesh inscrit la défense de ses intérêts en matière de sécurité maritime dans un cadre intersectoriel, global, cohérent et rationnel, conformément aux lois nationales et internationales en vigueur, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les autres conventions et instruments pertinents. Toutes les parties concernées doivent adopter une vision commune et agir de façon concertée pour préserver la sûreté et la sécurité de nos voies maritimes. Œuvrons ensemble de manière à tirer parti des bienfaits et des perspectives que nous offrent les océans.

Annexe XXI

Déclaration de la Mission permanente du Brésil auprès de l'Organisation des Nations Unies

Le maintien de la paix et de la sécurité internationales est un objectif commun qui concerne à la fois les zones terrestres et les zones maritimes. Le présent débat offre aux États Membres l'occasion d'étudier les moyens de s'attaquer efficacement et dans le respect de la Charte des Nations Unies aux menaces qui pèsent sur la sécurité maritime.

Pour le Brésil, qui dispose d'un littoral de près de 8 000 km, la sécurité maritime constitue une priorité. Dans sa mer territoriale, les eaux qui relèvent de sa juridiction et ses ports, le Brésil exerce sa souveraineté avec diligence et responsabilité. Aucun cas de piraterie n'a été enregistré dans les eaux qui relèvent de la responsabilité du Brésil en matière de recherche et de sauvetage.

Dans ce contexte, le Brésil attache une grande importance au cadre normatif et institutionnel élaboré au fil des ans pour garantir la liberté de navigation et un environnement maritime pacifique. Un cadre international effectif a été mis en place pour assurer la sécurité maritime.

Le Brésil atteste de l'importance que revêt l'Organisation maritime internationale (OMI) en tant que principale organisation internationale chargée de la sécurité et de la sûreté maritimes ainsi que de la prévention de la pollution marine. En sa qualité de membre de longue date de son conseil depuis 1967, le Brésil participe activement à tous les travaux menés par l'OMI, dont il partage et défend les idéaux. Parallèlement, de par son caractère universel et unitaire, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demeure le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. Dans le domaine plus spécialisé de la criminalité transnationale, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a aidé les États Membres à lutter contre les crimes commis en mer.

Le Brésil condamne fermement l'attaque qui a récemment pris pour cible le navire marchand *Mercer Street* dans les eaux internationales du nord de la mer d'Arabie et présente ses condoléances aux familles des deux victimes et aux Gouvernements de la Roumanie et du Royaume-Uni. La liberté de navigation doit être respectée, conformément au droit international.

Des initiatives régionales jouent également un rôle essentiel dans la promotion de la sécurité maritime. Le Brésil est membre de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud, qui a été créée il y a 35 ans en vertu de la résolution 41/111 de l'Assemblée générale. Cette création vise à promouvoir la coopération entre les États membres de la zone dans les domaines du développement, de la paix et de la sécurité, y compris les questions environnementales et maritimes. Depuis la création de la zone, les pays de la région se sont réunis dans le cadre de sept rencontres ministérielles – auxquelles il faut ajouter plusieurs autres réunions et manifestations à caractère technique –, afin de renforcer leurs liens et de promouvoir la coopération dans des domaines tels que la gouvernance mondiale, le développement socioéconomique, le désarmement, la paix et la sécurité, la défense, le développement durable, les océans et les ressources marines et la criminalité transnationale.

En 2019, le Brésil a été touché par une grave marée noire de brut lourd d'une ampleur sans précédent, qui a dégradé plus de 3 600 km de côtes. D'après la composition chimique du pétrole déversé, nous pouvons conclure qu'il n'a pas été extrait au Brésil. Compte tenu de la manière dont il s'est répandu le long de la côte brésilienne, nous pouvons également conclure qu'il provenait d'un navire qui cherchait délibérément à éviter d'être repéré. Plus de 5 000 tonnes de pétrole brut ont

été recueillies au terme de plusieurs mois de travail. Cet incident a eu de graves répercussions sur le milieu marin et pour des milliers de Brésiliens qui vivent de l'océan.

Si, manifestement, cet incident ne relève pas du mandat du Conseil de sécurité relatif au maintien de la paix et de la sécurité, un de ses volets mérite l'attention du Conseil. Les navires qui cherchent délibérément à éviter d'être repérés constituent une menace sérieuse pour tous les États côtiers et peuvent mettre en péril la sécurité maritime. Afin de garantir un environnement maritime sûr, il importe tout particulièrement de promouvoir une navigation responsable dans les océans et, notamment, de généraliser les mesures qui permettent de prévenir les incidents graves en mer et de faciliter les enquêtes y relatives. L'expérience a montré que la coopération et l'échange d'informations comptent parmi les outils les plus efficaces en ce qui concerne l'instauration d'un environnement maritime plus sûr.

Le renforcement des capacités est également indispensable à la promotion de la sécurité maritime. Une formation adéquate ainsi qu'une aide au renforcement des forces de sécurité navales, dans le respect de la souveraineté et de la prise en main au niveau local, sont des outils utiles qui peuvent aider les États côtiers à instituer un environnement maritime plus sûr.

En conclusion, le Brésil reconnaît le rôle que le Conseil de sécurité peut jouer dans le maintien de la paix et de la sécurité internationales dans l'environnement maritime. Dans le passé, il a assumé ses responsabilités concernant des volets spécifiques de la piraterie et des vols à main armée en mer, dans des régions du monde où ces problèmes existent. Dans le même temps, nous sommes conscients des limites de la marge de manœuvre dont dispose cet organe pour traiter d'autres questions qui, bien que liées à la sécurité maritime, ne relèvent pas de ses compétences, comme la pollution maritime ou la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Aussi graves que soient ces faits, ils ne constituent pas, en tant que tels, des menaces à la paix et à la sécurité internationales.

Annexe XXII

Déclaration commune de l’Afrique du Sud, de l’Argentine, du Brésil, de Cabo Verde, du Gabon, du Ghana, du Sénégal et de l’Uruguay, membres de la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud

L’Afrique du Sud, l’Argentine, le Brésil, Cabo Verde, le Gabon, le Ghana, le Sénégal et l’Uruguay, membres de la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud, félicitent l’Inde d’avoir porté à l’attention du Conseil la question très importante de la sécurité maritime. Nous remercions également les intervenants pour leurs exposés instructifs.

La zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud a été créée, il y a 35 ans, en vertu de la résolution 41/11 de l’Assemblée générale. Depuis lors, les pays situés sur les côtes de l’Atlantique Sud, tant sur le continent africain que sur le continent sud-américain, se sont réunis dans le cadre de sept rencontres ministérielles – auxquelles il faut ajouter plusieurs autres réunions et manifestations à caractère technique –, afin de renforcer leurs liens et de promouvoir la coopération dans des domaines tels que la gouvernance mondiale, le développement socioéconomique, le désarmement, la paix et la sécurité, la décolonisation, la défense, le développement durable, les océans et les ressources marines et la criminalité transnationale. Le 29 juillet 2021, l’Assemblée générale a adopté la résolution 75/312, réaffirmant les principes qui ont guidé les membres de la zone depuis sa création.

La sécurité maritime est l’un des principaux domaines de préoccupation de la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud. Lors de leur septième réunion ministérielle, les membres de la zone ont publié la Déclaration de Montevideo, dans laquelle ils ont exprimé leur préoccupation face à la menace que la piraterie et les vols à main armée en mer dans le golfe de Guinée font peser sur la navigation internationale, la sécurité maritime et le développement économique des États de la région. Ils ont également donné acte du rôle de premier plan que les États membres de la zone devraient jouer à cet égard, compte étant tenu de la nécessité de promouvoir une coordination à l’échelon régional pour contrer les actes de piraterie et de vol à main armée en mer.

Par ailleurs, aux termes du Plan d’action de Montevideo, entériné par l’Assemblée générale dans ses résolutions 69/332 et 75/312, les États membres de la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud doivent renforcer leur coopération dans les domaines du suivi, du contrôle et de la surveillance des navires, en vue de lutter contre les activités illicites et la criminalité transnationale organisée en mer dans l’Atlantique Sud, notamment par l’échange de données et la formation à l’exploitation du système d’identification et de suivi des navires à grande distance. Conformément au plan d’action, les pays de la région ont pris part, en octobre 2020, à une réunion virtuelle sur la contribution de la zone au développement économique et à la sécurité maritime dans l’Atlantique Sud.

Ayant à l’esprit le rôle d’appoint que des mécanismes régionaux tels que la zone de paix et de coopération de l’Atlantique Sud jouent dans la promotion de la sécurité et de la sûreté maritimes dans différentes régions de la planète et constatant que le respect de la souveraineté nationale et le leadership régional sont essentiels à toute stratégie globale visant à faire face aux menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, nous affirmons que l’Organisation maritime internationale est la principale organisation internationale compétente pour traiter de ces questions. Parallèlement, de par son caractère universel et unitaire, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer demeure le cadre juridique dans lequel doivent s’inscrire toutes les activités

intéressant les océans et les mers. Dans le domaine plus spécialisé de la criminalité transnationale, nous reconnaissons le rôle fondamental qu'a joué l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en aidant les États Membres à lutter contre les crimes commis en mer.

Nous donnons également acte du rôle que le Conseil de sécurité peut jouer en s'attaquant au terrorisme et à la criminalité transnationale organisée en mer, y compris le commerce illicite d'armes, dans certaines régions du monde où ces phénomènes font peser une menace pour la paix et la sécurité internationales. Dans le même temps, il convient de noter que certaines questions liées à la sécurité maritime dépassent les compétences du Conseil, comme la pollution maritime ou la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

En conclusion, nous voudrions nous référer à l'énoncé de la note de cadrage du présent débat public, selon laquelle le renforcement de la sécurité maritime justifie la mise en œuvre de la coopération internationale. La mer ne connaît pas de frontières et, par conséquent, la promotion d'un environnement maritime plus sûr, plus sécurisé et plus pacifique est tributaire de l'action conjointe et concertée de toutes les nations.

Annexe XXIII

Déclaration de la Mission permanente de Chypre auprès de l'Organisation des Nations Unies

Chypre tient à remercier l'Inde d'avoir organisé ce débat d'actualité sur une question particulièrement importante et formule des observations qui lui sont propres, en sus de la déclaration de l'Union européenne à laquelle nous souscrivons pleinement.

Dans la mesure où la gestion des relations internationales ne se limite pas au territoire des États, le Conseil de sécurité devrait veiller à élargir le champ des examens qu'il consacre aux situations de conflit et des décisions qu'il prend en la matière, de manière à ne pas se limiter à l'appréciation des seules situations territoriales. Dans sa pratique, le Conseil doit consolider le cadre juridique international établi, qui dispose clairement que l'espace maritime d'un État constitue une extension de son territoire et que l'État exerce la souveraineté et les droits souverains correspondants dans chacune de ses zones maritimes, ainsi qu'une souveraineté permanente sur les ressources qui s'y trouvent.

La sécurité maritime fait partie intégrante du maintien de la paix et de la sécurité internationales et relève donc de la responsabilité principale du Conseil de sécurité. Sans sous-estimer les autres facteurs d'insécurité qui touchent au domaine maritime, tels que la piraterie, le terrorisme et la criminalité, nous estimons que le Conseil pourrait se focaliser davantage sur les menaces maritimes qui sont du ressort de sa fonction première, à savoir : la menace ou l'emploi de la force dans l'espace maritime des États, une réalité à laquelle Chypre a dû faire face quotidiennement et de manière croissante ces dernières années ; les violations du droit international tant dans l'espace maritime des États qu'en haute mer ; les menaces à la liberté de navigation ; les frictions résultant de différends maritimes entre États, notamment en matière de délimitation de frontières et de ressources.

Pour faire face à ces menaces, le Conseil de sécurité dispose de tous les outils nécessaires : un ordre juridique international clair établi par la Charte des Nations Unies et un cadre juridique international précis inscrit dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ces règles définissent également le cadre de la coopération internationale et posent les fondements du règlement pacifique des différends. Mais surtout, cet ordre fondé sur des règles constitue le meilleur moyen de prévention : le respect des zones maritimes que le droit international reconnaît à chaque État côtier et à chaque État insulaire permettrait de garantir la sûreté et la sécurité dont chacun de ces États est en droit de jouir dans ces zones.

Une action plus énergique et plus globale du Conseil de sécurité pourrait favoriser l'abandon de la logique de la canonnière au profit du multilatéralisme maritime, qui se traduit par un comportement des États et par des relations interétatiques fondés sur des règles dans le domaine maritime et s'appuyant sur l'égalité souveraine et le respect de la souveraineté et des droits souverains des États, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Nous estimons que le non-respect du droit international de la mer, en tant que menace pour la paix et la sécurité internationales, est actuellement sous-estimé et que les contrevenants devraient davantage en assumer les conséquences.

Enfin, nous devons garder à l'esprit les raisons pour lesquelles la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est l'une des réalisations les plus importantes des Nations Unies et le témoignage d'un multilatéralisme effectif. Non seulement elle établit avec autorité le cadre juridique général de la gouvernance des océans et des mers, mais elle constitue aussi une excellente illustration de la volonté collective de

la communauté internationale d'utiliser pacifiquement nos océans et nos mers, dans le respect de l'état de droit, notamment par le truchement du régime complet de règlement des différends de la Convention. Illustration par excellence de la codification du droit international coutumier et du développement progressif du droit international, la Convention s'est imposée comme l'un des traités internationaux les plus importants et comme la constitution de nos océans par sa mise en œuvre, la pratique qui en découle et la jurisprudence y relative. L'importante contribution concrète qu'elle apporte à la paix et à la sécurité internationales en fixant des règles universellement acceptées concernant les zones maritimes et les libertés, les droits et les obligations correspondants des États et en apportant des précisions sur les droits et la liberté de navigation, est indéniable. Dans la mesure où la Convention reflète le droit international coutumier et où elle est contraignante pour l'ensemble des États, nous invitons instamment tous les États Membres qui n'y ont pas encore adhéré à le faire sans plus tarder.

Annexe XXIV

Déclaration commune des pays nordiques (Danemark, Finlande, Islande, Norvège et Suède)

J'ai l'honneur de faire la présente déclaration au nom des pays nordiques, à savoir la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Suède et mon propre pays, le Danemark.

Les pays nordiques réaffirment leur engagement à lutter contre la menace des actes hostiles existants ou naissants dans le domaine maritime. Le renforcement de la sécurité maritime exige une coopération internationale accrue.

Les mesures destinées à contrer les actes d'hostilité sont exposées notamment dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui constitue le cadre dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers, et dans la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Ces conventions clés sont les fondements du cadre juridique international.

À l'heure actuelle, les problèmes de sécurité maritime se posent partout dans le monde.

Les pays nordiques sont particulièrement préoccupés par la situation qui prévaut dans le golfe de Guinée. Le golfe reste l'un des principaux epicentres de la piraterie offshore et d'autres crimes maritimes qui portent atteinte au commerce mondial. Les enlèvements contre rançon ont atteint un niveau critique et la région représente désormais 95 % du volume mondial des affaires d'enlèvement en mer.

S'il faut répondre aux besoins à court terme, il importe que la communauté internationale continue de s'intéresser également au long terme. À cet égard, les seules capacités militaires ne permettront pas de résoudre les problèmes de sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Une approche intégrée et globale s'avère indispensable. C'est ainsi que la communauté maritime internationale doit également se concentrer sur les régions clés où la sécurité maritime est insuffisante et coopérer étroitement avec les organisations régionales afin d'aider à mettre en place les capacités locales qui permettront de renforcer la sécurité maritime.

À la lumière de ce qui précède, les pays nordiques réitèrent leur profonde et sincère appréciation de l'action engagée par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime pour promouvoir le renforcement des moyens judiciaires et répressifs aux niveaux national et régional.

La piraterie est un phénomène d'origine terrestre lié à des problèmes sociaux et économiques existant dans les États touchés. La communauté internationale et les États doivent donc s'attaquer aux causes de la piraterie en mer, par exemple en proposant des moyens de subsistance de remplacement et en répondant aux doléances locales. La coopération régionale, aussi importante soit-elle, ne peut se substituer à l'action décisive que doit mener chaque État Membre afin d'empêcher les pirates d'utiliser son territoire terrestre pour perpétrer des actes de piraterie ou des vols à main armée en mer. La coopération régionale ne peut être effective sans l'adhésion totale de tous ceux qui y participent.

Je voudrais, à présent, évoquer la situation qui prévaut à l'intérieur et dans les environs du détroit d'Ormouz et de la mer Rouge et le long de la côte du Yémen, où les tensions persistent.

Les pays nordiques sont profondément préoccupés par les événements survenus l'année dernière, notamment l'attaque illégale perpétrée contre un navire marchand au large de la côte d'Oman, en violation du droit international, y compris du droit de

la mer, et qui a causé la mort de deux personnes innocentes originaires du Royaume-Uni et de Roumanie. Les pays nordiques condamnent dans les termes les plus vifs cette attaque odieuse et nos pensées vont à l'équipage et aux familles des personnes tuées dans cette attaque.

Les pays nordiques restent déterminés à assurer la sécurité et la désescalade dans le golfe de Guinée et à l'échelle de la région dans son ensemble. La concertation avec les partenaires régionaux sur les questions relatives à la sécurité maritime et au partage d'informations et sur les conditions de sécurité dans l'ensemble de la région est essentielle à une meilleure appréciation de la situation maritime, qui joue un rôle déterminant dans la lutte contre les problèmes de sécurité maritime à l'intérieur et dans les environs du détroit d'Ormouz.

Les pays nordiques réitèrent leur ferme engagement à prévenir et à lutter contre les problèmes de sécurité maritime par une démarche globale, ancrée dans les droits de l'homme et les libertés fondamentales. Ces droits, en particulier ceux des femmes et des filles, doivent aussi être dûment pris en compte dans le contexte des problèmes de sécurité maritime. La participation effective des femmes est cruciale non pas seulement parce qu'elle est indispensable à la mise en œuvre intégrale du programme pour les femmes et la paix et la sécurité, mais aussi parce qu'elle accroît l'efficacité des mesures et des politiques destinées à prévenir et à combattre les problèmes de la sécurité maritime. À cet égard, nous réitérons notre engagement à promouvoir et à soutenir la mise en œuvre des résolutions du Conseil de sécurité sur les femmes et la paix et la sécurité.

Une approche globale de la sécurité maritime est indispensable à la sauvegarde des intérêts communs en matière de prospérité et de sécurité dans le domaine maritime, y compris à la satisfaction de nos aspirations communes en matière de durabilité.

Annexe XXV**Déclaration du Représentant permanent de l'Équateur auprès de l'Organisation des Nations Unies, Cristian Espinosa**

[Original : espagnol]

Permettez-moi tout d'abord de féliciter l'Inde d'avoir inscrit cette question centrale à l'ordre du jour officiel du Conseil de sécurité. Je salue également les exposés de l'Ambassadrice Maria Luisa Ribeiro Viotti, Chef de cabinet du Secrétaire général, et de Ghada Fathi Waly, Directrice exécutive de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime.

Nous souscrivons à l'idée de départ, reflétée dans la note de cadrage du présent débat, à savoir qu'aucun pays au monde ne peut, à lui seul, contrôler ou protéger les biens, les ressources ou les lieux d'où proviennent les menaces transnationales qui pèsent sur la sécurité mondiale.

Nous convenons également que les capacités militaires en mer sont indispensables, mais pas suffisantes, pour relever les défis de la sécurité maritime, à moins qu'elles ne soient accompagnées d'une action globale et coordonnée couvrant toutes les dimensions du problème.

Nous reconnaissons qu'il s'agit du premier débat du Conseil, qui est axé sur une approche globale et prend en compte les mécanismes de coordination publics-privés et civils-militaires, le cadre réglementaire international en matière de sécurité maritime et, enfin, la nécessité de l'appréciation de la situation maritime.

À cet égard, je tiens à souligner qu'il y a tout juste une semaine, se sont tenues en Équateur, du 3 au 5 août, les Journées de sensibilisation aux questions maritimes 2021, au cours desquelles nous avons fait connaître les orientations maritimes, le travail de détection et de contrôle de la pêche illicite et la planification de l'espace marin équatorien, entre autres éléments clés.

Dans ce contexte, nous voudrions aborder trois points fondamentaux. Le premier a trait à la préoccupation de l'Équateur concernant les problèmes de sécurité en haute mer, notamment le terrorisme, la piraterie et les vols à main armée. Ces infractions sont liées à la traite des personnes et au trafic de drogues et d'armes, et impliquent la criminalité transnationale organisée, toutes choses que nous condamnons.

L'Équateur condamne également avec la plus grande fermeté le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations et considère que le multilatéralisme est le meilleur moyen de combattre ce fléau, raison pour laquelle nous estimons que l'adoption d'un accord international en la matière s'avère indispensable.

Le deuxième point concerne la nécessité de renforcer la coopération internationale en tant qu'outil essentiel permettant d'améliorer les capacités de protection, de prévention et de réaction, en vue de surmonter les problèmes posés par les activités criminelles en haute mer, notamment par l'échange d'informations et de renseignements, ainsi que par le transfert de technologies.

Troisièmement, je tiens à mettre en évidence le cadre international existant, comme l'Organisation maritime internationale (OMI) et surtout la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'Équateur réaffirme que la Convention est le principal cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire les activités intéressant les océans et les mers et reconnaît l'importance du Tribunal international du droit de la mer en tant que mécanisme principal de règlement pacifique des différends entre États.

L'Équateur doit fréquemment faire face à la présence de navires de pêche battant pavillon étranger à proximité de sa zone économique exclusive, en particulier près de la réserve marine des Galápagos. Les îles Galápagos et les eaux adjacentes abritent des écosystèmes marins d'une grande biodiversité et constituent un lieu de reproduction privilégié pour de nombreuses espèces de poissons et de baleines.

C'est pourquoi nous sommes profondément préoccupés par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui reste l'une des plus grandes menaces pour les stocks de poissons et les écosystèmes marins. Cette pratique a de graves conséquences pour la conservation et la gestion des ressources océaniques, ainsi que pour la sécurité alimentaire. Nous réaffirmons que tous les États sont tenus de mettre en œuvre des mesures de conservation des stocks de poissons chevauchants et des stocks de poissons grands migrants.

Enfin, je voudrais réaffirmer l'engagement de l'Équateur à soutenir pleinement les actions menées à l'échelle mondiale en faveur de la sécurité en mer.

Annexe XXVI

Déclaration du Représentant permanent de l'Éthiopie auprès de l'Organisation des Nations Unies, Taye Atske-Selassie

Le débat public sur la sécurité maritime et l'appel en faveur d'un renforcement de la coopération internationale viennent à point nommé. Les zones maritimes font l'objet d'un regain d'intérêt et de nouvelles manifestations de rivalité qui, parfois, frôlent la tension politique. Il en est particulièrement ainsi en ce qui concerne la mer Rouge et le golfe d'Aden – des zones maritimes adjacentes au continent africain en général et à la Corne de l'Afrique en particulier et qui revêtent, pour ces derniers, une importance capitale.

Les zones maritimes sont indispensables au maintien de la vie sur notre planète ainsi qu'aux infrastructures et aux interactions, à l'heure de la mondialisation. Elles sont également devenues un terrain propice à la criminalité organisée et aux catastrophes, notamment : la traite des personnes, le trafic d'armes et le trafic de drogues ; la piraterie ; le déversement de déchets et de substances dangereuses et polluantes. La sécurité des gens de mer est également devenue une question particulièrement préoccupante.

La dynamique du pouvoir et les rivalités dans la mer Rouge et le golfe d'Aden sont également en pleine évolution. L'intérêt commercial et militaire pour la région maritime va croissant. Parallèlement, nous assistons à une montée des activités criminelles, y compris une criminalité qui est fortement liée aux préoccupations de sécurité nationale des pays de la région de la Corne de l'Afrique.

Nous sommes convaincus qu'il faut aborder la question de la sécurité maritime en prenant en compte des facteurs géopolitiques et stratégiques multidimensionnels. En outre, parallèlement à la lutte contre les infractions maritimes, nous devons nous attacher à renforcer le développement durable de l'environnement maritime et à nous attaquer aux causes profondes de cette criminalité. Pour ce faire, l'ensemble des États et des parties prenantes concernés doivent adopter une démarche cohérente et participative.

Il existe de réelles possibilités en matière de coopération, de développement et aussi de protection de la sécurité maritime, qui pourront se concrétiser si le regain d'intérêt pour la zone maritime est convenablement piloté. Pour y parvenir, il y a lieu de promouvoir l'appropriation et la participation égale des pays riverains et non riverains des zones maritimes.

Avec plus de 26 000 milles marins de côtes et 90 % de son commerce international transporté par voie maritime, l'Afrique est la plus grande île entourée de zones marines dont les problèmes de sécurité préoccupent le monde entier. C'est ainsi que l'Union africaine a adopté la Charte africaine de 2016 sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050.

La Charte et la Stratégie appuient non seulement la sécurité maritime mais aussi la sécurité de la mise en valeur du milieu marin. Elles préconisent également une démarche cohérente et multidisciplinaire vis-à-vis de la sécurité maritime. En outre, l'Agenda 2063 met en avant le fait que l'économie bleue ou économie océanique est l'un des secteurs qui offrent le plus grand potentiel pour le développement global du continent.

D'autre part, en octobre 2019, l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) a accepté de défendre une position commune sur les affaires maritimes. Les États membres de l'IGAD sont conscients de la dispersion des

démarches concernant la mer Rouge et le golfe d'Aden, zones maritimes dans lesquelles la région de l'IGAD détient des intérêts prépondérants

Pour faire face aux problèmes qui se posent en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, la région de l'IGAD devrait prochainement adopter une démarche collective, qui passera par un renforcement de la coopération régionale. À cette fin, nous avons instauré une coopération au niveau des organisations bilatérales et interrégionales afin de mettre en place un partenariat en matière de sécurité maritime.

L'approche régionale permettra de faire face aux rivalités indues et aux tensions politiques qui en découlent, ainsi qu'aux mécanismes ad hoc, fondés sur le parrainage, qui, faute d'être contrôlés, aggraveront l'insécurité existante.

L'accès à la mer et le droit de navigation pour tous les États sont des principes fondamentaux du droit international. La sécurité maritime constitue donc une préoccupation pour tous les pays, qu'ils soient côtiers ou non. Tout dispositif ou structure qui a pour objet l'instauration d'une coopération internationale globale dans ce secteur doit associer les pays non côtiers. À cet égard, l'Éthiopie rejette les arrangements ad hoc et les initiatives et regroupements nationaux fondés sur le parrainage dans la mer Rouge et dans le golfe d'Aden.

Annexe XXVII

Déclaration de la Délégation de l'Union européenne auprès de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité d'observatrice

La sûreté maritime vise à garantir l'utilisation libre et pacifique des mers et constitue une condition préalable à la sûreté, à la propreté et à la sécurité des océans et des mers pour tous les types d'activités. Il s'agit donc d'une priorité claire pour l'Union européenne et ses États membres.

La République de Macédoine du Nord*, le Monténégro* et l'Albanie*, pays candidats, ainsi que la République de Moldova s'associent à la présente déclaration.

L'Union européenne et ses États membres constatent que la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) a touché tous les domaines de la vie et qu'elle exerce un impact croissant sur la paix mondiale et la stabilité internationale, y compris la sécurité maritime. La perturbation des chaînes d'approvisionnement pendant la pandémie a fait ressortir l'importance que revêtent les routes maritimes pour l'économie mondiale. L'Union européenne continuera de coopérer avec ses partenaires pour promouvoir le respect des principes fondamentaux régissant la traversée, la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la protection des océans, pour renforcer son rôle de prestataire mondial de sécurité maritime et pour promouvoir le droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

L'Union européenne est déterminée à renforcer les partenariats avec les organisations internationales, en particulier le système des Nations Unies, y compris l'Organisation maritime internationale, et avec les partenaires régionaux, en vue de garantir l'utilisation libre et pacifique du domaine maritime mondial. À cet égard, nous nous félicitons du débat public de ce jour et remercions l'Inde d'avoir inscrit ce point à l'ordre du jour du mois en cours.

L'Union européenne a élaboré et met en œuvre depuis près d'une décennie un cadre de politique générale ambitieux, qui s'inscrit dans sa stratégie de sécurité maritime. Cette stratégie, qui a été affinée par les conclusions du Conseil sur la sécurité maritime en juin 2021, vise à s'attaquer aux problèmes classiques, non traditionnels et naissants de la sécurité maritime et repose sur quatre piliers complémentaires. Elle est axée sur une coordination et sur une coopération renforcées à tous les niveaux et entre tous les secteurs (civil-civil, civil-militaire et militaire-militaire), à l'intérieur des frontières de l'Union européenne et au-delà, ainsi que sur une coopération internationale dynamique fondée sur un multilatéralisme inclusif, l'objectif étant de renforcer une gouvernance en mer fondée sur des règles, dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui établit le cadre juridique général dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers.

Avec ses 168 parties, dont l'Union européenne, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est reconnue à juste titre comme la constitution des océans dont les dispositions reflètent généralement le droit international coutumier et sont donc contraignantes pour tous les États. Il est donc indispensable de respecter à la fois les libertés dont jouissent tous les États en vertu de la Convention, ainsi que la souveraineté et les droits souverains des États côtiers sur leurs zones maritimes, y compris ceux qui sont générés par les îles.

L'Union européenne réaffirme sa ferme opposition à toute action unilatérale susceptible de porter atteinte à la stabilité régionale et à l'ordre international fondé

* La République de Macédoine du Nord, le Monténégro et l'Albanie continuent de faire partie du processus de stabilisation et d'association.

sur des règles et engage tous les États à régler les différends par des moyens pacifiques, conformément au droit international, particulièrement à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris ses mécanismes de règlement des différends. Des actes délibérés et injustifiés tels que l'incident récent impliquant le navire marchand *Mercer Street*, qui naviguait pacifiquement sur une voie de navigation bien établie, constituent une violation flagrante du droit international et enfreignent les règles inscrites dans la Convention.

Parmi les éléments marquants du large éventail de mesures que l'Union européenne met en œuvre pour promouvoir la sécurité maritime dans le cadre des Nations Unies et sur le plan international, on peut citer notamment les opérations maritimes suivantes : l'opération IRINI de la force navale de l'Union européenne, qui applique l'embargo sur les armes visant la Libye, conformément à la résolution [2292 \(2016\)](#) du Conseil de sécurité ; l'opération Atalanta de la force navale dans l'océan Indien, qui est l'interlocuteur des Nations Unies pour le programme d'escorte des navires du Programme alimentaire mondial et lutte avec succès contre la piraterie au large des côtes somaliennes depuis 2008, et dont le mandat a récemment été actualisé pour inclure la lutte contre le trafic de drogue et l'application de l'embargo des Nations Unies sur les armes visant la Somalie ; de nombreuses initiatives relatives à l'appréciation de la situation maritime et à des programmes de renforcement des capacités pour les États partenaires côtiers dans le golfe de Guinée, la mer Rouge, les Caraïbes ou les mers de Chine orientale et méridionale. La coopération opérationnelle et l'entraînement en mer se déroulent avec des partenaires extérieurs dans le cadre d'activités conjointes de lutte contre la criminalité menées par l'opération Atalanta avec les forces d'autodéfense japonaises, la marine djiboutienne et les forces navales indiennes, à proximité de sa zone d'opération.

À l'appui des accords régionaux et des codes de conduite internationaux, l'Union européenne et ses États membres coordonnent étroitement leurs capacités et leur aide financière afin de renforcer l'appréciation de la situation maritime des pays partenaires et d'améliorer la coopération régionale et la mise en réseau des autorités de police du domaine maritime.

En collaboration avec les bureaux et les organismes des Nations Unies, tels que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, avec lesquels elle examine régulièrement de nouvelles possibilités de renforcement de la collaboration, l'Union européenne finance et met en œuvre des projets visant à sécuriser les ports et les routes maritimes de commerce et de communication dans le domaine maritime mondial. L'Union européenne et ses États membres maintiennent également leur engagement par l'intermédiaire de mesures de lutte contre les trafics illicites, tels que la traite des personnes, le trafic de drogues et le trafic d'armes à feu, et par l'octroi de financements à des projets d'appui à la lutte contre les réseaux criminels agissant dans ce domaine.

Ajoutons que les changements climatiques et la dégradation de l'environnement constituent des menaces qui pèsent sur l'existence de l'humanité et sur la diversité biologique, ainsi que sur la santé des océans et des mers, qu'ils exercent un impact croissant sur la paix et la sécurité mondiales et la stabilité internationale, y compris la sécurité maritime, et qu'ils exigent une intervention collective urgente de la part de la communauté internationale.

Dans un monde qui évolue rapidement, l'Union européenne continuera à soutenir l'Organisation des Nations Unies, qui constitue une instance indispensable à la coopération internationale et la pierre angulaire du système multilatéral, notamment par le truchement de partenariats plus diversifiés et plus inclusifs avec toutes les parties prenantes concernées, y compris les États Membres de l'ONU, les organisations régionales, la société civile, les jeunes, les institutions financières

internationales, le secteur privé et le monde universitaire, afin de soutenir la modernisation de l'Organisation et de participer à l'élaboration des réponses mondiales aux défis du XXI^e siècle. L'Union européenne restera l'un des principaux animateurs d'un multilatéralisme véritablement inclusif et en réseau et jouera un rôle moteur au niveau mondial, dans la perspective de l'instauration d'un monde plus sûr, plus stable et plus prospère pour tous.

Annexe XXVIII

Déclaration de la Mission permanente des Fidji auprès de l'Organisation des Nations Unies

Les Fidji savent gré au Premier Ministre de l'Inde, M. Narendra Modi, d'avoir organisé ce débat public du Conseil de sécurité sur la question cruciale de la sûreté et de la sécurité maritimes, qui est une composante essentielle de la paix et de la sécurité internationales. Plus de 70 % de notre planète est constituée d'océans. Plus de 90 % du commerce mondial transite par les mers. L'océan est la principale source d'alimentation de la planète.

Les conditions de vie et la survie des Fidji dépendent de la sécurité et de la santé de sa zone maritime, dans le contexte d'un Pacifique bleu sûr et sécurisé. Les ressources océaniques contribuent grandement à notre bien-être et à celui des autres petits États insulaires en développement du Pacifique. La communauté internationale et le Conseil de sécurité devraient avoir tout particulièrement à cœur de veiller à ce que nos océans soient sûrs, sécurisés et sains, pour le bien de tous.

Le présent débat témoigne d'une évolution qui tombe à point nommé dans le cadre du rééquilibrage des priorités du Conseil de sécurité. Les Fidji se félicitent de cette évolution. Les Fidji et le Pacifique ont un intérêt tout particulier dans le présent débat. Les petits États du Pacifique sont les plus exposés à l'insécurité maritime croissante et en souffrent le plus. C'est la raison pour laquelle, pour les Fidji, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer revêt un caractère si crucial. La Convention, qui est la constitution de la mer, constitue le fondement et le cadre indiqué pour le règlement des conflits et des différends maritimes. Nous attendons maintenant avec autant d'espoir l'Accord de Paris sur les changements climatiques.

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et la sécurité maritime sont intrinsèquement liés. Les objectifs de développement durable du Programme 2030 visent à atteindre le développement durable et, par ce truchement, à consolider la paix et à réduire les possibilités de conflit. Une économie bleue durable est un élément essentiel de cette entreprise.

Le Pacifique bleu et les océans sont de plus en plus le théâtre d'activités criminelles illégales et organisées. Il est frappant que le débat du Conseil de sécurité sur la sécurité maritime se tienne le jour même de la publication du rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat consacré aux éléments scientifiques de sa sixième évaluation. Les Fidji et les petits États insulaires du Pacifique ont informé le Conseil des répercussions du réchauffement de la planète sur les pêcheries et les stocks de poissons dans les petits États du Pacifique.

Le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui est publié aujourd'hui, prévoit un avenir plus sombre et plus catastrophique pour les Fidji et les petits États insulaires en développement du Pacifique. Les effets combinés de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de la migration des pêcheries due aux changements climatiques sont à l'origine d'une grave insécurité économique pour nombre de communautés et de pays dont la survie est tributaire du thon et des pêcheries. La stabilité des économies et des États côtiers conditionnent l'existence d'un Pacifique bleu ouvert et sûr.

Les Fidji souhaitent insister sur ce qui suit.

Le droit international revêt une grande importance pour ce qui est de l'utilisation des océans. Il garantit les intérêts nationaux de tous les États, l'utilisation durable des ressources marines et la santé de l'environnement maritime et de la vie marine et

préserve des voies maritimes libres et ouvertes pour le commerce et les voyages dans le monde entier.

Le droit offre également un cadre qui permet de prévenir et d'enrayer les activités criminelles dans le domaine maritime. On citera, parmi ces activités, la piraterie, les vols à main armée en mer, le trafic de drogues et d'armes, la pollution, la traite des personnes et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Le respect des obligations découlant du droit international revêt une grande importance en ce qui concerne la paix et la sécurité internationales.

L'océan est une super-autoroute sans frontières physiques. Le partage des informations, l'efficacité de la surveillance et la coordination des interventions sur l'immense étendue de l'océan sont essentiels. Ce sont là les principales difficultés auxquelles les Fidji et les autres petits États insulaires doivent faire face. Nous espérons que la présente réunion permettra de dégager de meilleures options de partage et d'échange d'informations et aussi de mieux coordonner la surveillance et les activités de police dans le Pacifique bleu.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée, les activités criminelles en haute mer et la lutte contre la pollution et le travail forcé mettent à rude épreuve les capacités de surveillance maritime des petits États. Je remercie nos partenaires régionaux, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la France, les États-Unis d'Amérique et d'autres pays, pour le soutien qu'ils apportent à la surveillance maritime aux Fidji et dans l'ensemble des petits États insulaires en développement du Pacifique. Il reste que les pressions multidimensionnelles que subit la sécurité maritime exercent de fortes contraintes sur les ressources et le potentiel. Ces contraintes s'intensifient et constituent un fardeau croissant que les petits États ne peuvent guère supporter.

La coopération internationale et régionale en matière de sécurité joue un rôle essentiel dans le renforcement des capacités, le partage des informations et la collaboration dans les domaines de la surveillance et des activités de police. Les organisations régionales jouent également un rôle essentiel dans la coordination des initiatives régionales.

En 2018, les îles du Pacifique ont adopté la Déclaration de Boe sur la sécurité régionale, qui donne acte du caractère multidimensionnel de la sécurité. Les îles du Pacifique ont indiqué que les changements climatiques constituaient la menace la plus grave qui pesait sur les moyens d'existence, la sécurité et les conditions de vie des populations du Pacifique.

Les changements climatiques créent un cycle de destruction, de conditions environnementales difficiles et de déplacements. Les catastrophes climatiques telles que les super-cyclones, les inondations graves et les périodes de sécheresse prolongées ne cessent de se multiplier et de s'aggraver. La hausse du niveau des mers entraîne la perte de terres dans les communautés insulaires et côtières et aggrave la sécurité alimentaire et hydrique. Ces phénomènes, qui sont sources de difficultés économiques, motivent des réinstallations de communautés et pourraient entraîner des migrations de masse à l'avenir. Ils surpassent la capacité de nos communautés et de nos États à faire front. Ce sont des facteurs d'instabilité.

La sécurité maritime est essentielle au développement de l'économie bleue durable des Fidji et du Pacifique. En tant que nation insulaire, notre identité et nos conditions de vie sont intimement liées à la santé de l'océan. Lorsque la santé de l'océan et de sa vie marine est si gravement menacée, les actions que nous entreprenons en vue du développement d'une économie bleue durable se trouvent irrémédiablement compromis.

L'océan n'est pas un dépotoir. La réduction de la pollution due au transport maritime et au plastique et l'élimination de la pollution nucléaire sont importantes pour la santé des océans et de leurs écosystèmes. L'ampleur et la portée de ces menaces exigent désormais une intervention mondiale.

L'Accord international relatif aux mesures du ressort de l'État du port vise à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Les États sont encouragés à devenir parties à cet accord, qui contribuera à réduire la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans le monde et ses répercussions préjudiciables sur la sécurité maritime.

Les Fidji proposent que la sécurité maritime soit inscrite à l'ordre du jour annuel du Conseil de sécurité. En mettant davantage l'accent sur la sécurité maritime, le Conseil peut favoriser un meilleur respect du droit maritime international, promouvoir la transparence en haute mer et soutenir les mesures de confiance dans les situations de désaccord. La cohérence des actions menées par le système des Nations Unies et la communauté internationale dans le domaine maritime aura des effets bénéfiques sur la sécurité maritime régionale et mondiale. Le débat du Conseil de ce jour est un début intéressant, qui reste cependant un petit pas.

Les Fidji ont récemment adopté leur première politique océanique nationale. Celle-ci vise à intégrer toutes les initiatives des pouvoirs publics et de la société civile. La gestion durable de l'océan et des ressources marines est la clé du développement durable pour les Fidji et les petits États insulaires et aussi celle de la réalisation des objectifs du Programme 2030. Il s'agit de conditions indispensables de la consolidation et de la pérennisation de la paix dans nos communautés.

Annexe XXIX

Déclaration de la Mission permanente de l'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies

L'ordre international fondé sur des règles détermine partout notre coexistence – sur terre, dans l'espace, dans le cybermonde et en mer.

Malheureusement, cet ordre a été soumis à des pressions manifestes. Nous devons plus que jamais le défendre et le préserver.

Il convient de préserver, tout particulièrement, l'intégrité de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers.

En apportant notre contribution au Groupe des Amis de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, nous soulignons l'importance que revêt la Convention en tant que « constitution des mers ».

L'Allemagne invite tous les États à réaffirmer leur attachement aux libertés en haute mer, en particulier la liberté de navigation et de survol, et le droit de passage inoffensif, consacrés par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Par ailleurs, l'Allemagne reste fermement attachée au règlement pacifique des différends maritimes, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris par le truchement des procédures obligatoires qui y sont prévues. Les avis consultatifs du Tribunal international du droit de la mer peuvent également contribuer à renforcer le droit de la mer.

Parmi les difficultés auxquelles font actuellement face l'ordre maritime et la sécurité internationale, la piraterie, les vols à main armée en mer et autres activités illicites et illégales en mer restent des sources de grande préoccupation. Les menaces maritimes telles que la piraterie ne mettent pas seulement en danger les navires et leurs équipages, mais elles remettent également en cause les libertés des mers. C'est pourquoi l'Allemagne s'engage avec détermination dans la lutte contre la piraterie.

Le 1^{er} août 2021, l'Allemagne a adhéré à l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, dont elle est fière d'être désormais membre.

L'Allemagne soutient les missions et les opérations maritimes de l'Union européenne, qui constituent des outils supplémentaires essentiels à la préservation de l'ordre international fondé sur des règles et qui visent à empêcher le commerce de marchandises illégales, à surveiller l'application des sanctions de l'ONU et à protéger les livraisons du Programme alimentaire mondial.

Dans ce contexte, l'Indo-Pacifique revêt une importance cruciale : c'est la raison pour laquelle la frégate allemande *Bayern* a pris la mer le 2 août 2021, avec, pour mission de contribuer à faire respecter le droit international et à renforcer la sécurité dans l'Indo-Pacifique, aux côtés de nos partenaires. La frégate participera à la surveillance maritime de l'application des sanctions de l'ONU à la République populaire démocratique de Corée, effectuera des manœuvres conjointes avec des partenaires dans la région indo-pacifique et traversera la mer de Chine méridionale.

Cette mission s'inscrit dans le cadre d'une coopération maritime accrue et d'un renforcement de l'engagement de l'Allemagne dans la région, notamment par l'intermédiaire du partenariat stratégique de l'Union européenne avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est.

Nous sommes favorables à une présence accrue des États membres de l'Union européenne dans la région indo-pacifique, où le concept de présences maritimes coordonnées, conçu pour renforcer la sécurité maritime dans une zone maritime donnée, pourrait être valablement appliqué.

Les changements climatiques et la dégradation de l'environnement exigent aussi une intervention collective urgente. Non seulement ces phénomènes menacent l'existence de l'humanité, la biodiversité et la santé des océans, mais ils ont également des répercussions croissantes sur la paix mondiale et la stabilité internationale, y compris la sécurité maritime. La haute mer doit être considérée comme un bien public mondial, qui assure la stabilisation du climat et fournit des aliments, des emplois et d'autres avantages vitaux pour l'humanité et l'écosystème mondial.

Plus que jamais, il est nécessaire d'adopter un instrument international ambitieux et juridiquement contraignant, dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. Cette démarche demeure une priorité politique pour nous.

Annexe XXX

Déclaration du Représentant permanent du Ghana auprès de l'Organisation des Nations Unies, Harold Adlai Agyeman

Nous nous félicitons du présent débat public de haut niveau et pensons que le thème retenu, à savoir « Renforcer la sécurité maritime : un argument en faveur de la coopération internationale », arrive à point nommé et contribuera, dans une large mesure, à relancer l'engagement multilatéral à répondre aux préoccupations actuelles que la situation maritime suscite en ce qui concerne le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Nous nous associons à la déclaration commune présentée par le Brésil au nom des membres de la zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud.

Le multilatéralisme continue de jouer un rôle essentiel dans le règlement des problèmes mondiaux de notre époque et la sécurité maritime ne fait pas exception. À cet égard, le Ghana rappelle les résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) par lesquelles le Conseil de sécurité a encouragé les États Membres de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale et la Commission du golfe de Guinée à élaborer une stratégie régionale de lutte contre la piraterie, en coopération avec l'Union africaine, pour faire face à la criminalité maritime. Le rôle qu'ont joué la Commission de consolidation de la paix, le Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest et le Sahel (UNOWAS) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) dans le renforcement des capacités des États Membres s'est avéré utile et doit être davantage soutenu. Nous saluons également la contribution de l'ONUDC au renforcement du département juridique du Centre interrégional de coordination pour la mise en œuvre de la Stratégie régionale de sécurité et de sûreté maritimes en Afrique centrale et de l'Ouest, basé à Yaoundé, en vue de la mise en œuvre de la stratégie régionale dans le golfe de Guinée.

Il ne fait aucun doute que les activités criminelles en mer nuisent au développement d'une économie océanique durable qui, si elle est correctement gérée, peut arracher de la pauvreté plusieurs millions de personnes et les intégrer dans une croissance et une prospérité inclusives, comme le prévoit l'objectif de développement durable n° 14. Le Ghana se félicite donc du thème du débat et de la déclaration de la présidence qui, nous le croyons, confortent l'action multilatérale entreprise pour renforcer la sécurité et la sûreté maritimes. Tout en saluant la déclaration de la présidence, le Ghana partage l'avis selon lequel il convient de mettre davantage l'accent sur les accords et initiatives à caractère régional qui visent à lutter contre la criminalité maritime. Ces arrangements régionaux, tels que le dispositif de sécurité maritime de Yaoundé et d'autres initiatives de parties prenantes, comme la présence maritime coordonnée de l'Union européenne dans le golfe de Guinée et le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, pour n'en citer que quelques-uns, contribuent de manière déterminante à la réalisation de progrès effectifs dans le domaine du renforcement de la sécurité maritime.

En dépit du rôle important que joue la communauté internationale dans le renforcement de la sécurité maritime, le Ghana reste préoccupé par la recrudescence de la piraterie maritime dans le golfe de Guinée. Le golfe représente environ 25 % du trafic maritime africain et près de 20 % des ports maritimes commerciaux. Avec des ressources prouvées en hydrocarbures, en minéraux et en pêches, l'espace maritime connaît un intérêt croissant pour le développement des ressources océaniques, y compris celles des eaux territoriales ainsi que les ressources de la haute mer et des fonds marins. Toutefois, le potentiel économique du golfe est menacé par la montée de la criminalité maritime. Par exemple, en 2020, sur 135 enlèvements en mer, 130 comportant la prise en otage de marins et de membres d'équipage se sont produits dans le golfe. Par ailleurs, au cours du seul premier trimestre de 2021, comme signalé

par le Bureau maritime international, sur les 38 incidents maritimes signalés dans le monde, 43 % ont été enregistrés dans le golfe, contre 47 pour le même trimestre en 2020. Malgré la baisse des tendances trimestrielles relevée cette année, il apparaît clairement que le recours à la violence pour la perpétration d'actes de piraterie et de crimes maritimes connexes enregistre une progression. Le nombre croissant d'attaques armées contre des navires tels que les pétroliers et les chimiquiers est attesté par le nombre de membres d'équipage enlevés.

La hausse de la criminalité maritime peut s'expliquer par un certain nombre de facteurs, tels que les insuffisances relevées sur les plans juridique et juridictionnel, les conflits et les troubles, le sous-financement des services de police, l'insuffisance des capacités maritimes et l'absence de perspectives économiques.

Bien qu'il soit difficile d'obtenir des données, les effets préjudiciables de la criminalité maritime dans le golfe de Guinée et dans le monde apparaissent considérables. Les experts du secteur estiment qu'en 2017 le coût direct de la piraterie s'est élevé à environ 818,1 millions de dollars. Lorsque le risque de piraterie est pris en compte dans l'assurance sous la forme de coûts de mesures d'atténuation, les répercussions sur les économies des pays côtiers comme des pays enclavés s'aggravent. Les coûts sont encore plus élevés si l'on y ajoute la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, qui est estimée à quelque 1,5 milliard de dollars. Les fonds d'origine illicite que les bandits opérant en mer acquièrent, notamment grâce au marché noir florissant des produits pétroliers, leur ont permis de s'équiper et de se doter de la capacité d'attaquer des navires plus loin en haute mer.

Par ailleurs, la criminalité maritime constitue une menace pour la situation humanitaire dans la région, dans la mesure où elle affecte l'acheminement d'une aide humanitaire vitale transportée par voie maritime. Actuellement, dans la région, plus de 20 millions de personnes ont besoin d'une aide humanitaire qui doit permettre, notamment, de faire face à l'insécurité alimentaire. Dans l'ensemble, le commerce intra-africain, qui est un objectif clé du programme d'intégration de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Zone de libre-échange continentale africaine, subit un contrecoup, dans la mesure où les activités de ces pirates menacent la libre circulation des biens et des services.

Comme vous pouvez le constater à présent, la question de la sécurité maritime est une priorité absolue de l'Afrique de l'Ouest. La cinquantième session ordinaire de la Conférence des chefs d'État et de gouvernement des États membres de la CEDEAO, qui s'est tenue à Accra le 19 juin 2021, a exprimé son inquiétude face à la question de la sécurité maritime dans la région et a réitéré son appel à ses pays membres afin qu'ils mettent pleinement en œuvre les mesures adoptées aux niveaux national, régional et continental pour garantir la sécurité et la sûreté maritimes dans le golfe de Guinée. Elle a chargé le Président de la Commission de la CEDEAO de prendre les mesures appropriées, en consultation avec les pays membres, pour rendre pleinement opérationnel le dispositif de sécurité maritime de la CEDEAO. En sa qualité de Président en exercice de la CEDEAO, le Ghana est déterminé à coopérer avec tous les partenaires, au niveau multilatéral, afin de contribuer à mettre en œuvre la stratégie relative à l'amélioration de la sécurité maritime dans la région.

Il ressort clairement de l'évolution récente de la situation de l'espace maritime qu'il y a lieu de combler l'écart entre les objectifs des politiques mises en place et les résultats de la mise en œuvre desdites politiques. Certains États côtiers ont toujours besoin d'un soutien important qui doit leur permettre de renforcer leurs capacités navales, de moderniser leurs équipements maritimes et de financer leurs activités opérationnelles navales. Nous tenons donc à souligner la nécessité de renforcer les dispositifs régionaux afin qu'ils puissent faire face à ces défis. En ce qui concerne la région de l'Afrique de l'Ouest, le Ghana estime que le Code de conduite relatif à la

répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, signé en 2013, reste le cadre le plus viable pour la prise en charge de la menace que représentent la piraterie et les vols en mer. La mise en œuvre du Code de conduite de Yaoundé exige ainsi un soutien accru, notamment sur le plan financier.

Au niveau national, la sécurité maritime demeure une priorité pour le Gouvernement ghanéen. En tant qu'État côtier, le Ghana prend toutes les mesures nécessaires pour moderniser ses navires militaires et renforcer le régime juridique relatif aux crimes commis en mer. Il poursuivra cette action et continuera à soutenir, dans la mesure de ses moyens, les initiatives similaires des États côtiers voisins. Comme autre gage de sa volonté d'agir dans ce domaine, le Ghana prévoit d'adopter, cette année, une stratégie maritime nationale intégrée et globale. La stratégie vise à améliorer la coopération inter-organismes et à stimuler ainsi la collaboration entre les forces terrestres, maritimes et aériennes et les principales parties prenantes du pays.

Le Ghana donne acte du rôle que jouent des parties prenantes dans la lutte contre les crimes maritimes dans la région, notamment l'Union européenne, qui a mis en place une politique de sécurité maritime pour le golfe de Guinée et s'emploie à la mettre en œuvre. Nous encourageons le renforcement de ces partenariats ainsi que l'initiative du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée. Nous saluons également l'Obangame Express, qui est le plus grand exercice naval multinational d'Afrique de l'Ouest destiné au personnel de sécurité et organisé sous les auspices du Commandement des forces des États-Unis en Afrique. Cette initiative vise à améliorer la coopération régionale, l'appréciation de la situation maritime et les compétences en matière d'interdiction tactique, de manière à renforcer les capacités collectives des pays du golfe de Guinée et d'Afrique de l'Ouest en matière de lutte contre les activités illicites en mer. Ces initiatives, qui s'ajoutent aux interventions d'autres acteurs clés, tels que la Commission de consolidation de la paix, l'ONUSC et l'UNOWAS, pour n'en citer que quelques-uns, sont essentielles et doivent être encouragées.

Le Ghana recommande une amélioration urgente des programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités aux niveaux national et régional, qui permette d'apporter des solutions aux problèmes de la sécurité maritime. De même, il convient de renforcer la formation opérationnelle conjointe et coordonnée afin d'améliorer l'interopérabilité sur la base de procédures harmonisées. Le développement du renseignement maritime et le partage efficace et rapide de ce renseignement restent nécessaires au renforcement de la sécurité maritime. Nous voudrions également souligner qu'il importe de renforcer les mécanismes régionaux en vue de promouvoir l'amélioration de la sécurité maritime, notamment la mise en place des centres de coordination interrégionaux dans le golfe de Guinée et la création de centres maritimes dans les différentes zones sous les auspices des centres multinationaux de coordination maritime.

Le Ghana partage l'avis selon lequel les mesures prises en faveur de la sécurité maritime doivent être appuyées par une démarche faisant appel à l'ensemble de la société. À cette fin, nous devons étudier plus avant les voies et moyens d'améliorer les canaux de communication entre les pouvoirs publics et le secteur privé concernant la sécurité maritime. En outre, nous soutenons l'appel à accroître les investissements en vue d'aider à améliorer, dans le domaine de la sécurité maritime, la recherche, la collecte et l'analyse des données, ainsi que les procédures judiciaires. Si les actes de piraterie et les vols maritimes ont lieu en mer, c'est sur terre que ces gains illicites sont dissimulés et utilisés. Il faut donc prendre, d'urgence, des mesures en vue d'améliorer les législations nationales, de renforcer les enquêtes criminelles et d'engager activement des poursuites.

En conclusion, le Ghana félicite une fois de plus l'Inde pour avoir organisé un débat sur ce sujet très important. Nous vous assurons de notre engagement, en notre qualité de Président en exercice de la CEDEAO, à approfondir la coopération et le partenariat entre l'ONU et notre groupe régional en vue de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes. Nous devons donc œuvrer ensemble en vue de lutter contre la criminalité en mer et d'empêcher le développement de toute convergence d'intérêts et d'intentions entre les bandits opérant en mer et leurs homologues basés à terre.

Annexe XXXI

Déclaration de la Mission permanente de la Grèce auprès de l'Organisation des Nations Unies

Tout en s'associant pleinement à la déclaration présentée par l'Union européenne, la Grèce voudrait formuler quelques observations supplémentaires.

La Grèce est un pays que de fortes attaches lient aux mers en raison de la longueur de son littoral continental et insulaire et de l'importance de sa flotte marchande. C'est ainsi que revêtent un caractère absolument prioritaire : le maintien de la paix, de la stabilité et de la sécurité sur les mers et les océans ; la liberté de navigation ; la préservation du milieu marin et de ses ressources naturelles biologiques et non biologiques ; la protection de la vie humaine en mer ; la protection des routes et des infrastructures maritimes critiques ; la sûreté et la sécurité des navires ainsi que les conditions de vie des personnes vivant dans les zones côtières. La sécurité maritime, qui est un facteur clé de l'essor des activités maritimes, est également une condition essentielle de la croissance bleue.

La Grèce est partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à toutes les grandes conventions internationales traitant de la criminalité maritime, notamment la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et les Protocoles s'y rapportant, ainsi qu'aux instruments mondiaux de lutte contre le terrorisme. À ce titre, nous soutenons résolument un renforcement de la coopération entre les parties à ces conventions, qui devrait permettre de lutter efficacement contre la criminalité maritime sous toutes ses formes. La Grèce voudrait également souligner l'importance que revêt la mise en œuvre intégrale des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité par tous les États Membres de l'ONU.

La Grèce attache une grande importance à la mise en œuvre de la convention SOLAS et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et des Protocoles s'y rapportant. S'agissant de la gouvernance, la Grèce soutient fermement le rôle et l'action de l'Organisation maritime internationale consistant à élaborer des politiques et des instruments normatifs de poids en matière de sécurité et à renforcer les capacités des États par le truchement de la collaboration multilatérale et de la coopération technique.

La Grèce est partie prenante et entièrement acquise aux opérations et aux initiatives internationales pertinentes, telles que l'opération Sea Guardian et l'activité en mer Égée de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), les opérations Atalanta et IRINI de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne, le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, le Forum du Document de Montreux et, bientôt, nous l'espérons, l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, dont l'objet est de lutter, dans le plein respect du droit international, contre la piraterie et les autres problèmes de la sécurité maritime. Nous considérons également que la promotion continue de ces initiatives et la participation active de tous les États intéressés sont appelés à jouer un rôle important dans l'élimination de la criminalité maritime. Par ailleurs, la Grèce dispense une formation en matière de sécurité maritime au Centre OTAN d'entraînement aux opérations d'interception maritime, situé en Crète.

Les liens entre les différents problèmes et entre les différentes formes de criminalité maritime exigent une démarche intégrée et globale vis-à-vis de la question de la sécurité maritime. À titre d'exemple, si différents organismes recueillent des informations extrêmement utiles provenant d'une surveillance de surface ou par

satellite, le principe de la « nécessité de partager » n'est pas encore ancré dans les esprits. C'est pourquoi il est indispensable de mettre au point des mécanismes qui permettent de promouvoir constamment l'échange d'informations de manière à améliorer davantage encore l'appréciation de la situation maritime.

La communauté internationale dispose d'un bon bilan en matière de réglementation et de renforcement des capacités maritimes. De fait, la sécurité en mer s'est considérablement améliorée au fil des ans. Toutefois, il faut se garder d'un excès d'optimisme, étant donné qu'apparaissent aussi de nouveaux défis – les cybermenaces en étant l'exemple le plus remarquable – qui créent des risques importants dans le domaine maritime. Par conséquent, et puisqu'il y a d'excellentes raisons de renforcer la sécurité maritime, nous devons commencer par déterminer dans quelle mesure nous pouvons mieux exploiter, de bonne foi et collectivement, notre acquis maritime. Puis, lorsque des lacunes sont mises au jour, des initiatives et des mécanismes multilatéraux peuvent mettre à disposition les moyens de coopération appropriés.

Pour conclure, la Grèce tient à souligner le fait que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue le cadre juridique approprié dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers et qu'elle offre la sécurité juridique nécessaire permettant de faire face aux menaces existantes ou naissantes concernant la sécurité maritime.

Annexe XXXII

Déclaration de la Mission permanente du Guatemala auprès de l'Organisation des Nations Unies

[Original : espagnol]

Le présent débat public est d'une pertinence particulière dans la mesure où la sûreté maritime est un volet du secteur maritime mondial où le droit international et les lois nationales sont mis en œuvre, dans le cadre d'une optique mondiale qui vise à garantir que les océans sont régis par l'état de droit et que, par conséquent, les transports, les infrastructures, l'environnement et les ressources maritimes sont protégés et utilisés de manière durable. Notre délégation est donc reconnaissante à la présidence de la République de l'Inde d'avoir organisé ce débat.

Le Guatemala tient à souligner la nécessité de promouvoir une politique de sécurité maritime qui permette de préserver la liberté de navigation, de protéger le commerce maritime, de protéger la vie humaine en mer, de prévenir et de combattre les activités criminelles et les actes terroristes en mer, de protéger et de conserver le littoral, l'environnement et les ressources marines, ainsi que de prévenir les catastrophes ou les accidents en mer et d'y faire face.

Ma délégation estime que la coopération multilatérale revêt une importance particulière en ce qui concerne le maintien de la sécurité maritime. Dans cette optique, l'assistance technique et les mesures de renforcement des capacités aux niveaux national, régional et mondial sont nécessaires à la réalisation de cet objectif. Nous voudrions évoquer, à titre d'exemple, le travail de la Commission interaméricaine de lutte contre l'abus des drogues de l'Organisation des États américains, où plusieurs réunions d'experts sur le trafic maritime de drogues ont permis d'alimenter le débat sur la sécurité maritime et d'échanger des pratiques exemplaires entre les États.

Le Guatemala est également convaincu que le régime juridique international qui régit les activités dans les océans est le fondement qui doit guider le comportement des États en mer, assurer la continuité de l'ordre international fondé sur des règles et protéger les écosystèmes marins et côtiers de manière durable. Dans ce contexte, nous sommes convaincus que les conventions, les instruments, les processus et les initiatives existants liés au droit de la mer contribuent à produire des résultats optimaux pour les océans, contribuent au développement des États et doivent être mis en œuvre de manière à profiter à l'humanité dans son ensemble.

Un bon exemple du fonctionnement de ces instruments est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui, étant donné que son champ d'application couvre 70 % de la surface de la Terre, est un instrument clé pour le maintien de la paix, de la coopération et des bonnes relations entre les États, grâce notamment au fait qu'elle définit les zones maritimes et les droits de navigation, assure la protection de l'environnement et comporte un mécanisme de règlement des conflits.

S'agissant de la protection de l'environnement et des ressources marines, il convient de souligner l'importance que nous attachons à la mise en œuvre de l'objectif de développement durable n° 14 relatif à la vie sous-marine. Le Guatemala donne acte de l'initiative visant à négocier un instrument juridiquement contraignant concernant la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale. Nous estimons que la négociation de son contenu revêt une importance particulière, dans la mesure où celui-ci déterminera l'héritage que nous laisserons aux générations futures. À cet égard, nous tenons à souligner la nécessité de renforcer les échanges de connaissances scientifiques, le renforcement des capacités et le transfert de technologies marines, en particulier pour les pays en développement, car il s'agit d'éléments clés pour la mise en œuvre

effective des dispositions dudit instrument, qui peuvent par ailleurs contribuer à la mise en œuvre d'autres conventions, et notamment du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

Annexe XXXIII

Déclaration du Chargé d'affaires par intérim de la Mission permanente de l'Indonésie auprès de l'Organisation des Nations Unies, Mohammad Kurniadi Koba

Le débat de ce jour appelle, de la part de ma délégation, trois observations.

La première porte sur l'importance que revêt le respect de l'état de droit dans la préservation de la sécurité maritime.

Compte tenu de la diversité des menaces qui ont trait aux mers, notamment la criminalité transnationale, la dégradation de l'environnement et les différends territoriaux, nous estimons que la communauté internationale et toutes les parties prenantes doivent intervenir en défendant le droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Dans cette optique, nous tenons à souligner que les différents types de juridictions, tels que prescrits par le droit international, à savoir l'État côtier, l'État du pavillon et l'État du port, constituent les instances auxquelles il est fait recours en dernier ressort pour ce qui est de l'application des diverses lois et réglementations relatives à la sûreté maritime.

Si l'Indonésie est consciente qu'une riposte efficace aux menaces maritimes exige une coopération internationale effective, nous devons respecter le principe de ces juridictions et le recours à ces dernières afin d'éviter toute situation de désordre en mer.

Il incombe donc à la communauté internationale d'intensifier les actions de collaboration afin de renforcer les capacités des États, notamment par l'échange d'informations et de renseignements, l'assistance et le soutien techniques et le développement du réseau des responsables de l'application du droit maritime.

Deuxièmement, les mécanismes régionaux sont les premiers intervenants face aux menaces maritimes.

De nombreuses formes de coopération et de mécanismes maritimes existent en Asie du Sud-Est. On citera, à titre d'exemples : les patrouilles du détroit de Malacca, organisées par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour ; la patrouille trilatérale, gérée par l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines dans la mer de Sulu ; la patrouille navale coordonnée entre l'Indonésie et l'Inde dans la région de l'océan Indien depuis 2002.

Nous menons aussi des débats, à l'échelle régionale, sous les auspices du Forum maritime de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), du Forum régional de l'ASEAN, de l'Association des États riverains de l'océan Indien et d'autres instances.

Par ailleurs, nous estimons que la coordination interrégionale doit être mise en œuvre pour renforcer les mesures de sécurité maritime.

À cet égard, nous appelons l'attention sur l'initiative dénommée « ASEAN Outlook on the Indo-Pacific » (Orientations de l'ASEAN sur la région indo-pacifique), qui vise à renforcer le mécanisme de coopération de l'ASEAN avec d'autres mécanismes régionaux et à promouvoir les principes d'ouverture, d'inclusion, de transparence, de respect du droit international et de primauté de l'ASEAN dans la région indo-pacifique.

Troisièmement, il convient d'accorder une plus grande attention à la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Cette pêche constitue l'une des menaces les plus pressantes qui pèsent actuellement sur la sécurité maritime.

Les effets préjudiciables de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée sont exacerbés par l'implication de groupes criminels organisés qui opèrent au niveau transnational pour obtenir des revenus illicites par des moyens tels que le trafic de migrants, la traite des personnes et le trafic de drogues.

Il convient donc de prendre conscience de la dimension de criminalité transnationale organisée de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et de s'attaquer au problème dans le cadre des conventions pertinentes de lutte contre la criminalité, telles que la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

En conclusion, nous devons veiller à ce que les mers et les océans demeurent pacifiques et sûrs si nous voulons voir l'avènement d'un écosystème mondial de paix, de stabilité et de prospérité.

Dans cette optique, l'Indonésie est disposée à collaborer avec la communauté internationale en vue de renforcer la coopération dans le domaine de la sécurité maritime.

Annexe XXXIV

Déclaration de la Chargée d'affaires par intérim de la Mission permanente de la République islamique d'Iran auprès de l'Organisation des Nations Unies, Zahra Ershadi

D'après le Groupe de la Banque mondiale, plus de 80 % du commerce international emprunte la voie maritime et le volume du commerce maritime devrait doubler à l'échéance de 2030 et quadrupler à l'échéance de 2050. Ces chiffres témoignent, à eux seuls, de l'importance des océans et des mers dans l'économie mondiale et confirment l'importance vitale de la sécurité maritime en tant que bien commun de l'humanité et la nécessité de préserver ce bien.

Possédant les plus longues côtes sur des voies navigables d'importance stratégique telles que le golfe Persique, la mer d'Oman et le détroit d'Ormouz, ainsi qu'une grande capacité de transport maritime, et aussi en tant que grand pays producteur de pétrole et de gaz, la République islamique d'Iran se préoccupe grandement de la sécurité maritime, à laquelle elle attache une importance particulière.

La sûreté maritime est essentielle pour ce qui est de garantir la liberté de navigation, de faciliter les communications internationales, de promouvoir des utilisations pacifiques des mers et des océans et de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et la préservation du milieu marin, et aussi de favoriser le progrès économique et social de tous les peuples et le renforcement de la paix, de la sécurité, de la coopération et des relations amicales entre toutes les nations.

L'on admet, comme principe fondamental, qu'il incombe au premier chef aux États, conformément aux obligations qu'ils assument en vertu du droit international, d'assurer la sécurité maritime, notamment en luttant efficacement contre les crimes maritimes, tels que la piraterie et les vols à main armée en mer. Le cas échéant, la lutte contre la criminalité maritime peut être soutenue, au niveau régional, par la coopération et le partenariat des États de la région concernée et, en haute mer, par la coopération internationale.

Néanmoins, toutes ces activités doivent être menées en pleine conformité avec les principes fondamentaux du droit international, notamment dans le strict respect de la souveraineté des États et en s'abstenant de recourir à la menace ou à l'usage de la force contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des États.

Même s'il existe un ensemble assez fourni de règlements et si l'on dispose de capacités considérables de lutte contre les crimes maritimes, l'imposition de mesures coercitives unilatérales, qui est contraire au droit international et à la Charte des Nations Unies, a entravé notre accès à des technologies et à des équipements nouveaux, adaptés aux nouvelles tendances et au niveau de sophistication des activités criminelles.

Malgré cela, et pleinement résolue à s'acquitter de ses obligations internationales pertinentes, la République islamique d'Iran a continué à contribuer de façon appréciable à la promotion de la sécurité maritime, notamment en luttant contre les crimes maritimes, particulièrement la piraterie.

Cela fait maintenant plus de dix ans que les forces navales de la République islamique d'Iran sont déployées dans l'océan Indien et les zones adjacentes pour soutenir la lutte engagée à l'échelle internationale contre la piraterie dans cette région. À plusieurs reprises, dans ses rapports pertinents, le Secrétaire général a donné acte de cette contribution, qui a également été saluée par le Conseil de sécurité dans de nombreuses résolutions.

Par ailleurs, la sixième réunion du Symposium naval de l'océan Indien (Indian Ocean Naval Symposium), qui réunit 24 États Membres et a pour objet de renforcer la coopération maritime entre les marines des États riverains de l'océan Indien, s'est tenue du 22 au 25 avril 2018, à Téhéran. Durant sa présidence du Symposium et de son groupe de travail sur la sécurité maritime, de 2018 à 2021, notre marine a élaboré le projet de lignes directrices du Symposium sur la sécurité maritime et, en juin et novembre 2019, a tenu deux conférences de planification à Bandar Abbas, consacrées à la préparation de l'exercice maritime du Symposium de 2020.

D'autre part, conformément à une décision prise en juillet 2021 lors de la septième réunion du Symposium naval de l'océan Indien, un centre régional de sécurité maritime sera mis en place dans le port iranien de Chabahar pour les pays riverains de l'océan Indien, qui pourront y envoyer des représentants et y procéder à des échanges d'informations en vue du renforcement de la sécurité maritime.

S'agissant des déclarations à motivation politique faites par les États-Unis et le Royaume-Uni durant la présente réunion contre l'Iran au sujet de l'incident du navire *Mercer Street*, je réitère, une fois de plus, notre ferme rejet de ces allégations infondées.

La présence massive des forces militaires de ces pays, y compris dans le golfe Persique et dans la mer d'Oman, a toujours été la principale source d'insécurité et d'instabilité dans la région. Des affabulations et des opérations sous faux drapeau, y compris par Israël, ont été utilisées pour justifier ces présences arbitraires ou pour envahir des pays de la région. Très récemment, l'un des principaux responsables militaires de ces pays a déclaré que « tout porte à croire que le drone a été lancé depuis le Yémen ». Par la suite, leurs forces spéciales ont été envoyées au Yémen pour, semble-t-il, « traquer les terroristes à l'origine de l'attaque par drone ». Tout est assez parlant et assez clair. La preuve est également établie que ces pays n'ont pas appris de leurs échecs dans l'agression menée contre le peuple yéménite.

Toutes ces allégations ne sont que la répétition d'affabulations diffusées aux médias par le régime israélien immédiatement après cet incident. Il n'existe aucune preuve irréfutable, vérifiable et concluante qui permette d'étayer ces graves accusations. Ce qu'ils essaient de présenter comme étant des preuves irréfutables n'est rien d'autre que quelques photos qui ne prouvent rien.

De telles accusations ne peuvent en aucun cas escamoter les actes terroristes perpétrés par le régime israélien contre la navigation commerciale. En moins de deux ans, ce régime a attaqué plus de 10 navires commerciaux qui transportaient du pétrole ou des produits humanitaires dans les mers de la région. De même, les clameurs d'Israël à propos de l'incident du *Mercer Street* ne peuvent pas détourner l'attention des autres activités de déstabilisation et de l'aventurisme du régime israélien dans la région. Outre sa politique de supercherie et d'affabulation, ce n'est un secret pour personne qu'Israël est passé maître dans la conduite d'opérations sous faux drapeau.

Plutôt que de jouer à la victime et de diaboliser les autres, le régime israélien doit immédiatement mettre fin à toutes ses politiques irresponsables, à ses agressions et à ses crimes, ainsi qu'à ses pratiques illégales et inhumaines, qui sont, depuis longtemps, la principale source de menace, d'instabilité et d'insécurité dans une région aussi instable que le Moyen-Orient et au-delà.

D'autre part, le Conseil de sécurité doit assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la Charte, mettre fin à son inaction et à ses atermoiements de longue date face à la violation systématique du droit international par le régime israélien et à ses activités criminelles et déstabilisatrices et tenir ce régime pour responsable de toutes ses pratiques illégales, qui incluent la commission de quatre grands crimes internationaux.

Le Conseil de sécurité doit également faire preuve de la plus grande vigilance et éviter de se laisser piéger par les affabulations du régime israélien qui, comme d'habitude, sont soutenues aveuglément par certains pays occidentaux au sein du Conseil – ceux qui ont empêché le Conseil, au cours des sept dernières décennies, de prendre des mesures contre les actes criminels du régime israélien, l'encourageant à commettre, en toute impunité, davantage de crimes avec plus de brutalité.

En conclusion, je réaffirme que, comme par le passé, la République islamique d'Iran défend résolument sa politique de principe, qui consiste à maintenir et à promouvoir la sécurité maritime dans la mer Caspienne, le golfe Persique, le détroit d'Ormouz et la mer d'Oman, ainsi qu'à contribuer à la sécurité maritime, à assurer la liberté de navigation et à lutter contre les crimes maritimes, notamment la piraterie dans l'océan Indien et les zones adjacentes. Nous sommes également disposés à coopérer de manière active et constructive avec les États riverains des zones susmentionnées, en vue de promouvoir la paix et la sécurité régionales.

Annexe XXXV**Déclaration du Représentant permanent d'Israël auprès de l'Organisation des Nations Unies, Gilad Erdan**

Je tiens tout d'abord à remercier le Gouvernement indien d'avoir organisé ce débat crucial, qui met en lumière, à juste titre, le caractère central du rôle que joue la sécurité maritime dans la sauvegarde de la prospérité commune et des intérêts de la communauté internationale en matière de paix et de sécurité. La pandémie en cours de la COVID-19 a très certainement mis en lumière l'importance de la sécurité et du transport maritimes, qui constituent un secteur essentiel pour la vie de tous les peuples du monde.

Le présent débat et l'appel à un renforcement de la coopération internationale dans ce domaine ne constituent certainement pas un exercice théorique ou académique. De fait, cet important débat lancé par l'organe international chargé de protéger la paix et la sécurité mondiales ne pouvait pas mieux tomber. Ces derniers temps, nous avons assisté à une série d'attaques meurtrières et de tentatives de détournement menées par le régime iranien contre des navires commerciaux dans la région du Golfe. Ces actes de terrorisme maritime ont conduit, notamment, au meurtre de deux civils innocents – un citoyen britannique et un citoyen roumain. Ils ont perturbé le commerce international dans une artère maritime vitale pour le commerce international, à un moment où le monde entier est encore aux prises avec une pandémie mondiale. Ils ont également menacé la paix et la sécurité régionales et internationales. Cette dernière série d'attaques n'est pas nouvelle. Pendant des mois, nous avons vu l'Iran et ses mandataires attaquer effrontément des navires commerciaux innocents et menacer la sécurité maritime dans une région extrêmement instable et à un des moments les plus précaires de l'histoire de l'humanité. Avec l'arrivée à la tête de l'Iran du partisan de la ligne dure, Ebrahim Raisi, également connu sous le nom de « boucher de Téhéran » pour avoir massacré son propre peuple de sang-froid, nous pouvons nous attendre à ce que cette tendance inquiétante et dangereuse se poursuive et même s'intensifie.

Il y a une vingtaine d'années, lorsque le fléau de la piraterie touchant la Corne de l'Afrique et le golfe de Guinée menaçait la navigation et les transports mondiaux, la communauté internationale n'est pas restée les bras croisés. En effet, ce noble forum est intervenu et a adopté d'importantes résolutions internationales, auxquelles ont été associées des mesures concrètes prises par diverses coalitions, telles que l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et la force navale de l'Union européenne. Cette intervention rapide et décisive du Conseil de sécurité et d'autres acteurs mondiaux a entraîné une réduction sensible des actes de piraterie au large des côtes africaines, qui ont désormais pratiquement cessé.

Aujourd'hui est apparue une nouvelle menace, qui met également en péril la sécurité et le commerce maritimes à l'échelle mondiale. Le moment est venu pour le Conseil de sécurité d'intervenir une fois de plus et de prendre des mesures décisives à la suite des attaques de plus en plus éhontées et de plus en plus meurtrières de l'Iran et de ses mandataires dans la région du Golfe et au-delà.

Si la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies récemment adoptée fait état, en termes généraux, de l'importance de la sécurité maritime et de la nécessité de prévenir le terrorisme maritime, nous invitons cependant le Conseil de sécurité à agir de toute urgence et à prendre des mesures concrètes et décisives pour faire face à cette nette recrudescence des activités malveillantes entreprises par le régime iranien et ses mandataires dans le domaine maritime et au-delà. La communauté internationale doit condamner sans équivoque et sanctionner l'Iran pour les actes qu'il a récemment commis en mer et tenir le régime responsable de cette vague d'attaques, tout en créant

des mécanismes efficaces qui permettent de stopper toute nouvelle attaque et toute escalade éventuelle. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions renforcer véritablement la sécurité maritime en tant que communauté mondiale et arrêter l'Iran avant qu'il ne soit trop tard.

Annexe XXXVI

Déclaration de la Mission permanente de l'Italie auprès de l'Organisation des Nations Unies

L'Italie remercie le Gouvernement de l'Inde d'avoir organisé le présent débat public et s'associe à la déclaration de l'Union européenne.

Le caractère transnational de la criminalité maritime et des menaces pour la sécurité maritime exige une action concertée de la communauté internationale, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et au principe de la liberté de navigation. La coopération internationale et régionale est indispensable à l'heure de faire face aux problèmes qui apparaissent en haute mer sous toutes leurs formes, y compris la traite des personnes et le trafic d'armes, de drogues et d'objets culturels. Assurer la sécurité en mer signifie également sauvegarder les droits de l'homme, en particulier ceux des personnes les plus vulnérables, telles que les femmes et les enfants, souvent victimes de la traite des personnes.

La sécurité maritime est une priorité pour l'Italie, qui juge primordiale la garantie de la liberté de navigation le long des routes maritimes, du respect des principes fondamentaux du passage maritime, de la sécurité et de la sûreté, ainsi que de la protection des océans. Dans le souci d'assurer la sécurité maritime et de défendre les principes susmentionnés, l'Italie participe activement à d'importantes opérations navales. En Méditerranée, par exemple, l'Italie est l'un des principaux contributeurs de l'opération IRINI de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne ; elle met actuellement à la disposition de l'opération le navire amiral *ITS San Marco*. La mission, qui est placée sous la direction de l'amiral Agostini, est la seule entité mandatée, aux termes de la résolution [2292 \(2016\)](#) du Conseil de sécurité, pour mettre en œuvre l'embargo sur les armes imposé à la Libye par la résolution [1970 \(2011\)](#) du Conseil de sécurité. Dans la Corne de l'Afrique, nous participons, depuis son lancement, à l'opération de lutte contre la piraterie Atalanta de la force navale de l'Union européenne, en mettant constamment à disposition un ou deux navires, y compris le navire amiral. Dans le golfe de Guinée, l'Italie, qui s'investit de façon croissante dans la sécurité maritime de la région, a engagé des unités navales très performantes dans une campagne de lutte contre la piraterie, qui dure huit mois par an et comprend l'organisation de patrouilles conjointes de sécurité maritime et l'appréciation de la situation maritime avec les marines européennes et régionales, ainsi que le renforcement des capacités auxquelles prennent part les États côtiers.

Par ailleurs, l'Italie s'emploie activement à promouvoir la sécurité en soutenant résolument le renforcement des capacités y relatives en faveur des pays partenaires, notamment en Afrique. C'est ainsi que l'Italie met en œuvre des programmes de renforcement des capacités et de coopération avec plusieurs États. Dans de nombreux cas, il faut à l'évidence fournir une assistance globale au renforcement des capacités dans des domaines tels que la gouvernance maritime, les fonctions des garde-côtes, les secours en cas de catastrophe, la recherche et le sauvetage en mer, ainsi que le partage et l'intégration des informations maritimes. Parallèlement, des dispositions doivent être prises pour améliorer les aptitudes législatives et judiciaires, notamment celles des procureurs.

Toutefois, les causes profondes de la piraterie et des autres crimes maritimes se trouvent à terre et le développement d'une économie maritime durable devrait constituer l'un des éléments fondamentaux des initiatives internationales visant à contrer et à éliminer effectivement ces facteurs. Plus particulièrement, il convient de restaurer et de préserver la santé et la productivité des océans, de manière à ce que les

océans et leurs services écosystémiques soient disponibles pour les générations actuelles et les générations futures et puissent soutenir le développement durable, ce qui permettrait d'éviter la résurgence des causes profondes de l'instabilité en mer. À cet égard, l'Italie encourage activement une approche plus durable de l'utilisation des ressources marines afin de protéger la biodiversité marine et de lutter contre la pollution. D'une manière plus générale, l'Italie s'emploie, aux niveaux national, européen et international, à lutter contre les changements climatiques et à réduire les niveaux d'émissions à l'origine de l'augmentation des températures et de l'acidification des océans.

En conclusion, l'Italie reste pleinement résolue à collaborer avec ses partenaires en vue de lutter contre la criminalité maritime transnationale et de s'attaquer aux causes profondes de cette criminalité. Dans le même temps, nous pensons qu'il importe de respecter pleinement et d'encourager l'appropriation locale. Dans cette optique, nous restons disposés à améliorer le partage des informations, à œuvrer au développement de la coopération juridique et à collaborer au renforcement des institutions et des capacités.

Annexe XXXVII**Déclaration du Représentant permanent du Japon auprès de l'Organisation des Nations Unies, Ishikane Kimihiro**

Je tiens à saluer l'initiative qu'a prise l'Inde de convoquer la présente réunion historique du Conseil de sécurité pour débattre, pour la première fois, de la question de la sécurité maritime. Le présent débat public constitue, pour le Conseil, un rappel important et nécessaire du caractère crucial que revêt le maintien de la paix et de la sécurité internationales en mer.

En tant que nation insulaire, le Japon est attaché au principe d'un espace maritime libre, ouvert et sûr, qui constitue le socle d'une utilisation profitable et pacifique des océans pour tous. Fort de cette conviction, le Japon s'est efforcé de contribuer à la sécurité maritime, en étroite coopération avec les autres États Membres.

Dans le domaine de la criminalité maritime, l'une des initiatives dignes d'intérêt proposées par le Japon est l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie et son centre de partage des informations, qui se sont révélés d'importants outils de lutte contre la piraterie et les vols en mer en Asie. Le renforcement des capacités joue un rôle essentiel dans la promotion de la sûreté et de la sécurité dans le domaine maritime. Le Japon se réjouit d'avoir fourni des navires et des équipements aux pays qui en avaient besoin dans la région asiatique et au-delà et d'avoir envoyé ses experts dans le monde entier, notamment auprès du Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Notre action a également consisté à soutenir les services de police et le système de justice dans des pays tels que ceux situés au large des côtes de la Somalie et dans le golfe de Guinée. La lutte que mène le Japon contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée se manifeste aussi par un soutien actif aux pays en développement.

Le Japon se félicite de la création récente du Groupe des Amis de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont les objectifs déclarés comprennent le « règlement pacifique des différends maritimes sur la base de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». Cet état de fait traduit la convergence de vues concernant l'importance cruciale que revêt l'état de droit en mer.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer joue en effet un rôle essentiel dans la prévention et la gestion des menaces à la paix et à la sécurité internationales concernant le domaine maritime et doit être pleinement respectée par toutes les nations, quelles que soient leurs dimensions. Il convient de s'opposer fermement aux tentatives unilatérales qui visent, moyennant la force ou la contrainte, à modifier le statu quo et à compliquer ou à compromettre la sécurité et la sûreté maritimes.

À ce propos, je voudrais appeler l'attention du Conseil sur les points suivants :

- Premièrement, un ordre maritime, qui puisse servir de fondement à la sécurité maritime, devrait être prévisible pour tous les États Membres et, par conséquent, se fonder sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, également appelée la « constitution des océans ».
- Deuxièmement, compte tenu du caractère universel et de la portée globale de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tous les droits et revendications maritimes doivent être fondés sur ses dispositions pertinentes. Il est également essentiel de respecter les principes fondamentaux de la

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment la liberté de navigation et de survol.

- Enfin, tous les différends maritimes doivent être résolus pacifiquement, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris par les jugements en dernier ressort rendus par des juridictions internationales. Nous devons nous rappeler une fois de plus que la décision du tribunal d'arbitrage concernant la mer de Chine méridionale est définitive et juridiquement contraignante.

En conclusion, permettez-moi de réitérer la ferme conviction du Japon que les océans doivent être libres, ouverts et sûrs, sur la base de l'état de droit. Le Japon est déterminé à promouvoir la coopération internationale dans sa région immédiate et au-delà et est disposé à contribuer davantage encore au maintien de la paix et de la sécurité internationales en mer.

Annexe XXXVIII**Déclaration du Représentant permanent de la Malaisie auprès de l'Organisation des Nations Unies, Syed Mohamad Hasrin Aidid**

En tant que nation maritime située à cheval sur les voies navigables stratégiques de l'océan Indien et de la mer de Chine méridionale et en tant qu'État riverain du détroit de Malacca, un détroit important pour la navigation internationale, la Malaisie accorde une grande importance à la sécurité de sa zone maritime et est déterminée à la garantir pour la navigation, le commerce international par voie maritime et les autres utilisations économiques liées à l'océan.

Pour assurer la sécurité et la sûreté de leurs zones maritimes, les États côtiers, dont la Malaisie, doivent affronter de nombreux problèmes, tels que le terrorisme, la piraterie et les vols à main armée, la contrebande, le trafic, les décharges sauvages, la pollution, la dégradation de l'environnement et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

À cet égard, la Malaisie a engagé une action soutenue pour sauvegarder sa souveraineté, ses droits souverains et ses intérêts nationaux, y compris la sûreté et la sécurité de ses zones maritimes. Dans le même temps, la Malaisie sait que l'action entreprise pour relever ces défis serait beaucoup plus efficace si elle s'inscrivait dans le cadre d'une coopération régionale et internationale avec nos voisins et d'autres partenaires.

Nous savons que le traitement des problèmes de sécurité maritime dépend dans une large mesure des capacités et des moyens dont dispose un État côtier. Bien entendu, les capacités et les moyens diffèrent d'un État côtier à un autre. Dans cette optique, le renforcement des capacités et l'assistance technique offerts par des partenaires régionaux et internationaux seraient de bon aloi. Toutefois, il importe de veiller à ce que cette assistance n'empiète pas sur la souveraineté de l'État côtier.

L'importance de la coopération internationale en matière de sécurité maritime a été mise en évidence par les interventions et les mesures à caractère international visant à lutter contre la piraterie et les vols à main armée perpétrés contre des navires au large des côtes somaliennes, ainsi que le préconise le Conseil de sécurité dans différentes résolutions.

La Malaisie s'emploie, comme par le passé, à assurer la sûreté et la sécurité de ses zones maritimes en vue de sauvegarder ses intérêts nationaux et aussi de garantir un passage sûr pour les transports maritimes internationaux. La Malaisie estime qu'une coopération étroite entre les États aux niveaux bilatéral, régional et international, notamment en matière d'échange d'informations et de renseignements, joue un rôle crucial dans les actions entreprises pour faire face à la piraterie et la réprimer.

Au niveau régional, la Malaisie a collaboré avec ses voisins riverains dans le cadre du Mécanisme de coopération pour la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans les détroits de Malacca et de Singapour, afin de garantir la sécurité de la navigation dans l'un des détroits les plus utilisés au monde pour la navigation internationale. Le Mécanisme de coopération a été généralement reconnu comme un modèle réussi de coopération entre États riverains, comme le préconise la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Il offre également une plateforme qui permet à d'autres parties prenantes, telles que les États utilisateurs et le secteur des transports maritimes, de participer aux initiatives visant à maintenir et à améliorer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin dans le détroit.

Pour renforcer la sécurité maritime dans le détroit de Malacca, la Malaisie, aux côtés de l'Indonésie, de Singapour et de la Thaïlande, a mis en place les patrouilles coordonnées du détroit de Malacca, qui se composent de deux éléments : la patrouille maritime du détroit de Malacca et les patrouilles aériennes (eye-in-the-sky air patrols). Ces patrouilles permettent d'assurer une surveillance aérienne et maritime complète destinée à garantir la sécurité maritime dans le détroit.

En 2016, la Malaisie, l'Indonésie et les Philippines ont conclu un accord de coopération trilatéral destiné à renforcer la sécurité maritime dans les mers de Sulu et de Sulawesi. L'accord témoigne de l'engagement commun des trois pays à faire face aux problèmes croissants en matière de sécurité, notamment les vols à main armée de navires et les enlèvements contre rançon dans les zones maritimes d'intérêt commun. Les activités mises en œuvre dans le cadre de l'accord comprennent des patrouilles maritimes trilatérales (aériennes et maritimes), la fourniture d'une assistance immédiate et la mise en place de points de contact nationaux pour faciliter le partage rapide des informations et des renseignements ainsi que la coordination en cas d'urgences et de menaces pour la sécurité. L'accord a atteint ses objectifs, dans la mesure où il a permis de réduire le nombre d'incidents de sécurité dans les zones maritimes d'intérêt commun. La Malaisie, qui demeure résolument attachée à l'accord, se réjouit de poursuivre la coopération avec l'Indonésie et les Philippines en vue de mettre en œuvre ledit accord, y compris ses règles générales.

Dans le cadre de l'action qu'elle mène pour renforcer la sécurité maritime dans la région, la Malaisie a participé à divers programmes et activités liés à la mer organisés par l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Les 7 et 8 mars 2018, à Tokyo, la Malaisie et le Japon ont coprésidé l'atelier du Forum régional de l'ASEAN sur la coopération internationale en matière d'appréciation de la situation maritime. L'atelier a contribué à mieux faire connaître aux participants les mesures destinées à faire face efficacement aux problèmes de sécurité maritime grâce à un renforcement de leurs capacités en matière d'appréciation de la situation maritime, un accent particulier étant mis sur la coopération internationale. L'atelier a également permis d'envisager dans quelle mesure l'on pouvait, d'une part, promouvoir un réseau mondial d'appréciation de la situation maritime et, d'autre part, utiliser efficacement ce réseau pour soutenir les mesures de confiance dans le cadre du Forum régional de l'ASEAN.

La Malaisie estime en outre que la coopération visant à améliorer l'appréciation de la situation maritime joue un rôle important dans la prise en charge de ces défis communs. La Malaisie continue d'encourager et de promouvoir la coopération en matière de sécurité maritime et d'appréciation de la situation maritime, notamment par le truchement de différents mécanismes pilotés par l'ASEAN, tels que le Sommet de l'Asie orientale, le Forum régional de l'ASEAN, le Forum maritime de l'ASEAN et le Forum maritime élargi de l'ASEAN.

Dans le même ordre d'idées, l'Australie et la Malaisie ont coorganisé, du 11 au 13 février 2019, à Kuala Lumpur, le séminaire sur la sécurité maritime et le droit international du Sommet de l'Asie orientale. Le séminaire visait à renforcer la coopération entre les pays participant au Sommet, par le truchement de débats consacrés aux meilleures pratiques en matière de mise en œuvre et de respect des obligations internationales et régionales, au recensement des lacunes dans les dispositifs existants et au renforcement de la collaboration aux fins d'une prise en charge des problèmes de la politique de sécurité maritime.

La Malaisie constate également que la mise en place d'un point de contact maritime national unique peut aider à renforcer la coopération et la coordination en matière de sécurité maritime aux niveaux national et régional. En 2018, nous avons coorganisé, avec les États-Unis et l'Australie, le deuxième atelier du Forum régional

de l'ASEAN sur les points de contact maritimes nationaux uniques, qui visait à poursuivre la mise au point du dispositif du point de contact maritime unique en vue de soutenir la coopération en matière d'appréciation de la situation maritime régionale et de coordonner la coopération dans le domaine de la sécurité maritime. L'idée de points de contact uniques pose le principe d'un guichet unique qui facilite la centralisation des informations pour tous les services de police.

En conclusion, la Malaisie est convaincue que la coopération régionale et internationale joue un rôle dans le renforcement de la sécurité maritime. Nous estimons que cette coopération ne devrait pas se limiter aux aspects opérationnels mais qu'elle devrait comprendre aussi le renforcement des capacités, la formation, les échanges ou le partage d'informations et le transfert de techniques. Dans cette perspective, la Malaisie attend avec intérêt de coopérer avec d'autres délégations et fera bon accueil à des projets de partenariat ou de collaboration dans les domaines pertinents.

Annexe XXXIX

Déclaration de la Mission permanente du Maroc auprès de l'Organisation des Nations Unies

[Original : français]

Permettez-moi tout d'abord de vous adresser mes chaleureuses félicitations et ceux de ma délégation pour votre présidence du Conseil de sécurité pour le mois d'août. Vous pouvez compter sur la pleine et entière coopération du Royaume du Maroc pour la réussite de votre mandat.

Je salue la présence de Narendra Modi, Premier Ministre de l'Inde.

Je souhaiterais, également, rendre un vibrant hommage à la présidence française du Conseil pour le mois de juillet.

La sécurité maritime constitue un défi majeur de sécurité internationale. Il demeure essentiel de protéger cette richesse commune et combattre tout acte y portant atteinte. Malgré l'absence d'une définition internationale des termes « crime maritime » ou « sécurité maritime », il importe, toutefois, d'accorder une attention particulière aux actions illégales commises ou se servant du domaine maritime, notamment, la piraterie et le vol à main armée en haute mer, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, le trafic de drogues, d'armes et de personnes, ainsi que l'atteinte à l'environnement marin.

L'espace maritime est par nature un espace partagé où l'État tient un rôle central s'agissant de la sécurité. Toutefois, des acteurs non étatiques sont impliqués dans la criminalité en haute mer. Par conséquent, une approche inclusive est impérative pour faire face à ces défis, qui appellent à la contribution des États du littoral, les États du pavillon, les sociétés de transport maritime, les populations locales et les acteurs de la société civile, dans le plein respect du principe de souveraineté et d'intégrité territoriale des États.

Face aux menaces qui guettent la sécurité maritime, les gouvernements et les organisations internationales se sont mobilisés pour élaborer des stratégies de défense commune. Ces initiatives ont pour objectif de renforcer les systèmes de prévention et de lutte contre la piraterie.

À cet égard, il est nécessaire de renforcer la coopération visant à accentuer la surveillance en haute mer, alimenter les bases de données, assurer la sécurité des cargaisons et former les instructeurs sur l'évaluation de la sûreté des navires. Les États, le Bureau maritime international, l'Organisation maritime internationale et le Centre d'information sur la piraterie, ainsi que d'autres acteurs, doivent conjuguer leurs efforts pour affronter les défis de la sécurité maritime.

Dans le même cadre, de nombreuses coalitions œuvrent dans le but d'assurer une navigation sûre, notamment, la Force opérationnelle multinationale 151 des Forces maritimes combinées, l'opération Ocean Shield, la cellule de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) spécialisée dans la lutte contre la piraterie maritime et le Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée (G7++). Le rôle de ces coalitions est central dans la lutte contre la piraterie maritime et pour améliorer la sécurité maritime.

Le Royaume du Maroc, étant un point de passage entre l'Europe et l'Afrique subsaharienne et à la porte du détroit de Gibraltar, constitue un carrefour stratégique des flux maritimes internationaux. Le Royaume, qui s'est doté du port Tanger Med, le plus grand d'Afrique, accorde une importance capitale à la sécurité des infrastructures portuaires, notamment du fait qu'elles sont vitales pour son économie.

Le Royaume possède, également, la plus grande façade maritime en Afrique (3 500 km). Ce qui lui impose un contrôle de la sécurité maritime dans tous ses aspects. La façade atlantique marocaine, se trouvant dans le prolongement des zones sensibles du golfe de Guinée, requiert une vigilance particulière.

Le golfe de Guinée connaît plusieurs investissements stratégiques du Maroc, notamment, l'aménagement de la baie de Cocody en Côte d'Ivoire et le projet de gazoduc avec le Nigéria, et ce dans le cadre d'une coopération Sud-Sud active et agissante avec les pays africains frères, et qui constitue une priorité de la politique étrangère du Royaume. Ces projets nécessitent un environnement maritime sécurisé pour leur réussite et leur pérennité.

Conscient de ces enjeux, le Maroc a développé une expérience opérationnelle réelle dans le domaine de la sécurité maritime, notamment, par le biais de la coopération bilatérale avec plusieurs pays, ainsi qu'avec des organisations internationales et régionales, dont l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN).

À cet égard, il y a lieu de souligner que le Maroc est actif dans le cadre du Forum mondial de lutte contre le terrorisme, où il participe à une initiative sur l'interdiction du voyage des terroristes par le vecteur maritime. La coopération du Maroc avec l'OTAN accorde une grande importance à la dimension maritime. Le Maroc participe aussi comme observateur aux réunions du Groupe des Amis du golfe de Guinée, créé en 2013 pour aider à la mise en œuvre de l'architecture de Yaoundé pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée.

Le Maroc est également très actif au sein des organisations internationales et régionales auxquelles il appartient, notamment, l'Organisation maritime internationale, l'ONUCT, l'INTERPOL, l'Union africaine et l'Organisation mondiale des douanes, qui disposent de programmes dans le domaine de la sécurité maritime, y compris pour la lutte contre la piraterie maritime et les trafics en mer, la lutte contre la prolifération d'armes par voie maritime, la protection des infrastructures portuaires ou encore la lutte contre le terrorisme.

Outre la coopération internationale, la coopération régionale revêt une importance capitale. La conclusion d'accords et l'adoption de traités constituent une base prometteuse de coopération régionale, notamment, 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 (Code de conduite de Djibouti), le Sommet de Yaoundé et la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé). Ces instruments permettent de pousser en avant la sécurité maritime régionale, notamment, en Afrique.

Il y a lieu de rappeler que le débat initié par l'Organisation des Nations Unies au sein du Conseil de sécurité, en 2012, sur la sécurité et la stabilité en Afrique de l'Ouest, a permis l'adoption de la résolution [2039 \(2012\)](#), encourageant la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Commission du golfe de Guinée à développer, avec le soutien des Nations Unies et d'autres partenaires, une stratégie régionale. Le Maroc et le Togo, alors membres non permanents du Conseil de sécurité et représentants de l'Afrique, avaient œuvré pour porter cette thématique au niveau du Conseil.

L'action du Maroc sur le continent africain, placée sous le sceau du partenariat Sud-Sud, a permis de construire et de conforter la position du Royaume, visant à contribuer au développement durable, la croissance et l'émancipation de son continent d'appartenance. Dans ce cadre, le Maroc a été le précurseur de deux initiatives ayant pour épïcêtre l'espace maritime atlantique, la Conférence

ministérielle sur la coopération dans le domaine de la pêche entre États africains riverains de l'océan Atlantique (COMHAFAT) et la Conférence ministérielle des États africains riverains de l'Atlantique.

Enfin, le Maroc continuera de renforcer son expertise et de coopérer avec les différents acteurs, en matière de prévention, détection et interdiction des flux illicites, la sûreté et sécurité des infrastructures portuaires et l'échange d'analyses sur l'état de la sécurité maritime internationale et régionale.

Annexe XL**Déclaration de la Mission permanente des Pays-Bas auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Le Royaume des Pays-Bas tient à remercier l'Inde d'avoir organisé et présidé le débat de ce jour. Nous attachons une importance particulière à la sécurité maritime et sommes heureux de voir figurer cette question à l'ordre du jour de nos présentes délibérations. Le Royaume des Pays-Bas souscrit à la déclaration faite au nom des États membres de l'Union européenne ; il souhaite par ailleurs aborder un certain nombre d'éléments à caractère national concernant la question de la sécurité maritime.

La sécurité maritime joue un rôle critique dans le maintien, en mer, d'un ordre fondé sur des règles, au profit de la connectivité et d'une économie bleue durable. Il s'agit d'une condition préalable à l'exercice de tous les types d'activités maritimes, qui contribue au bien-être économique et social des citoyens du monde entier. Elle facilite également la mise en œuvre des mesures de sauvegarde du milieu marin.

C'est avant tout la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. C'est elle qui précise le cadre de la gouvernance mondiale des océans et des mers propre à répondre aux besoins des générations actuelles et futures et à renforcer la paix et la sécurité internationales ainsi que les relations amicales entre toutes les nations. Le Royaume des Pays-Bas invite l'ensemble des États Membres à adhérer aux principes de la Convention.

Le Royaume des Pays-Bas se félicite de la possibilité qui se présente d'examiner les mesures susceptibles de renforcer ce cadre, comme indiqué dans l'intéressante note de cadrage établie par l'Inde. Une démarche d'ensemble s'impose vis-à-vis de la question de la sécurité maritime si nous voulons préserver durablement nos intérêts communs en matière de prospérité et de sécurité et contrer les menaces et les actes hostiles, comme le souligne l'ancien secrétaire général des Nations Unies, M. Ban Ki-Moon, dans son rapport de 2008 sur « Les océans et le droit de la mer ». Nous ne pouvons améliorer le niveau de la sécurité maritime que par une démarche d'ensemble qui prend également en compte les causes profondes de la criminalité maritime.

Le Royaume des Pays-Bas insiste sur la nécessité de forger, au regard des risques qui pèsent sur la sûreté maritime, une compréhension approfondie et partagée, qui contribuera, dans une large mesure, à jeter les bases d'une démarche d'ensemble. Nous pensons que seule une analyse fiable et actualisée de ces risques peut favoriser leur atténuation. En matière de sécurité maritime, le Royaume des Pays-Bas encourage donc une démarche commune, axée sur le renforcement de l'interopérabilité et de l'interconnectivité – entre civils, militaires, pouvoirs publics, entités non étatiques et monde des affaires. Nous pensons que la mise en commun des capacités et des instruments en vue de la collecte des données, d'analyses intégrées et de la diffusion des informations pourrait constituer une avancée décisive dans le renforcement de la sécurité maritime, dans la mesure où elle améliorerait notre appréciation commune de la situation maritime.

Par l'intermédiaire de plusieurs ministères, le Royaume des Pays-Bas recourt à un certain nombre d'instruments pour contribuer, d'une part, au renforcement de la sécurité maritime au bénéfice du commerce maritime, de la pêche, de l'environnement et de la biodiversité et, d'autre part, à l'application et à la promotion de l'ordre juridique international en mer. L'objectif est de maîtriser les crises et de combattre les infractions graves, par exemple en luttant contre la piraterie, le trafic de drogue et d'armes et la traite des personnes. Nous participons à des partenariats internationaux,

tels que l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, en vue d'échanger des informations et des expériences, et nous associons activement nos partenaires maritimes du secteur privé. Le secteur privé peut jouer sa partition en adhérant aux normes internationales régissant la sûreté des navires et des installations portuaires et en partageant les informations. En tant qu'État membre de l'Union européenne, nous nous employons à promouvoir et à soutenir la Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, les missions et opérations maritimes émanant de l'Union européenne ou dirigées par celle-ci, telles que l'opération Atalanta et la Mission européenne de surveillance maritime dans le détroit d'Ormouz, ainsi que les initiatives visant à améliorer l'appréciation de la situation maritime par le truchement du projet Routes maritimes critiques dans l'océan Indien et du concept des présences maritimes coordonnées de l'Union européenne. Nous pensons que ce dernier est un bon exemple du type de mécanisme susceptible d'améliorer la collaboration entre les États en vue de renforcer collectivement la sécurité maritime.

Le Royaume des Pays-Bas est disposé à participer à des discussions sur les modalités de renforcement de l'approche globale de la sécurité maritime. Nous attachons le plus grand prix à la participation de tous les États Membres.

Annexe XLI

Déclaration de la Mission permanente du Pakistan auprès de l'Organisation des Nations Unies

Les océans nous fournissent une abondance de ressources dont dépendent notre survie et notre développement. La valeur économique des ressources océaniques est d'environ 24 000 milliards de dollars.

Selon le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, 80 % du commerce mondial s'effectue par la voie maritime, principale voie pour les échanges internationaux et facteur incontournable de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030. Le commerce des exportations de biens et services via les océans est estimé à 2 500 milliards de dollars.

Le renforcement de la sécurité maritime revêt donc une importance essentielle en ce qui concerne la paix et la sécurité internationales, l'interconnectivité, l'économie bleue et le libre-échange.

La piraterie et les vols à main armée perpétrés contre les navires continuent d'attenter gravement à la sécurité maritime.

Des groupes criminels transnationaux, tels que ceux présents dans le golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes et dans le golfe de Guinée, sont impliqués dans de multiples activités illégales, notamment le trafic de drogue et d'armes, le trafic de migrants, la traite des personnes, la piraterie, les vols à main armée et, dans certains cas, les activités terroristes.

Le lien qui existe entre la criminalité transnationale organisée en mer et la menace que ce phénomène fait peser sur la stabilité, la sécurité et les économies des pays côtiers comme des pays enclavés est manifeste et suscite une profonde préoccupation.

Pour faire face aux problèmes liés à ce phénomène de grande ampleur, nous devons impérativement mettre en place un cadre réglementaire conséquent et adopter une démarche globale et coordonnée aux niveaux national, régional et international.

L'adoption des résolutions [2383 \(2017\)](#) et [2442 \(2018\)](#) par le Conseil de sécurité a contribué, dans une large mesure, à la lutte contre la criminalité transnationale organisée en mer, particulièrement au large des côtes somaliennes et dans les zones côtières touchées du golfe de Guinée.

Ces résolutions, ainsi que d'autres traités multilatéraux, contiennent certaines des mesures importantes que doit prendre la communauté internationale pour prévenir et combattre la criminalité en mer et pour maintenir la paix et la sécurité internationales.

La navigation pacifique et la sécurité dans la région de l'océan Indien revêtent un intérêt stratégique pour le Pakistan. Nos intérêts sont liés à un littoral de plus de 1 000 km de long, à une zone économique exclusive d'environ 290 000 km², au port de Karachi et au nouveau port en eau profonde de Gwadar.

Le Pakistan est une partie prenante importante du cadre de sécurité de l'océan Indien, qui est notamment axé sur la lutte contre la piraterie et le trafic des personnes et de stupéfiants.

Nous nous félicitons de ce que la marine pakistanaise continue de maintenir une forte présence de sécurité le long des côtes pakistanaises et dans les mers régionales afin d'empêcher les éléments malveillants de mener des activités illicites dans le domaine maritime.

La marine pakistanaise a toujours été appréciée pour son action en faveur de la paix et de la sécurité. Elle a ainsi participé activement aux forces opérationnelles multinationales 150 et 151 au bénéfice de la communauté internationale et de la sécurité maritime régionale.

Depuis 2013, le Pakistan gère un centre conjoint de coordination d'informations maritimes, qui recueille et partage toutes les informations pertinentes entre tous les acteurs nationaux aux fins de l'appréciation de la situation maritime.

Notre marine a également fourni une aide précieuse en haute mer à des navires en détresse, notamment lors d'opérations de lutte contre la piraterie, et a apporté, à plusieurs reprises, une aide humanitaire à des pays de la région.

Le port pakistanaise de Gwadar occupe une position stratégique qui surplombe le détroit d'Ormouz et le nord de la mer d'Oman.

Situé dans le corridor économique Chine-Pakistan, le port fait du Pakistan un point de convergence, en servant de lien entre des voies maritimes très actives et les républiques enclavées d'Asie centrale pour l'acheminement du pétrole, du charbon et de produits agricoles.

Le succès du corridor économique Chine-Pakistan et du projet du port de Gwadar est lié à la sûreté et à la sécurité de l'environnement maritime dans la région de l'océan Indien en général et de la mer d'Oman en particulier.

Pour le Pakistan, il importe donc au plus haut point de maintenir ouvertes les voies de communication maritimes et de protéger la côte pakistanaise ainsi que les ports de Karachi, Qasim, Ormara et Gwadar.

C'est ainsi qu'un organisme spécial connu sous le nom de Task Force (Groupe tactique) 88 a été créé et chargé d'assurer la sécurité maritime du port de Gwadar et la protection des voies maritimes associées contre les menaces classiques et non conventionnelles.

L'océan Indien constitue une voie de plus en plus importante pour le commerce mondial. Il accueille un trafic maritime international qui représente la moitié du fret conteneurisé dans le monde, un tiers des marchandises en vrac et deux tiers des cargaisons de pétrole.

Toutefois, des problèmes naissants, tels que la piraterie, les différends relatifs aux eaux territoriales, les contraintes environnementales mondiales que subissent les ressources côtières et marines, posent des problèmes considérables aux décideurs.

L'océan Indien offre un potentiel prometteur en matière de coopération et de collaboration. Mais les rivalités géostratégiques et la course à la suprématie militaire de certains États ont gravement compromis ce potentiel.

Plus particulièrement, les politiques belliqueuses et agressives de l'Inde, actuellement guidées par une idéologie extrémiste hindutva, constituent une menace immédiate et omniprésente pour la paix et la sécurité internationales et régionales.

Dans le cadre de ses visées hégémoniques, l'Inde a nucléarisé l'océan Indien et continue de se doter de systèmes d'armes et de plateformes navales avancés. Face à cette situation, le Pakistan continuera à prendre toutes les dispositions nécessaires pour maintenir une dissuasion à spectre complet et assurer sa sécurité nationale sur terre, dans les airs et en mer.

La communauté internationale doit être consciente du fait que tout conflit militaire en Asie du Sud pourrait mettre en péril la stabilité d'une région essentielle pour le commerce mondial, la paix et la sécurité.

Nous sommes également préoccupés par la politisation, ces dernières années, du droit de la mer et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer par certains États Membres. En ce qui concerne le règlement pacifique des différends maritimes, nous devons respecter pleinement les actions menées par les pays concernés pour les résoudre et préserver ainsi la paix et la stabilité. Les pays extérieurs à la région doivent respecter les négociations ou le processus par lesquels les parties concernées veulent résoudre ces questions.

Le Pakistan est conscient de la nécessité de préserver les océans et le commerce international par le renforcement de la sécurité maritime.

Nous sommes disposés à coopérer et à collaborer avec d'autres nations amies et partenaires de la région et du monde entier pour atteindre cet objectif, dans l'intérêt de l'humanité tout entière.

Annexe XLII

Déclaration de la Mission permanente des Philippines auprès de l'Organisation des Nations Unies

En tant qu'État archipel possédant plus de 36 000 km de côtes, les Philippines accordent une importance primordiale à la sécurité maritime. Notre situation géographique nous rend vulnérables aux problèmes de sécurité maritime, notamment la criminalité transnationale, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et l'élévation du niveau de la mer.

La lutte contre les activités criminelles en mer

Nous sommes déterminés à éliminer ces menaces en renforçant la coopération en matière de sécurité maritime aux niveaux bilatéral, régional et multilatéral. Nous mettons l'accent sur la gestion et la sécurité des frontières pour lutter contre la criminalité transnationale en mer. Il est également primordial d'assurer la coordination et le partage des informations en vue d'empêcher les criminels d'utiliser des corridors pour mener à bien leurs activités préjudiciables.

L'année dernière, nous nous sommes joints au Brunéi Darussalam, à l'Indonésie, à la Malaisie et à INTERPOL dans le cadre de l'opération Maharlika III, une série d'actions simultanées de répression et de contrôle aux frontières, le long d'itinéraires de transit dont on sait qu'ils sont utilisés à des fins terroristes et criminelles en Asie du Sud-Est.

Cette année, nous avons signé le mémorandum d'accord sur le Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes. Axé sur la sécurité des frontières maritimes, il renforcera notre capacité à faire face aux menaces pour la sécurité dans les environnements aériens et maritimes et à échanger des informations et favorisera une coopération plus étroite avec le secteur privé, notamment le secteur du transport maritime.

Au niveau régional, nous avons coprésidé le deuxième atelier du Forum régional de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur la sécurité aérienne et le partage d'informations, où l'accent a été mis sur la lutte contre les déplacements des terroristes et sur la protection de la vie privée et des données.

Nous continuons à exploiter la technologie pour l'appréciation de la situation maritime. Notre centre national de surveillance côtière utilise les technologies du système d'identification automatique, du système de surveillance des navires et des services d'organisation du trafic maritime. Nous souhaiterions que la technologie et les contre-mesures soient mises à notre disposition par le truchement du transfert de techniques et d'activités de renforcement des capacités.

Nous soutenons aussi l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie.

La sécurité maritime et le milieu marin

Le lien étroit entre la sécurité maritime et l'état du milieu marin génère des tensions qui peuvent avoir un impact défavorable sur ce dernier. Comme nous l'avons constaté à l'occasion de la deuxième Évaluation mondiale de l'océan, les instabilités géopolitiques et les différends régionaux entravent la mise en œuvre des accords mondiaux et régionaux relatifs à l'utilisation durable des océans. Par conséquent, nous préconisons vivement l'observation de bonne foi de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, y compris de ses dispositions relatives au règlement pacifique des différends.

Faire respecter l'état de droit dans les océans du monde entier

La coopération en matière de sécurité maritime repose sur le respect de l'état de droit dans les océans. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. En tant que « constitution des océans » et en attribuant de manière exhaustive les droits des États sur les zones maritimes, elle affirme l'état de droit dans l'espace maritime.

Il est indispensable de mettre en œuvre ses dispositions relatives à l'application et à la compétence des États ainsi qu'au traitement des activités illégales dans le domaine maritime.

La sécurité maritime dans la région

Les Philippines aspirent à ce que la mer de Chine méridionale continue d'être une mer de paix, de sécurité, de stabilité et de prospérité. Les différends doivent être résolus pacifiquement, conformément au droit international et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et compte tenu de la sentence arbitrale de 2016, qui n'a épinglé personne et a été rédigée avec tant de soin qu'elle peut servir d'outil d'arbitrage et de référence très utile pour la clarification des questions maritimes. Nous nous félicitons du nombre croissant d'expressions de soutien à la sentence arbitrale et de reconnaissance de celle-ci en tant que droit international définitif et contraignant.

Le nombre croissant d'incidents en mer de Chine méridionale, en pleine pandémie, souligne l'urgence que revêt la mise en place d'un code de conduite. La semaine dernière, lors de la Conférence postministérielle ASEAN-Chine, nous avons transmis la coordination des négociations sur le code de conduite au Myanmar. Les Philippines se félicitent humblement des progrès qu'elles ont réalisés concernant le code de conduite durant la pandémie. Nous restons attachés à la reprise progressive des négociations. Toutes les parties doivent faire preuve de retenue et s'abstenir d'activités déstabilisatrices, qui entraveraient l'instauration d'un environnement propice à la mise au point rapide d'un code de conduite effectif et fonctionnel.

Enfin, je tiens à souligner l'engagement ferme des Philippines vis-à-vis des obligations qu'impose la Charte des Nations Unies, ainsi qu'il ressort de la Déclaration de Manille sur le règlement pacifique des différends internationaux de 1982.

Annexe XLIII

Déclaration de la Mission permanente de la Pologne auprès de l'Organisation des Nations Unies

Les menaces maritimes existantes ou naissantes qui pèsent sur la paix et la sécurité internationales sont nos problèmes communs. La piraterie, le trafic de drogues et le terrorisme sont présents dans le monde entier. Aucune région du monde n'est sûre et exempte de ces fléaux. Ceux-ci existent aussi dans notre voisinage – le Secrétaire général, António Guterres, a désigné la piraterie comme l'une des nombreuses menaces pour la paix et la sécurité auxquelles la région méditerranéenne devait faire face en 2017.

Des problèmes aussi généralisés et aussi complexes ne s'accompagnent pas de réponses rapides et faciles. Toutefois, nous sommes convaincus que le respect du droit international, l'un des sujets prioritaires de la Pologne durant sa présidence du Conseil de sécurité en 2018-2019, en fait partie.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue un accord international fondamental sur les questions maritimes. Il convient de s'attaquer aux problèmes naissants en matière de sécurité maritime en utilisant les moyens de droit prévus par la Convention ainsi que d'autres instruments juridiques adoptés sous les auspices des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales compétentes.

Les normes convenues au niveau international doivent être appliquées au niveau national. Le respect du droit international, qui se traduit par une mise en œuvre effective au moyen de la législation et de la pratique nationales, joue un rôle déterminant dans la lutte contre les menaces à la paix et à la sécurité internationales, telles que les actes hostiles, illicites et dangereux perpétrés dans le domaine maritime. Le renforcement de l'action administrative au large des côtes des États riverains revêt une importance cruciale dans la lutte contre la criminalité maritime.

Le respect du droit international et le renforcement de la coopération au niveau international peuvent contribuer à la promotion d'un règlement pacifique des différends, y compris ceux liés aux affaires maritimes. Les tensions et les conflits qui surviennent aujourd'hui créent des divisions encore plus profondes sur la scène internationale. Toutefois, des organes judiciaires internationaux tels que la Cour internationale de Justice ou le Tribunal international du droit de la mer ont contribué à la résolution de nombreux différends maritimes.

La Pologne reconnaît la nécessité de renforcer la coopération multilatérale en ce qui concerne les menaces maritimes non classiques, notamment en matière de lutte contre le trafic des personnes et le trafic d'armes et de drogues. C'est pourquoi, depuis 2014, la Pologne participe aux opérations Sophia et IRINI de l'Union européenne, dont l'objectif principal est d'ébranler le modèle d'activité qu'est la traite des personnes en Méditerranée.

La Pologne est convaincue que les activités hostiles des acteurs étatiques et non-étatiques en mer, y compris le blocage illégal des voies maritimes et les violations des eaux territoriales, exigent une réaction multilatérale résolue. Dans cette optique, nous tenons à souligner que la sécurité maritime dépend essentiellement des méthodes adoptées pour s'attaquer aux causes profondes des menaces naissantes, objectif que devraient poursuivre toutes les interventions.

Annexe XLIV

Déclaration de la Mission permanente du Portugal auprès de l'Organisation des Nations Unies

Le Portugal souscrit à la déclaration faite par l'Union européenne et souhaite également faire état des observations suivantes.

Les problèmes qui se posent dans l'espace océanique sont étroitement liés et doivent être envisagés comme un tout, dans une optique intégrée, interdisciplinaire et intersectorielle. En conséquence, la sécurité maritime dépend d'un ordre multilatéral efficace fondé sur des règles et régi par le droit international.

À cet égard, nous tenons à souligner que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers.

Par ailleurs, la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral joue un rôle essentiel dans la lutte contre les menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, ainsi qu'il ressort des principes consacrés par la Charte des Nations Unies et la Convention.

La lutte contre l'insécurité maritime est une entreprise complexe. Les dimensions de l'espace maritime, les liens structurels avec les problèmes de développement auxquels doivent faire face les communautés terrestres, l'insuffisance des capacités de surveillance et de répression et les mesures continuellement prises pour adopter et appliquer des régimes juridiques permettant de poursuivre les auteurs de violations sont quelques-uns des facteurs qui contribuent à la complexité de ce phénomène et aux difficultés rencontrées par ceux qui s'efforcent de l'atténuer.

Les communautés côtières subissent le gros des conséquences préjudiciables de l'insécurité maritime. La pêche illicite, non déclarée et non réglementée, les réseaux criminels organisés et les menaces qui pèsent sur les ressources naturelles, telles que la pollution marine, portent préjudice aux moyens de subsistance de millions de personnes. Une réponse globale, qui cible les causes profondes de l'insécurité, revêt donc un caractère primordial.

Le golfe de Guinée est un exemple particulièrement parlant. La zone, qui est devenue le point névralgique mondial de l'insécurité maritime en ce qui concerne le nombre des incidents, a également mis en lumière le caractère évolutif de la menace. Des zones autrefois à faible risque voient désormais se multiplier les attaques.

Le Portugal s'est engagé à soutenir l'architecture de Yaoundé. Par le truchement de notre initiative « Mar Aberto » (Mers ouvertes), et aussi de notre coopération bilatérale en matière de défense avec des pays partenaires, nous nous sommes employés à contribuer au renforcement des capacités et des ressources en matière de patrouilles dans des pays tels que l'Angola, Cabo Verde, la Guinée Bissau et Sao Tomé-et-Principe.

Dans ce même esprit, le Portugal, avec le soutien de 17 pays signataires, a récemment lancé le Centre atlantique, un centre d'excellence qui, nous l'espérons, aidera la communauté internationale à promouvoir le dispositif de sécurité dans tout l'Atlantique au moyen du dialogue, du renforcement des capacités et de la production de connaissances. La question de la sécurité maritime est au cœur des activités du Centre, qui offre de multiples possibilités de formation.

L'effectivité des dispositifs juridiques, législatifs et opérationnels est une autre dimension importante à laquelle le Portugal s'efforce d'apporter sa contribution. Le renforcement de la coordination devrait également rester une priorité essentielle. En

janvier dernier, sous la présidence portugaise du Conseil de l'Union européenne, cette dernière a approuvé son projet pilote de présences maritimes coordonnées axé sur le golfe de Guinée, qui est actuellement en cours de mise en œuvre. Deux navires de l'initiative portugaise « Mar Aberto » prennent part à ce projet.

Dans le souci de promouvoir un renforcement de la coopération, au niveau politique, avec les pays les plus touchés, le Portugal a nommé un représentant spécial pour la sécurité maritime dans le golfe de Guinée. Durant notre présidence du Conseil de l'Union européenne, le ministère portugais de la défense a organisé une réunion informelle des ministres de la défense de l'Union européenne et des responsables des organisations régionales africaines dotées d'un mandat en matière de défense, au cours de laquelle la sécurité maritime a été reconnue comme constituant une priorité pour les deux régions.

Le Portugal participe activement aux travaux du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée, que nous considérons comme étant le cadre le mieux indiqué pour un dialogue étroit entre la communauté internationale et les acteurs régionaux, en complément de l'architecture de Yaoundé. Dans ce contexte, nous nous félicitons de la création récente du forum de coordination maritime du golfe de Guinée, dont les activités peuvent apporter un complément important à une approche globale de l'insécurité maritime, dans la mesure où il est axé sur le renforcement de la coopération entre les marines, les acteurs du transport maritime international et les autres parties prenantes maritimes concernées dans la région.

Annexe XLV**Déclaration du Représentant permanent de la République de Corée auprès de l'Organisation des Nations Unies, Cho Hyun**

La communauté internationale a été témoin de nombreuses menaces à la sécurité maritime, dont : la piraterie ; le trafic de drogues et d'armes et la traite des personnes ; la prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs ; les actes de terrorisme ; la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; la détérioration de l'environnement marin. Les événements inquiétants qui se produisent en mer ne peuvent être traités par un seul pays et exigent une coopération internationale élargie, à même de renforcer de manière globale la sécurité et la sûreté maritimes.

La sécurité et la sûreté maritimes sont essentielles pour la République de Corée, dans la mesure où nous disposons de la quatrième plus grande capacité de transport de marchandises au monde, 99 % des importations et des exportations étant transportées par voie maritime. Par conséquent, nous réitérons notre engagement à maintenir la paix et la stabilité, le commerce licite et sans entrave et le respect du droit international, y compris la liberté de navigation et de survol. Nous sommes disposés à coopérer avec la communauté internationale pour préserver l'ordre maritime fondé sur le droit international, y compris la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et à nous opposer à toutes les activités qui compromettent, déstabilisent ou menacent l'ordre international fondé sur des règles.

L'un des principaux problèmes qui compromettent la sécurité maritime est la piraterie, qui entrave la liberté et la sécurité de la navigation et menace la vie des gens de mer. La République de Corée suit de près les nombreuses attaques de pirates qui ont récemment été perpétrées dans différentes régions, telles que le golfe de Guinée.

La République de Corée appuie résolument les initiatives visant à résoudre ce problème par l'intermédiaire des mécanismes de coopération internationale pertinents. Le Conseil de sécurité a adopté différentes résolutions, notamment les résolutions [2018 \(2011\)](#) et [2039 \(2012\)](#), pour lutter contre la piraterie dans le golfe de Guinée, et la résolution [1816 \(2008\)](#) pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes. Nous participons activement aux travaux du Groupe du G7 des Amis du golfe de Guinée et aux discussions pertinentes au sein de la Commission de consolidation de la paix. La République de Corée a également participé aux activités du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, créé en application de la résolution [1851 \(2008\)](#) du Conseil de sécurité.

En ce qui concerne la question de la non-prolifération, il est essentiel de mettre en œuvre les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité. La répression et la neutralisation des activités maritimes illégales, y compris le contournement des sanctions maritimes, exigent une coopération et une coordination étroites au niveau des États et des organisations internationales.

Par ailleurs, il convient d'attirer l'attention sur la pollution marine et la dégradation de l'écosystème marin, qui peuvent avoir des répercussions préjudiciables sur la sécurité maritime. Lorsqu'au sein de la communauté internationale la protection et la conservation du milieu marin suscitent des préoccupations, toutes les parties prenantes doivent participer activement aux consultations, partager les informations en temps utile et tout mettre en œuvre pour répondre auxdites préoccupations.

Pour pouvoir faire face à toutes les menaces qui pèsent sur la sécurité maritime et instaurer un ordre maritime sûr et sécurisé, il est primordial de faire connaître ces

menaces, de renforcer la consultation et le partage d'informations entre toutes les parties prenantes et de renforcer les capacités de répression. La République de Corée s'attachera davantage encore à renforcer la sécurité maritime et coopérera avec la communauté internationale dans ce domaine.

Annexe XLVI

Déclaration de la Chargée d'affaires par intérim de la Mission permanente de la Roumanie auprès de l'Organisation des Nations Unies, Ileana Dinculescu

La Roumanie s'associe à la déclaration faite par la délégation de l'Union européenne au nom de l'Union européenne et de ses États membres.

L'exercice sans entrave de la liberté de navigation est une condition *sine qua non* du déroulement normal du commerce international et de la stabilité de l'économie mondiale. Assurer la sécurité des mers et faire en sorte que les navires marchands puissent se déplacer et opérer librement et en toute sécurité, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, sans être attaqués ou menacés, sont des impératifs essentiels. Tous les États ont intérêt à ce que le domaine maritime soit sûr et à ce que les voies de communication maritimes, en particulier les principales voies utilisées pour la navigation maritime, soient protégées ; le respect du droit international est indispensable à la réalisation de ces objectifs.

L'attaque de drone contre le navire *Mercer Street*, un navire marchand qui naviguait pacifiquement au large des côtes d'Oman, dans le plein respect du droit international et en utilisant une voie de navigation bien établie, constitue une violation flagrante des normes pertinentes du droit international.

Cette action délibérée et totalement injustifiée, qui a entraîné la mort d'un ressortissant roumain et d'un ressortissant britannique, enfreint gravement les règles consacrées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier celles relatives à la liberté de navigation – l'une des composantes les plus anciennes et les mieux reconnues du régime juridique de la mer.

La communauté internationale doit agir de toute urgence pour faire en sorte que des actes tels que l'attaque meurtrière perpétrée contre le navire *Mercer Street* cessent immédiatement et que la sûreté et la sécurité de la navigation commerciale soient préservées.

Nous appelons tous les États à défendre la liberté de navigation, qui est l'un des droits les plus légitimes consacrés par le droit de la mer.

Annexe XLVII

Déclaration de la Mission permanente de Singapour auprès de l'Organisation des Nations Unies

Singapour remercie le Premier Ministre de l'Inde, M. Narendra Modi, d'avoir présidé ce débat opportun sur la sécurité maritime. Cette question revêt un caractère vital pour Singapour, qui est une nation maritime. Singapour est située au confluent des principaux axes maritimes du monde. Le tiers du commerce mondial passe par les détroits de Malacca et de Singapour et Singapour est le deuxième plus grand port à conteneurs du monde. La piraterie et les attaques contre des navires commerciaux, telles que l'attaque meurtrière récemment perpétrée contre le navire marchand *Mercer Street*, constituent de graves menaces à la liberté de navigation et perturbent le commerce, portant ainsi préjudice non seulement aux États côtiers mais aussi à l'ensemble de l'économie mondiale, ainsi qu'aux gens de mer qui jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Nous condamnons toutes les attaques contre la navigation commerciale. Il faut impérativement que les lignes de communication maritimes restent ouvertes, sécurisées et libres à la navigation, conformément au droit international.

Le maintien de la paix et de la sécurité dans les océans et les mers exige le respect du droit international, en particulier de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Comme l'a constamment réaffirmé l'Assemblée générale, la Convention définit le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. La Convention revêt une importance stratégique en ce qu'elle sert de base, aux niveaux national, régional et mondial, à l'action et à la coopération dans le domaine des océans, et son intégrité doit être préservée. Elle joue un rôle clé dans la prise en charge des problèmes existants ou naissants dans les océans et les mers, y compris ceux liés à la sécurité maritime.

Compte tenu du caractère transfrontière des menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, les États doivent coopérer les uns avec les autres, ainsi qu'avec les autres parties prenantes concernées, y compris le secteur maritime, pour renforcer la sécurité maritime dans le cadre juridique de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et conformément aux obligations que leur impose le droit international. L'action des organismes internationaux, tels que le Conseil de sécurité et l'Organisation maritime internationale (OMI), qui ont soutenu et continuent de soutenir des interventions multilatérales fondées sur des règles face aux questions de sécurité maritime, est également d'une importance capitale.

Dans notre région, Singapour coopère avec l'Indonésie, la Malaisie et la Thaïlande, dans le cadre de la « Malacca Straits Patrol » (Patrouille du détroit de Malacca), pour assurer la sécurité du détroit de Malacca et de Singapour. Singapour se félicite également d'accueillir le Centre de partage d'information concernant l'Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. Cet accord est la première initiative régionale intergouvernementale qui vise à promouvoir et à renforcer la coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. Il compte aujourd'hui 21 parties contractantes, dont des États situés en-dehors de l'Asie, et a été salué par l'OMI comme étant un modèle réussi de coopération régionale. Le Centre de partage d'information diffuse des informations précises et d'actualité sur les faits de piraterie et de vol à main armée contre des navires, analyse de façon détaillée les incidents et les tendances et s'emploie à promouvoir le renforcement des capacités et la conclusion d'accords de coopération. En dehors de cette zone, Singapour a activement participé à la Force opérationnelle combinée 151 et l'a dirigée, dans le cadre d'initiatives de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden.

Au moment où Singapour assume la coordination des négociations sur les relations entre l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et l'Inde, nous attendons avec intérêt de pouvoir coopérer avec l'Inde en vue de promouvoir le dialogue et de renforcer la coopération en matière de sécurité maritime, notamment en étudiant les possibilités de collaboration dans les domaines pertinents, dans le cadre des Perspectives de l'ASEAN pour la région indo-pacifique. Nous continuerons à coopérer avec nos amis et nos partenaires au sein de notre région et au-delà, en vue de renforcer collectivement la sécurité maritime au profit de la communauté internationale.

Annexe XLVIII

Déclaration de la Mission permanente de la Turquie auprès de l'Organisation des Nations Unies

Pays situé au carrefour de l'Asie et de l'Europe, la Turquie est entourée par la mer Noire, la mer Égée et la mer Méditerranée et possède un littoral de plus de 8 400 km. Près de 90 % du commerce extérieur de la Turquie, en volume, est transporté par la voie maritime.

Du fait de cette position singulière, la Turquie est particulièrement disposée à participer et à contribuer activement au débat international concernant le transport et la navigation maritimes, et notamment la sécurité et la sûreté maritimes.

Nous sommes préoccupés par les menaces qui pèsent sur la sécurité et la sûreté maritimes, notamment sous la forme de la piraterie, des vols à main armée en mer, de la criminalité transnationale organisée et des activités terroristes. Dans le souci de contribuer efficacement à la lutte contre ces menaces, la Turquie a adhéré à divers instruments, tels que le Protocole de 2005 à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, sans oublier son rôle de membre fondateur de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Par ailleurs, en tant qu'État du port, la Turquie met en œuvre avec succès le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Nous contribuons également aux initiatives multilatérales entreprises dans le domaine de la sécurité maritime grâce aux opérations de surveillance supplémentaires de la marine turque et du corps des garde-côtes turcs.

Nous partageons l'avis selon lequel il faut adopter une approche globale de la sécurité maritime afin de contrer les menaces existantes ou naissantes en mer et nous nous félicitons de l'action menée par le Conseil de sécurité à cette fin.

La Turquie voudrait formuler les observations suivantes en vue d'une prise en charge efficace des menaces existantes ou naissantes en matière de sécurité maritime.

- Premièrement, pour s'attaquer efficacement aux facteurs de la criminalité et de l'insécurité maritimes et renforcer la coordination, la coopération entre les pays et les organisations internationales ou régionales revêt une importance capitale. En outre, dans certaines régions, il conviendrait d'octroyer des incitations aux pays d'où émane la piraterie en vue de régler une fois pour toutes la question de la criminalité maritime. Par exemple, le navire marchand *Mozart*, un navire libérien affrété par la Turquie, a été attaqué en janvier 2021 alors qu'il naviguait dans le Golfe. Cet acte de piraterie déplorable a entraîné la mort d'un membre des gens de mer et l'enlèvement de plus d'une douzaine de gens de mer de nationalité turque. Ces crimes maritimes et l'insécurité qui en découle sont devenus des problèmes profondément enracinés qui affectent la liberté de navigation. Par conséquent, le partage de renseignements, une meilleure coordination au sein de la communauté internationale et un renforcement des capacités et du savoir-faire des pays de la région pourraient être des mesures à prendre en considération.
- Deuxièmement, s'agissant du renforcement des capacités d'évaluation des menaces et de l'amélioration des politiques de prévention de la criminalité et d'analyse des conflits, nous estimons que l'OMI pourrait être un centre de partage de renseignements en temps réel entre les États Membres. L'OMI pourrait publier des rapports mensuels et annuels sur les menaces maritimes qui

pourraient se produire ou se sont produites. Des études pourraient être encouragées moyennant des aides financières et l'organisation d'ateliers. La capacité des pays sources à lutter contre la piraterie ou les crimes maritimes peut être renforcée grâce à la formation des unités navales de ces pays.

- Troisièmement, la coordination opérationnelle peut contribuer de manière appréciable à la résolution des problèmes de sécurité maritime à différents niveaux. Par exemple, dans le cadre de réunions virtuelles régulières tenues sous l'égide de l'OMI, les États Membres pourraient examiner les problèmes susceptibles de compromettre la sécurité maritime. Des représentants des États, d'organisations non gouvernementales et du secteur privé pourraient participer à ces réunions. La publication de brefs comptes rendus à l'issue de ces réunions pourrait informer l'ensemble des gens de mer concernés des lieux où pourraient se produire des actes de piraterie.
- Quatrièmement, le rôle du secteur privé ne saurait être négligé dans la lutte contre les menaces existantes ou naissantes en mer. Les acteurs du secteur privé pourraient transmettre à l'État côtier toute information pertinente concernant une éventuelle menace à la sécurité maritime. En outre, les capitaines ou autres gens de mer pourraient informer un centre unique établi pour surveiller l'état de la sécurité maritime. Cela permettrait d'étendre le réseau d'échange de renseignements par le truchement des navires commerciaux. Toutes les autorités compétentes pourraient être informées des besoins des navires commerciaux du secteur privé de manière à ce que les pays prennent les dispositions nécessaires pour faire face aux problèmes.
- Dernier point mais non le moindre – s'agissant du règlement pacifique des différends maritimes, la Turquie estime que les négociations pacifiques entre les pays devraient constituer le premier instrument. Dans l'examen des différends maritimes, il convient de prendre en compte non seulement le droit codifié mais aussi le droit international coutumier. La plupart des questions maritimes qui se posent dans le monde sont *sui generis* et exigent une attention particulière liée à leurs spécificités.

Comme toujours, la Turquie est résolument déterminée à œuvrer au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes dans sa région et dans le monde. Nous continuerons à apporter notre soutien aux mesures et aux initiatives prises à cette fin sur le plan international.

Annexe XLIX

Déclaration de la Mission permanente de l'Ukraine auprès de l'Organisation des Nations Unies

Nous reconnaissons l'importance vitale que revêt la préservation de la paix, de la sécurité et de la stabilité en mer dans l'intérêt de la communauté internationale. À cet égard, l'Ukraine est déterminée à contribuer au renforcement de la coopération internationale et à l'élaboration de mesures efficaces qui permettent de lutter contre les menaces à la sécurité maritime.

L'Ukraine est profondément préoccupée par la criminalité transnationale organisée, la piraterie maritime et la traite des personnes, ainsi que par le trafic de migrants en mer, qui constituent une menace pour la sécurité et la stabilité mondiales et régionales.

L'Ukraine est consciente du fait que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit le cadre juridique général dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les océans et les mers. En établissant un ordre juridique pour les mers et les océans, la Convention continue de contribuer à la paix et à la sécurité, à la coopération et aux relations amicales entre toutes les nations, à la protection et à la préservation du milieu marin et à l'utilisation durable des océans et de leurs ressources. La Convention fait obligation aux États parties de régler tout différend surgissant entre eux à propos de son interprétation ou de son application par des moyens pacifiques. Conformément à l'Article 33 de la Charte des Nations Unies et à l'article 279 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Ukraine s'efforce de résoudre pacifiquement le différend qui l'oppose à la Fédération de Russie.

Nous tenons à rappeler que, depuis le début de 2014, la Russie se livre à de nombreuses violations flagrantes des droits de l'Ukraine consacrés par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres règles et principes pertinents du droit international, empêche illégalement l'Ukraine d'exercer ses droits maritimes dans la mer Noire, la mer d'Azov et le détroit de Kertch, exploite à son profit les ressources souveraines de l'Ukraine dans ces eaux et usurpe le droit de l'Ukraine à réglementer ses propres zones maritimes dans ces eaux.

En avril 2021, la Russie a annoncé que, jusqu'en octobre 2021, une partie de la mer Noire, près du détroit de Kertch, serait fermée aux navires de guerre et aux navires d'État étrangers, sous prétexte de manœuvres militaires. En outre, le Président de la Fédération de Russie a récemment signé une loi qui donne à la Garde nationale russe le droit de bloquer les territoires et les eaux adjacents à un certain nombre d'objets d'infrastructure.

Ces actions constituent une violation flagrante de l'un des principes fondamentaux de la constitution des mers, à savoir la liberté de navigation et de passage inoffensif.

La Russie adopte un comportement illégal en mer, non seulement en perturbant la navigation et en la bloquant pour les navires commerciaux à destination et en provenance des ports ukrainiens mais aussi en empêchant les navires militaires battant différents pavillons, y compris ceux des membres permanents du Conseil de sécurité, de mener leurs activités pacifiques.

Le comportement de la Russie méconnaît grossièrement les droits de l'Ukraine en tant qu'État côtier et viole de manière flagrante la liberté de navigation, garantie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conformément aux

dispositions de la Convention, la Russie doit s'abstenir d'entraver ou de gêner le passage en transit par le détroit international vers les ports de la mer d'Azov.

Au moment où elle renforce sa puissance militaire le long de la frontière avec l'Ukraine, la Russie renforce ses capacités militaires dans la région de la mer d'Azov et de la mer Noire, notamment en y augmentant le nombre de navires de guerre, y compris ceux capables de transporter des armes nucléaires.

Le comportement de la Russie indique clairement qu'elle n'est pas disposée à mettre fin à ses actions agressives qui menacent à la fois la sécurité nationale de l'Ukraine et la sécurité et la stabilité de l'Europe du Sud-Est. Cette situation fait également ressortir la nécessité urgente d'une intervention internationale concertée, qui permette de garantir le respect, par la Russie, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des autres normes du droit international.

La Russie doit cesser son agression contre l'Ukraine, rétablir le respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues et des droits de l'Ukraine sur ses propres eaux, cesser et rapporter toutes les activités et décisions illégales, y compris la fermeture de certaines zones d'eau de la mer Noire, et payer les compensations respectives, entre autres correctifs.

Annexe L

Déclaration de la Mission permanente des Émirats arabes unis auprès de l'Organisation des Nations Unies

La sécurité maritime est affectée, aux niveaux mondial et régional par un large éventail de problèmes classiques et non conventionnels, tels que la piraterie, les vols à main armée, le terrorisme, la criminalité transnationale organisée contre les navires en mer, y compris la traite des personnes et le trafic d'armes, et d'autres crimes commis en mer et dans le secteur de la pêche. La dégradation de la santé des océans et les effets des changements climatiques expliquent peut-être les problèmes qui se posent dans le domaine de la sécurité, puisque plus de 3 milliards de personnes vivent de l'océan. La communauté internationale doit réagir de manière cohérente et conformément au droit international.

Indiscutablement, le transport maritime est l'épine dorsale de l'économie mondiale et un important facteur de la stabilité et de la prospérité des nations. Tous les pays, qu'ils soient côtiers ou enclavés, dépendent du transport maritime pour accéder à la nourriture, aux médicaments, aux vaccins et à d'autres biens et services. La sécurité maritime, qui est essentielle au transport maritime, joue également un rôle capital dans l'approvisionnement énergétique mondial et dans la réalisation du développement durable. La question est particulièrement pertinente pour notre région, où environ le tiers des ressources énergétiques mondiales sont transportées par voie maritime, via le détroit d'Ormouz. Il est donc dans notre intérêt commun à tous de lutter contre les menaces qui pèsent sur la sûreté des axes maritimes – poumons de l'économie mondiale – et attendent directement à la sécurité mondiale. Récemment encore, nous avons vu comment les perturbations des chaînes d'approvisionnement maritimes dues à la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19) ont eu de graves répercussions économiques au niveau international.

Les Émirats arabes unis sont attachés à la sécurité maritime et la protection de la navigation commerciale. Nous sommes donc gravement préoccupés par la multiplication des attaques et des menaces à l'encontre des navires commerciaux dans notre région, y compris les récentes attaques au large de nos côtes et de celles d'Oman. Les attaques contre la navigation dans notre région ont des répercussions qui s'étendent bien au-delà de nos eaux, sans parler de leur impact sur la liberté de navigation et sur la fragile reprise économique mondiale après la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19). Ces attaques doivent cesser immédiatement et les navires doivent pouvoir naviguer librement, conformément au droit international. Les Émirats arabes unis œuvreront en étroite coordination avec leurs partenaires pour assurer la sûreté et la sécurité de la navigation maritime dans notre région.

La sécurité maritime et la durabilité environnementale sont les deux faces d'une même médaille. C'est ainsi qu'il convient d'accorder l'attention voulue aux menaces que représente pour la sécurité maritime et l'environnement marin le pétrolier *Safer*, amarré au large des côtes du Yémen. En raison de la corrosion et du manque d'entretien, ce pétrolier, qui est abandonné en mer depuis 2015, pourrait exploser et déverser plus d'un million de barils de pétrole dans la mer Rouge. À cet égard, mon pays salue les démarches entreprises par l'ONU pour atténuer les risques que pose ce pétrolier. Nous demandons instamment à l'ONU d'envoyer une mission chargée d'évaluer l'état du pétrolier aux fins de l'adoption de nouvelles mesures.

Les Émirats arabes unis formulent les recommandations suivantes en faveur de la sécurité maritime.

Premièrement, le Conseil devrait se concerter avec l'Organisation maritime internationale sur la manière de renforcer la coordination, la coopération et la

collaboration entre les États, en particulier les États riverains ou ceux qui empruntent ces voies maritimes, et avec d'autres organismes compétents. Il conviendrait de renforcer les mécanismes de coopération, d'assurer une meilleure protection et de prévenir et décourager les attaques dans les voies de navigation d'importance stratégique, de manière à maintenir ces voies sûres et ouvertes à la navigation internationale.

Deuxièmement, nous exhortons les États Membres à défendre la liberté de navigation en tant que principe clé du droit international. Dans les zones où les tensions et la polarisation sont élevées, les risques s'intensifient. Nous encourageons tous les acteurs à s'engager à instaurer la confiance en ouvrant des lignes de communication en mer afin d'éviter les erreurs d'appréciation et de promouvoir la retenue.

Troisièmement, nous recommandons que le Secrétaire général élabore davantage de rapports sur les risques de sécurité maritime liés aux changements climatiques, afin d'aider le Conseil de sécurité à prévoir ces risques et à prendre les dispositions nécessaires. Les effets cumulés des changements climatiques et de la dégradation du milieu océanique devraient favoriser la criminalité en mer. L'instabilité liée aux changements climatiques favorisera l'insécurité alimentaire et la concurrence pour les ressources et la perturbation des moyens de subsistance qui dépendent de l'océan. L'élévation du niveau de la mer due aux changements climatiques constitue une grave menace pour de nombreuses îles et régions côtières et pourrait provoquer une forte instabilité.

En conclusion, les Émirats arabes unis réitèrent leur détermination à soutenir les initiatives régionales et internationales visant à faire face aux menaces qui pèsent sur la navigation maritime, le milieu marin et le commerce mondial.

Annexe LI

Déclaration du Représentant permanent du Yémen auprès de l'Organisation des Nations Unies, Abdullah Al-Saadi

La coopération internationale en vue du maintien de la sécurité maritime est plus que jamais nécessaire, notamment à la suite de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).

La promotion de l'appréciation de la situation maritime et le partage des informations, des données et des ressources devraient faciliter l'action entreprise par la communauté internationale en vue d'élaborer un dispositif international concernant la sécurité maritime. Plus particulièrement, les parties prenantes doivent collaborer à la mise en œuvre des instruments internationaux, tels que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en vue de relever les nouveaux défis qui apparaissent dans le domaine de la sécurité maritime.

Au Yémen, un pays qui compte environ 2 500 km de côtes et qui est situé sur l'un des passages maritimes les plus importants au monde – le détroit de Bab al-Mandab – les menaces et les défis en matière de sécurité maritime n'ont jamais été aussi grands. Toutefois, le Gouvernement du Yémen, soutenu par la communauté internationale, notamment la Coalition en appui à la légitimité au Yémen, met tout en œuvre pour faire face aux problèmes qui se posent dans les domaines de la sécurité et de l'environnement dans la mer Rouge et dans le golfe d'Aden.

Après le coup d'État des milices houthistes en 2014, le Gouvernement a dû reconstituer ses garde-côtes, former son personnel et le doter des ressources nécessaires à la lutte contre la piraterie, la contrebande et les attaques contre les navires et les bateaux civils. Toutefois, il faut mobiliser un soutien international supplémentaire pour faire face aux menaces croissantes que représentent les milices houthistes dans la mer Rouge méridionale et dans le détroit de Bab al-Mandab.

Les menaces, les attaques et l'utilisation de mines marines par les houthistes ont été constatées par plusieurs organisations et organismes internationaux, dont le Groupe d'experts sur le Yémen du Conseil de sécurité. Rien qu'en 2020, les houthistes ont provoqué plus de 20 incidents consistant en approches suspectes et en attaques contre des navires civils. Lors de ces attaques, les houthistes ont utilisé des engins explosifs improvisés flottants, des skiffs et des hors-bords. Il s'avère que ces techniques correspondent à celles utilisées par le régime iranien, preuve évidente du parrainage de ce dernier et de sa participation à des actions qui menacent la stabilité, la paix et la sécurité du Yémen, de la région et du monde.

La menace irano-houthiste pour la sécurité maritime s'illustre également par le non-respect et la violation par l'Iran de l'embargo sur les armes visant le Yémen conformément à la résolution [2216 \(2015\)](#) du Conseil de sécurité. Il a également été constaté que les eaux internationales sont utilisées par des contrebandiers pour effectuer des transferts, de navire à navire, d'armes utilisées par les milices houthistes pour prolonger la guerre et cibler des civils et des biens civils à l'intérieur et au-delà des frontières du Yémen.

En outre, le fait que les milices houthistes aient empêché l'équipe technique de l'ONU d'inspecter et de réparer le pétrolier *Safer*, malgré des années d'avertissements annonçant une catastrophe environnementale, représente un grand danger pour l'environnement en mer Rouge. Ces actions sont consignées dans le rapport de l'ONU de 2008 sur les océans et le droit de la mer comme étant des « menaces pour la vie et la sécurité des personnes, tant en mer que sur terre ».

Enfin, permettez-moi de profiter de cette tribune pour souligner à nouveau la nécessité d'une action internationale qui permette de relever les défis de la sécurité maritime à l'échelle mondiale. Cela est d'autant plus vrai dans le cas du Yémen, où il convient d'engager une action internationale, notamment par le truchement du Conseil de sécurité, pour mettre fin aux menaces que les milices houthistes font peser sur les voies maritimes internationales, notamment en raison de l'utilisation d'engins explosifs improvisés flottants, et qui ont des conséquences à long terme sur le commerce international et les conditions de vie des sociétés, particulièrement dans les zones de conflit.
