

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.

Op- Ed : Le vent tourne sur la corruption maritime, mais il reste du chemin à parcourir.

Publié le 24 janvier 2025, 13h15, par Cameron Mitchell

<https://maritime-executive.com/editorials/>

Le secteur maritime est particulièrement vulnérable au fléau de la corruption. Cependant, après un an en tant que membre du Réseau anti-corruption maritime (MACN), je pense que nous commençons à apercevoir les premiers résultats d'une action concertée. Il devient évident que les couches administratives entourant un navire au port - jusqu'à 7 entités et 7 autorités gouvernementales - ne peuvent plus être écartées en toute impunité.

Le MACN a joué un rôle dans cela. Fondé en 2011, son réseau de travail a augmenté ces 5 dernières années, en particulier. Il est maintenant composé de 220 membres, incluant des propriétaires de navires représentant un quart du tonnage global. Au surplus, des régulateurs tels que des états de pavillon (tels que nous) apportent du poids à cette campagne. Loin d'être un tigre de papier, cela donne une force au ~~travail~~ MACN, démontré par les 65 000 rapports anonymes d'incidents faisant état de témoignages de première main concernant des tentatives de corruption dans plus de 1300 ports. Cela inclut plus de 5000 rapports de corruption en 2023.

~~Renforcer~~ La possibilité de dénoncer les incidents de façon anonyme est vitale afin d'encourager les officiers supérieurs à faire remonter les pressions inacceptables auxquelles ils sont soumis. Depuis trop

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

longtemps, les capitaines de navires ont dû supporter des comportements menaçants afin qu'ils payent une somme au fournisseur en avance ou en nature, pour que leurs navires et marchandises soient affrétés à temps, se heurtant par exemple à des inspections et des détentions dilatoires. Les transporteurs devant jongler entre les rythmes de chargement journaliers et d'importants conséquences pécuniaires, ~~par~~ en cas de retard, leurs options étaient limitées.

La culture malséculaire de la corruption est si endémique dans certains pays que certains témoignages font état de reçus de pots-de-vin directement signés et transmis ^{leur} par ~~son~~ auteur. Cela doit cesser. Cette forme de crime banalisée est maintenant parfaitement connue, et les capitaines de navires savent désormais qu'ils sont en capacité de reporter, le MACN étant prêt à tirer la sonnette d'alarme auprès des agences gouvernementales. En faisant remonter ces incidents, le MACN peut s'associer avec les autorités portuaires et douanières, les ONG, les professionnels locaux et les gouvernements pour mettre en lumière les zones de corruption et punir de mauvaises collectives.

Le MACN a lancé des projets "d'actions collectives" dans les pays où ce problème a été particulièrement dénoncé, en commençant au Nigeria il y a plus de 10 de cela, et en dupliquant le modèle en Inde, en Argentine, au Bangladesh, en Egypte, en Malaisie, en Ukraine, au Pakistan et au Tchad. Les résultats sont probants.

Par exemple, le Registre maritime de l'île de Man et le MACN ont récemment contacté les responsables de quatre départements d'Etat dans un des pays cible d'action collective, afin d'insister sur des processus et procédures plus réguliers concernant l'immigration des gens de mer. Cela nous permet d'accélérer le rapatriement des gens de mer, court-circuitant les manœuvres dilatoires.

- L'insignification des gens de mer est un secteur vital. Dans les données compilées par le MACV, les capitaines de navires ont rapporté que :
- durant la dernière décennie, 7% des incidents de corruption rapportés concernaient les services de l'immigration.
 - en 2024, 10% des incidents rapportés au MACV ont impliqués les services de l'immigration.
 - parmi les 19 possibles raisons citées pour ces incidents, 50% des cas impliquaient "une documentation non conforme pour les gens de mer".
 - 58% de ces incidents sont, selon les rapports, réglés via corruption, de manière générale sous forme de paiement de fortes sommes d'argent en liquide.

Plus loin, le ~~travail~~ travail du MACV s'est traduit par une réduction des demandes de paiement dans le canal de Suez, par de nouvelles réglementations en Argentine compliquant les possibilités pour les autorités de demander des pots-de-vin et par une facilitation des opérations dans les ports de Nigeria, grâce à l'implémentation de procédures opérationnelles standardisées. La ~~part~~ participation de l'Autorité du canal de Suez démontre la capacité d'action du MACV afin d'amener des participants clé autour de la table. Cela a vu l'arrivée de l'ancien directeur général indien du transport maritime, Deepak Shetty, qui a pris la parole lors d'un événement du MACV à Mumbai en 2023. Shetty a rejoint le MACV en tant que conseiller, ouvrant les portes de gestionnaires d'intérêt de haut niveau, au sein de secteurs publics et privés indiens. Cela montre que le travail se renouvele.

Au siège de l'OMI à Londres, le MACV partage ses données avec les inspecteurs des centres de sécurité des navires, mettant en évidence les faiblesses et les risques potentiels. En tant qu'industrie, nous devons soutenir la campagne du MACV afin de maintenir et d'augmenter la pression envers les pays sujets à la corruption. Si nous flanchissons, cela enverra le message aux autorités corrompues que nous, en tant qu'industrie, sommes prêts à fermer les yeux, à couvrir les navires, à toujours plus de corps dans le dos, et d'inspections superficielles et de détentions dilatoires. Les gens de mer sont en première ligne face à ces comportements destructeurs, rendant leur ~~travaux~~ profession toujours plus difficile et stressante. Nous devons leur donner les moyens de se défendre par eux-mêmes, nous leur devons cela.

Le MACV évalue la hausse du prix du transport et de la logistique en lien avec la corruption à 15%, coûtant plus de 162 millions de dollars chaque année et impactant les entreprises et les travailleurs. Si la culture de la corruption est mise à l'écart, cet argent pourrait être redirigé dans les voies de transport et dans les entreprises maritimes, générant des emplois et de la croissance. Et cette perspective mérite que l'on se batte pour elle.