

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.

Le vent tourne en termes de corruption maritime, mais nous devons finir le travail :

L'industrie maritime est, de nationalité publique, propice à l'épanouissement du virus de la corruption. Cependant, après un peu plus d'un an passé comme membre du Réseau anti-corruption maritime (RACM), je considère que nous sommes en train d'assister au fait que l'action concertée commence à porter ses fruits. Il apparaît maintenant plus clairement que les différents niveaux de bureaucratie qui entourent un bateau au port, jusqu'à sept organisations industrielles et sept entités gouvernementales, ne peuvent plus être exploités et dévoyés en toute impunité.

Le crédit de cette prise de conscience en revient en grande partie au RACM. Créé en 2011, son travail attire l'attention particulièrement depuis les cinq dernières années. Constitué à présent de 220 membres, il comprend notamment des armateurs comptant pour un quart du tonnage mondial. Qui plus est, les régulateurs que sont les États de pavillons contribuent comme nous à donner du poids à cette campagne. Loin de ne constituer que un tique de papier, cette campagne a jusqu'à présent donné la preuve concrète du RACM de plus de 65 000

rapports anonymes détaillant des tentatives de corruption directes dans plus de 1300 ports. Cela inclut plus de 500 signalements de corruption en 2023.

Avoir la possibilité de rapporter un incident de manière anonyme est essentiel afin d'encourager les capitaines à lever le voile sur la pression inacceptable à laquelle ils sont soumis. Pendant trop longtemps ~~ont~~ ~~de~~, les capitaines de navires ont dû accepter et céder aux menaces en payant pot de vin ou bénéfice en nature afin de pouvoir faire entrer et sortir leur navire du port, risquant par exemple inspections frauduleuses et détention. Face aux affrèteurs obsédés par le moindre gain de temps journalier et les graves conséquences financières et un retard, leurs possibilités avaient été jusqu'à présent limitées.

La culture normalisée de la corruption est si endémique dans certains pays, que nous avons rapporté des cas de factures de pot de vin carrément signées par le receveur. Cela ne peut plus durer. Ce genre de crime bénin est maintenant tout à fait documentée et les capitaines de navire sont plus conscient que jamais qu'ils doivent repousser de telles demandes, le RACM se tenant prêt à signaler l'incident auprès des autorités gouvernementales. En signalant les incidents de corruption, le RACM peut coopérer avec les autorités portuaires et douanières, les ONG, les entreprises locales et le gouvernement afin d'identifier les zones touchées par la corruption et de y des

actions collectives.

Le RACM a mis en place de projets d'action collective dans les pays où les problèmes ont été le plus documentés, commençant par le Nigeria il y a de cela dix ans, et s'étendant ce modèle à l'Inde, l'Argentine, au Bangladesh, à l'Égypte, l'Indonésie, la Malaisie, l'Ukraine, au Pakistan et au Ghana. Les résultats obtenus sont sans appel. Ainsi l'Agence d'immatriculation maritime de l'Île de Man et le RACM ont récemment contacté la direction de quatre agences gouvernementales dans le cadre de l'action collective à un des pays cibles pour l'action collective, afin de faire pression pour renforcer les processus et procédures en terme d'immigration maritime. Cela nous permet d'accélérer les rapprochements maritimes, atténuant les empêchements frauduleux.

L'immigration par voie maritime est un secteur vital. Selon les données compilées par le RACM et rapportées par les capitaines de navire:

- 79% de toutes les tentatives de corruption au port sur les dix dernières années impliquent les services de l'immigration
- en 2024, 40% des incidents rapportés au RACM impliquaient ces mêmes services
- sur les 10 raisons possibles citées pour ces incidents, 50% des cas font état de "documents non conformes pour les membres d'équipage"
- 58% de ces incidents ont été résolus comme résolu par le versement d'un pot de vin, le plus souvent une grosse somme d'argent liquide.

Plus largement, les travaux du RACM ont vu 3...18...

une réduction des demandes de paiement dans le canal de Guay, de nouvelles régulations en Argentine qui rendent plus compliquées les demandes de corruption venant des autorités, et l'amélioration de l'accès aux ports nigériens, grâce à la mise en place de procédures standardisées opérationnelles. Le fait d'avoir pu travailler de concert avec l'autorité du canal de Guay démontre la capacité croissante du RACM à convoquer les acteurs clés autour de la table. Cela fait suite à l'intervention de l'ex-directeur du transport maritime indien, Deepak Ghelty, à l'occasion d'un événement du RACM à Mumbai en 2023. Ghelty a depuis rejoint le RACM en tant que conseiller, apportant la voix à de nombreux directeurs et personnalités influentes parmi les secteurs public et privé indiens. Tout démontre la montée en puissance du RACM.

À son siège du IMO à Londres, le RACM diffuse sa documentation parmi les agences gouvernementales d'inspection portuaire, mettant en lumière les faiblesses et risques potentiels. Comme secteur d'activité, nous devons nous ranger derrière les ~~RACM~~ campagne du RACM à ce haut niveau de représentation afin de garantir et d'accroître la pression sur les pays les plus prompts à la corruption. Si nous abandonnons, cela reviendrait à dire à nos officiels corrompus que notre industrie est prête à détourner le regard de leur agissements, ouvrant la voie à de nouvelles coupes de pression, inspections frauduleuses et ~~détournements~~ détournements injustifiés. Les transporteurs maritimes sont en première ligne des ces comportements ignobles, rendant leur travail plus dur et plus stressant. Nous leur devons de leur fournir les outils afin qu'ils puissent s'en défendre.

Concours / Examen : A.A.M.Section/Spécialité/Série : 4.2Epreuve : AnglaisMatière : 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.
- 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.

Le RACM considère que la corruption maritime augmente les coûts du transport et de la logistique de 15%, plus de 162 millions de dollars par an frappent les entreprises et leurs emplois. Si la culture de la corruption parvient à être éradiquée, cet argent économisé pourrait être redirigé directement dans les lignes de transport maritime et les affaires qui y ont trait, afin d'augmenter le niveau d'emploi et la croissance. Cela est un objectif qui mérite que l'on se batte pour lui.

NE RIEN ÉCRIRE DANS CE CADRE

8/8