

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.
- Numéroté 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.

Editorial libre : Les vents tournent concernant la corruption maritime mais nous devons terminer le travail.

L'industrie maritime est de manière notoire sensible au virus de la corruption. Cependant, après avoir passé un an en tant que membre du réseau anti-corruption maritime (MACN), je crois que nous commençons à voir des signes que cette action concertée commence à porter ses fruits. C'est en train de devenir mieux compris que les couches de bureaucratie entourant un bateau dans un port - jusqu'à sept structures de l'industrie et sept institutions gouvernementales - ne peuvent plus être exploitées avec impunité.

Le MACN peut prendre une grande part de crédit pour cela. Fondé en 2011, son travail a pris de la vitesse durant les cinq dernières années en particulier. Il a maintenant 220 membres, incluant les propriétaires de bateau représentant un quart du tonnage global. De manière additionnelle, les régulateurs comme les états à parillon comme nous-même ajoutent du ballast à la campagne. Loin d'être un tigre en papier, elle donne des dents au MACN comme le démontrent les maintenant les 65 000 ~~rapports~~ ~~d'incidents~~ signalements d'incidents anonymes détaillés des témoignages directs de demandes corrompues à travers plus de 1300 faits. Cela inclut plus de 5000 signalements de ~~sommes d'argent illégalement versés~~ ^{corruption} en 2023.

Avoir la capacité de signaler des incidents anonymement est vital afin d'encourager les officiers seniors de tirer le signal d'alarme vis-à-vis des pressions complètement inacceptables qu'ils subissent. Pendant trop longtemps, les capitaines de navires ont dû endurer l'attitude menaçante le comportement menaçant de payer une somme d'argent ou en type de ..1.1.4..

très avantage afin de faire rentrer ou sortir du port à temps leurs navires et leurs cargos, faisant face par exemple à des inspections hâtives ou des détentions. Pour les fournisseurs en difficulté avec les prises des chartes quotidiens et les conséquences financières importantes en cas de retard, leurs options ont été jusqu'à récemment limitées.

La culture macholante de la corruption est devenue tellement endémique dans certains pays que nous avons eu écho de sommes d'argent corrompues transmises ~~avec la signature~~ signées par le coupable. Plus maintenant. Ce type de crime habituel est maintenant la preuve parfaite, et les capitaines de navire sont maintenant plus conscients que jamais qu'ils ont le pouvoir de réagir, avec le MACN prêt à sonner l'alarme avec des expositions gouvernementales. En signalant les incidents, le MACN peut travailler avec les ~~membres des~~ employés du port et des douanes, les associations, les commerces locaux et les gouvernements pour mettre en avant les zones sensibles au risque de corruption ~~et mettre en place une~~ et prendre action collective.

Le MACN a mis en place des projets "d'action collective" dans des pays où les problèmes sont les plus prégnants, commençant au Nigéria il y a plus de dix ans et répétant le modèle en Inde, Argentine, Bangladesh, Égypte, Indonésie, Malaisie, Ukraine, Pakistan et Ghana. Cela donne des résultats. Par exemple, le registre des bateaux de l'Île de Mau et le MACN ont récemment contacté ~~les chefs de gouver~~ les chefs de quatre départements du gouvernement dans le cadre des pays concernés par l'action collective afin de faire du lobby pour des processus durables et des procédures concernant l'immigration par la mer. Cela nous permet d'accélérer la repatriation des personnes en mer, empêchant un ~~atch~~ rouge hâtif.

L'immigration ~~par la mer~~ ^{des navigants} en ~~une zone~~ ^{domaine} vitale. Dans la donnée compilée par MACN, les capitaines de navire ont signalé que :

- 7 % de tous les incidents de corruption signalés dans les ports sur la dernière dizaine d'années impliquaient le service de l'immigration.
- En 2024, 10 % des incidents signalés au MACN ont impliqué les services d'immigration.
- Parmi les 19 raisons formelles citées pour ces incidents, 50 % des cas rapportent une "documentation inappropriée par les membres d'équipage".
- 58 % de ces incidents sont apparemment résolus par la corruption, impliquant ~~une~~ de manière prédominante des paiements importants en liquide.

De manière plus large, le travail du MACN a permis de voir une réduction des demandes de paiement dans le Canal de Suez, de nouvelles réglementations en Argentine rendant plus difficile pour les officiers de demander des ~~sommes~~ ^{compensations} et une fluidité des opérations améliorée dans les ports nigériens, avec ~~la~~ mise en œuvre de procédures d'opérations standardisées. [...] Faire en sorte que l'autorité du Canal de Suez participe montre la grandissante légitimité du MACN d'attirer des joueurs principaux à la table. Cela fait suite ~~à~~ à l'ancien directeur général indien du Transport, Deepak Shetty ayant parlé à un événement du MACN à Mumbai en 2023. Shetty a rejoint le MACN en tant que conseiller, ouvrant des portes auprès des acteurs stratégiques de niveau senior à travers les secteurs public et privé de l'Inde. Tout montre que l'étau se resserre.

~~Aux quartiers généraux~~ en À la division centrale de l'IMO à Londres, le MACN partage sa data concernant ~~sur~~ les inspections des ports étatiques, soulignant les faiblesses et les risques potentiels. En tant qu'industrie vous devez soutenir la campagne du MACN à ce niveau élevé pour maintenir et augmenter la pression sur les pays avec une tendance à la corruption. Si nous laissons faire, cela envoie un message aux officiers corrompus que nous en tant qu'industrie sommes prêts à passer l'éponge, ouvrant les portes à encore plus de retours, des inspections respectées et des détentions honteuses. Les personnes naviguant ~~sont~~ en première ligne face à ce comportement détestable, rendant leur travail plus dur et plus stressant. Nous leur devons de leur donner les outils pour se défendre eux-mêmes.

Le MACN calcule que la corruption maritime augmente le coût du transport et de la logistique de 15 %, coûtant plus de 162

millions de dollars par an et impactent les entreprises et les ports. Si la culture de la corruption est éliminée, cet argent pourrait être retenu dans les lignes de transport et les commerces maritimes pour créer des ports et de la croissance. Et c'est quelque chose pour lequel cela vaut de se battre.