Résolution présentée par la délégation du Royaume du Maroc

Thème — Agenda 2030 pour le développement durable

Concerne — La tolérance abusive à l'égard des pavillons de complaisance

L'Assemblée Générale,

S'étonnant — que les eaux internationales soient actuellement plus proches d'être une zone de non-droit qu'un terrain régi par une coopération interétatique,

Déplorant — les nuisances écologiques tragiques et pourtant évitables que les bâtiments de transport commercial maritime causent en eaux internationales,

Estimant — que les injustices sociales en eaux internationales, dénoncées entre autres par l'International Transport Workers' Federation (ITF) dont le rapport de 2025 annonce que les interventions de l'ONG ont été nécessaires pour le paiement de plus de 45.2 millions d'USD en salaires dus, doivent cesser,

Ajoutant — que le manque de contrôle sur le transport maritime permet la pratique du commerce illégal à des organisations et des pays, malgré les sanctions qui pèsent contre eux,

Se réjouissant — de la possibilité de régler ces questions en s'attaquant au problème des pavillons de complaisance (puisque ces derniers permettent d'accéder à des avantages fiscaux scandaleux) ainsi qu'à un niveau de contrôle ridiculement bas, voire inexistant,

Constatant — que, selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), en 2020, près de 40% du tonnage mondial est sous les pavillons du Panama, du Liberia et des Îles Marshall, tous trois considérés par l'ITF comme pavillons de complaisance, alors que plus de 90% du tonnage mondial réel est partagé par des entreprises étrangères à ces pays, prouvant de ce fait un irrespect total de l'article 91 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer où il est mentionné que le bateau doit avoir un lien substantiel avec le pays dans lequel il est enregistré,

Décide

- de mettre en place un pavillon international, devant être adopté par tout bateau naviguant en eaux internationales,
- de créer une législation unique répondant de la justice du Tribunal international du droit de la mer,
- de mettre en place un système fiscal maritime global dépendant de la juridiction de la CNUCED, les critères déterminant le taux de taxation se devant d'être flexibles, pour permettre de sauvegarder les compagnies maritimes et les petites économies, mais aussi de générer des revenus non-symboliques pour les pays où l'entretien d'un système naval viable exige une taxation élevée,
- que les revenus générés par les bateaux seront reversés aux États qui entretiennent des liens substantiels avec eux, donc ceux dont le propriétaire est originaire dudit pays, ou bien ceux dont une part très significative de l'équipage, en particulier le commandement, possède la nationalité du pays en question.

Le texte français fait foi.