

**Bruxelles, le 15 décembre 2025  
(OR. en)**

**16829/25**

**COJUR 99  
COMAR 53  
JUR 851**

## **RÉSULTATS DES TRAVAUX**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	16719/25
Objet:	Déclaration de l'Union européenne et de ses États membres sur la pleine utilisation du cadre du droit international de la mer dans le contexte des menaces émanant de la "flotte fantôme" et de la protection des infrastructures sous-marines critiques

---

Les délégations trouveront en annexe la déclaration de l'Union européenne et de ses États membres sur la pleine utilisation du cadre du droit international de la mer dans le contexte des menaces émanant de la "flotte fantôme" et de la protection des infrastructures sous-marines critiques, approuvée par le Conseil des affaires étrangères lors de sa session du 15 décembre 2025.

**DÉCLARATION DE L'UNION EUROPÉENNE ET DE SES ÉTATS MEMBRES SUR LA PLEINE UTILISATION DU CADRE DU DROIT INTERNATIONAL DE LA MER DANS LE CONTEXTE DES MENACES ÉMANANT DE LA "FLOTTE FANTÔME" ET DE LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES SOUS-MARINES CRITIQUES**

L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES,

RAPPELANT que, comme indiqué dans la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne du 24 octobre 2023, "compte tenu des menaces pesant sur les infrastructures maritimes critiques et des conséquences de l'agression militaire illégale et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine, une intensification de l'action de l'UE en tant que garant de la sécurité internationale est nécessaire". Le pacte européen pour l'Océan, adopté par la Commission européenne le 5 juin 2025, rappelle également que "les infrastructures maritimes critiques sont menacées",

CONSTATANT que les menaces pesant sur les infrastructures sous-marines critiques n'émanent pas uniquement de la "flotte fantôme",

NOTANT que l'Organisation maritime internationale (OMI), dans sa résolution A.1192(33) du 6 décembre 2023, a exhorté les États membres et toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures visant à prévenir les opérations illégales menées dans le secteur maritime par les navires non déclarés ou fantômes. Dans cette résolution, l'Assemblée de l'OMI a noté avec préoccupation les renseignements concernant les navires se livrant à des opérations illégales en vue de contourner les sanctions ou à d'autres activités illégales,

SOULIGNANT que l'Assemblée générale des Nations unies, dans sa résolution 79/144 du 12 décembre 2024, a dit constater que "les câbles et pipelines sous-marins sont d'une importance vitale pour l'économie mondiale et la sécurité nationale de tous les États", a déclaré être "consciente que ces câbles et pipelines sont susceptibles d'être endommagés intentionnellement ou accidentellement", et a demandé aux États "de prendre des mesures pour protéger les câbles et pipelines sous-marins et régler toutes les questions relatives à ces câbles et pipelines conformément au droit international" tel que codifié par la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982,

PARTAGEANT l'appel lancé par les États, durant le débat public sur la sûreté maritime qui s'est tenu lors de la session du Conseil de sécurité des Nations unies du 20 mai 2025, sous la présidence de la Grèce, en faveur d'une meilleure application de la protection juridique internationale existante, en particulier pour les infrastructures critiques telles que les câbles et pipelines sous-marins,

RAPPELANT que, au-delà des mesures prises aux niveaux des Nations unies et de l'OMI, d'autres axes de travail contribuent à faire face à ces menaces. À la suite de la déclaration conjointe du sommet des alliés de l'OTAN en mer Baltique du 14 janvier 2025, des solutions possibles ont été recensées pour contrer les risques pesant sur les infrastructures sous-marines critiques et les défis posés par la "flotte fantôme". Le 16 mai 2025, l'UE et dix États européens sont convenus d'un protocole d'accord sur la protection des infrastructures sous-marines critiques en mer Baltique. Le 14 mars 2025, les ministres des affaires étrangères du G7 ont fait une déclaration sur la sécurité et la prospérité maritimes: des travaux sont en cours pour protéger les infrastructures sous-marines critiques et une task-force "flotte fantôme" a été mise en place,

PRENANT ACTE du fait que, le 19 décembre 2024, le Conseil européen a adopté des conclusions dans lesquelles il se félicite que des mesures contre la "flotte fantôme" aient été prises, et que les États membres ont demandé que de nouvelles mesures soient prises à cet égard lors des réunions du Conseil européen des 26 juin et 23 octobre 2025. Le Conseil de l'Union européenne a adopté, le 6 juin 2025, des conclusions sur une connectivité fiable et résiliente, dans lesquelles il souligne qu'il est urgent d'apporter un soutien global aux infrastructures de câbles sous-marins, comme indiqué dans le plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles,

RAPPELANT que, le 21 février 2025, la Commission européenne et la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ont lancé un plan d'action de l'UE sur la sécurité des câbles. Ce plan d'action prévoit que l'UE et ses États membres, en collaboration avec l'OMI, devraient établir une interprétation commune des dispositions pertinentes du droit international de la mer permettant aux États membres, en tant qu'États côtiers et États du pavillon, de protéger plus efficacement les infrastructures critiques et de prendre des mesures en ce qui concerne la "flotte fantôme" de navires et tout navire présentant un intérêt qui opère en haute mer. En particulier, le cadre juridique régissant l'interception ou l'arraisonnement de navires présentant des risques pour l'UE devrait être soigneusement évalué, dans le plein respect de la CNUDM. Ce plan d'action propose en outre que les travaux menés au niveau multilatéral incluent également une réflexion éventuelle sur la manière de tirer pleinement parti de toutes les pistes d'action possibles conformément au droit international de la mer, en vue de renforcer la protection des infrastructures de câbles sous-marins ainsi que la promotion de normes et de bonnes pratiques,

RAPPELANT que, le 6 mai 2025, la Commission européenne a lancé une feuille de route en vue de mettre un terme aux importations d'énergie russe, qui prévoit des mesures visant à remédier au problème du contournement des sanctions de l'UE en matière de pétrole par l'utilisation de "flottes fantômes",

RAPPELANT que la CNUDM, comme l'indique son préambule, contribue au maintien de la paix, de la sécurité, de la coopération et des relations amicales entre toutes les nations, conformément aux principes de justice et d'égalité des droits, et qu'elle favorise le progrès économique et social de tous les peuples du monde, conformément aux buts et aux principes des Nations unies, tels qu'ils sont énoncés dans la charte,

SOULIGNANT que les libertés en haute mer, y compris la liberté de navigation, doivent être exercées en tenant dûment compte des intérêts des autres États, et que tous les États, y compris les États du pavillon, doivent remplir de bonne foi les obligations qui leur incombent au titre de la CNUDM et exercer les droits, les compétences et les libertés reconnus dans la convention d'une manière qui ne constitue pas un abus de droit,

INSISTANT sur la nécessité pour l'UE et ses États membres de faire face aux risques associés à la flotte fantôme et pesant sur les infrastructures sous-marines critiques, et, dans ce contexte, notant que, conformément à l'article 3, paragraphe 5, du traité sur l'Union européenne, l'Union contribue "au strict respect et au développement du droit international, notamment au respect des principes de la charte des Nations unies",

DÉCLARENT ET RÉAFFIRMENT:

1. Qu'ils sont résolument attachés à la CNUDM, qui définit le cadre juridique régissant toutes les activités dans les mers et les océans et qui constitue un instrument d'importance stratégique servant de base aux actions et à la coopération nationales, régionales et mondiales dans le secteur maritime, et dont le caractère universel et unifié ainsi que l'intégrité doivent être préservés;
2. Que les risques associés à la "flotte fantôme" et éventuellement à d'autres pratiques de navigation dangereuses, y compris les dommages éventuels sur l'environnement ainsi que les risques pour la sûreté et la sécurité maritimes, l'intégrité du commerce maritime international, les infrastructures sous-marines critiques, y compris les câbles et pipelines sous-marins, la vie et la santé des marins travaillant à bord des navires, et le respect des règles et des normes maritimes internationales, concernent l'ensemble des mers et des océans et doivent être envisagés dans leur ensemble sur le plan juridique, étant donné que ces risques font partie des problèmes des espaces marins visés au troisième considérant de la CNUDM;

3. Que les navires naviguant sans nationalité, y compris ceux de la "flotte fantôme", posent un risque particulier. Les navires sans nationalité ne sont pas soumis à la juridiction de l'État du pavillon en vertu de la CNUDM. Ils ne sauraient pas non plus prétendre aux libertés de la haute mer, y compris la liberté de navigation, ni à des droits tels que le droit de passage inoffensif ou le droit de passage en transit, car ces libertés et ces droits sont conférés exclusivement aux États en vertu du droit de la mer. Ils ne sont soumis à la juridiction exclusive d'aucun État en haute mer. Tout État peut arraisonner un navire en haute mer en vertu de l'article 110 de la CNUDM, et dans les zones économiques exclusives (ZEE) en vertu de l'article 58, paragraphe 2, de la convention, dans les cas où il a de sérieuses raisons de soupçonner que le navire est sans nationalité. Tout État peut prendre les mesures qui s'imposent à bord d'un navire qui s'avère sans nationalité, conformément au droit international et à son droit interne. En outre, les États membres de l'UE considèrent que tout État côtier peut prendre des mesures appropriées, conformément au droit international et à son droit interne, à l'égard des navires sans nationalité lorsque ceux-ci traversent des zones sur lesquelles l'État concerné exerce des droits souverains ou sa juridiction. Dans une mer territoriale, la juridiction pleine et exclusive de l'État côtier s'applique à ces navires;
4. Que tous les États doivent satisfaire aux obligations juridiques qui leur incombent en vertu de l'article 113 de la CNUDM en ce qui concerne l'adoption par chacun d'entre eux des lois et règlements nécessaires pour que constituent des infractions passibles de sanctions, lorsque les conditions sont remplies, la rupture ou la détérioration délibérée ou due à une négligence coupable par un navire battant leur pavillon ou une personne relevant de leur juridiction d'un câble ou d'un pipeline sous-marin. Que l'UE et/ou ses États membres devraient prendre contact avec les États du pavillon en vue de renforcer la mise en œuvre effective de cette disposition en vertu de leur droit interne;
5. Que, conformément à l'article 94 de la CNUDM, chaque État a l'obligation juridique d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. À cet égard, les travaux entrepris dans le cadre de l'OMI concernant l'élaboration de lignes directrices ou de bonnes pratiques pour l'immatriculation des navires sont d'une importance cruciale;

6. Que les États côtiers peuvent demander aux navires se trouvant dans leur mer territoriale ou leur ZEE de communiquer les informations relatives à leur assurance et qu'ils examineront ces informations dans le cas des navires faisant escale dans l'un de leurs ports, conformément au droit international. Ils peuvent également demander aux navires présents dans les principales zones de passage de transmettre leurs certificats d'assurance et de responsabilité civile, conformément aux accords internationaux applicables;
7. Que les États membres de l'UE intensifieront leurs efforts pour veiller à ce que les navires remplissent les obligations juridiques qui leur incombent en matière de communication d'informations. La directive déléguée (UE) 2025/811 de la Commission du 19 février 2025 modifiant l'annexe I de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil introduit l'obligation pour tous les navires entrant dans une zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires de fournir un ou plusieurs certificats d'assurance délivrés par le fournisseur d'assurance et gardés à bord du navire, attestant de l'existence d'une assurance pour les créances maritimes, ainsi que des certificats de responsabilité civile délivrés conformément aux conventions internationales applicables;
8. Que des accords avec les États du pavillon concernés en vue d'obtenir leur consentement pour des opérations d'arraisonnement préalablement autorisées de leurs navires en haute mer ou dans les ZEE des États membres de l'UE constitueraient un outil important. De tels accords pourraient définir les conditions et modalités de coopération avec chaque État du pavillon concerné pour ce qui est de ses navires de la "flotte fantôme" menant des opérations illégales;
9. Que le droit international permet aux États de prendre des mesures répressives dans un certain nombre de scénarios susceptibles de concerner la protection des infrastructures sous-marines critiques, y compris, notamment, les articles 21, 73, 110, 111, 220 et 221 de la CNUDM, ainsi que l'article X de la convention de Paris de 1884 pour la protection des câbles sous-marins, le cas échéant;
10. Que, outre les mesures visant à lutter contre les activités de la "flotte fantôme", telles qu'elles sont énoncées aux points 7 et 8, il est devenu nécessaire pour les États d'examiner plus avant le cadre du droit international de la mer en vue de relever les défis toujours plus importants et de renforcer la protection des câbles et pipelines sous-marins conformément à la CNUDM, en raison de l'intensification des menaces et des ruptures ou détériorations visant les câbles et pipelines sous-marins;

11. Qu'ils ont l'intention de lancer une initiative ambitieuse visant à mettre au point des outils qui permettent de répondre aux menaces pesant sur les infrastructures sous-marines critiques, y compris aux fins de la protection des câbles et pipelines sous-marins. Ces outils seraient mis au point dans les enceintes appropriées, comme les organismes des Nations unies ou l'OMI, en fonction de leur contenu. Il pourrait par exemple s'agir d'une compilation de normes internationales de bonne conduite destinée aux navires se trouvant à proximité d'infrastructures sous-marines critiques, qui établirait des principes et des lignes directrices spécifiques, d'un recueil de règles pour les navires se trouvant dans des zones maritimes particulièrement vulnérables, de mesures visant à renforcer la protection des câbles et pipelines sous-marins par une meilleure sécurisation, d'une surveillance plus étroite des activités autour des sites sensibles, et de mécanismes, conformes au droit international, visant à prévenir les comportements qui menacent ces infrastructures, ou de toute autre mesure conforme à la CNUDM. Ce pourrait être des instruments juridiquement non contraignants ou de nouveaux instruments contraignants.
-