

Concours / Examen : A.A.M. Section/Spécialité/Série : 4-1
Epreuve : Anglais Matière : Sans objet Session : 2025

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numérotier chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

~~Op-Ed~~ ^{Edito} : Le Vent Tourne sur la Corruption Maritime, Mais Nous Devons Finir le Travail

Publié le 24 janvier 2025 à 13h15 par Cameron Mitchell
<https://maritime-executive.com/editorials>

L'industrie maritime est notoirement sensible au virus de la corruption. Toutefois, après avoir passé un an comme membre du Réseau Maritime Anti-Corruption (RMAC), je crois que nous commençons à voir des signes que l'action concertée commence à payer. Il est maintenant mieux compris que les couches de bureaucratie qui entourent un navire au port - jusqu'à sept organisations industrielles et sept organes gouvernementaux - One peut plus être exploitées en toute impunité.

~~Le RMAC~~ L'action du RMAC en ce sens peut être largement saluée. Fondé en 2011, son travail est monté en puissance sur les cinq dernières années en particulier. Il compte désormais 220 membres, dont des amateurs représentant un quart du tonnage global. De plus, les régulateurs tels que les états porteurs comme nous ajoutent du poids à la campagne. Loin d'être un tigre de papier, ~~le RMAC~~ cela donne au RMAC des dents, comme le prouvent les 6500 rapports d'incidents anonymes qui détaillent des premières tentatives de corruption dans plus de 1360 ports. Cela inclut plus de 5000 rapports d'actes de corruption en 2023.

Avoir la possibilité de faire remonter des incidents de manière anonyme est vital pour encourager les officiers d'encadrement... 1.1.4.

à tirer la sonnette d'alarme sur les pressions totalement inacceptables dont ils font l'objet. Pendant trop longtemps, les capitaines des navires ont dû faire face à des comportements menaçants, payer un pot-de-vin ou un avaloirage en nature pour permettre à leurs navires et équipages d'entrer ou de quitter le port dans les temps, faisant face par exemple à des inspections ou détentions arbitraires. Pour les transporteurs maritimes qui bataillent avec les taux de livraison quotidiennement et de graves conséquences financières pour des retards, leurs options étaient précédemment limitées.

La culture nonchalante de la corruption a été si endémique dans certains pays que nous avons entendu parler de reçus pour des pots-de-vin délivrés et signés par le coupable plus maintenant. Ce type de crime banal est maintenant une preuve parfaite, et les capitaines des navires sont plus conscients que jamais qu'ils ont le pouvoir de les repousser, avec le RNAC prêt à alerter les agences gouvernementales. En rapportant les incidents, le RNAC peut travailler avec les autorités portuaires et douanières, les ONG, les entreprises locales et les gouvernements pour mettre en évidence des zones à risque de corruption et mettre en place une action collective.

Le RNAC a mis en place des ~~"actions collectives"~~ projets "d'action collective" dans des pays où les problèmes ont été les plus prégnants, commençant au Nigeria il y a plus de 10 ans et reproduisant le modèle en Inde, en Argentine, au Bangladesh, en Égypte, en Indonésie, en Malaisie, en Ukraine, au Pakistan et au Ghana. Cela apporte des résultats. Par exemple, le Register des Navires de l'Île de Man et le RNAC ont récemment contacté les chefs de quatre services gouvernementaux dans un des pays concernés pour l'action collective pour appuyer en faveur de modes d'actions et procédures concertées sur l'immigration des gens de mer. Cela nous permet d'accélérer le rapatriement des gens de mer, arrêtant net le phénomène. 2.1.4.

L'immigration des gens de mer est un domaine essentiel. Parmi les données recueillies par le RMAC, les capitaines de navires ont rapporté :

- 7% de tous les incidents de corruption dans les ports sur la dernière décennie ont impliqué le Service de l'Immigration.
- En 2014, 10% des incidents remontés au RMAC ont impliqué des services de l'immigration.
- Sur les 19 raisons possibles citées pour ces incidents, 50% des cas impliquent des Documents non-conformes pour les membres d'équipage.
- 58% de ces incidents sont résolus à travers la corruption selon les rapports, principalement de gros paiements en ~~cash~~ liquide.

Plus largement, le travail du RMAC ^{a permis d'obtenir} ~~a vu~~ des réductions des demandes de paiements dans le Canal de Suez, de nouvelles réglementations en Argentine qui rendent plus difficiles aux autorités les demandes de pots-de-vin, et une facilitation des opérations dans les ports nigériens, avec la mise en place de procédures opérationnelles standardisées- [...] La participation de l'Autorité du Canal de Suez montre la capacité croissante du RMAC à amener des acteurs clés à la table. Cela a suivi l'intervention de l'ancien directeur général du transport maritime de l'Inde, Deepak Shetty, lors de l'événement du RMAC à Mumbai en 2013. Shetty a rejoint le RMAC comme conseiller, ouvrant les portes d'acteurs de haut niveau à travers les secteurs public et privé de l'Inde. Tous ces signes montrent que l'étau se resserme.

[...] Au quartier général de l'OMI à Londres, le RMAC partage ses données autour des Inspections des organismes étatiques de contrôle des ports, mettant en lumière des faiblesses et des risques potentiels. En tant qu'industrie, nous devons nous ranger derrière la campagne du RMAC à ce haut niveau pour maintenir et augmenter la pression sur les pays prompts à la corruption. Si nous ne le faisons pas, cela enverra le message aux officiels corrompus que nous sommes prêts à fermer les yeux, à ouvrir d'autant plus les vannes à plus d'entrées, d'inspections et de détentions arbitraires. Les gens de mer sont en première

ligne face à ces comportements ignobles, rendant leur travail plus dur et plus stressant. Nous leur devons de leur donner les outils pour se défendre.

Le RMAC a calculé que la corruption maritime augmente le coût de transport et de la logistique de 15 pourcents, coûtant plus de 162 millions de dollars par an et affectant des entreprises et des emplois. Si la culture de la corruption est freinée, cet argent pourrait être utilisé dans les lignes de transport maritimes ou dans des entreprises maritimes pour créer des emplois et de la croissance. Et c'est un combat qui vaut la peine d'être mené.