

Administrateur des affaires maritimes 2025 : version anglaise

Proposition de corrigé — non officielle. Session 2025, article 4.2, version anglaise : traduction intégrale du texte de Cameron Mitchell.

[Sujet officiel](#) · [Annales de ce concours ou examen](#)

Version complète proposée

Tribune : la lutte contre la corruption maritime progresse, mais nous devons aller jusqu'au bout

Texte de Cameron Mitchell publié le 24 janvier 2025. Les chiffres et appréciations ci-dessous sont ceux du texte à traduire.

Le secteur maritime est notoirement exposé au fléau de la corruption. Pourtant, après une année passée au sein du Réseau maritime de lutte contre la corruption, le MACN, je crois que nous commençons à voir des signes montrant que l'action concertée porte ses fruits. Il est désormais mieux compris que les multiples niveaux de bureaucratie entourant un navire au port — jusqu'à sept organismes du secteur et sept administrations publiques — ne peuvent plus être exploités en toute impunité.

Le mérite en revient largement au MACN. Fondé en 2011, il a particulièrement intensifié son travail au cours des cinq dernières années. Il compte aujourd'hui 220 membres, dont des armateurs représentant un quart du tonnage mondial. Par ailleurs, des autorités de réglementation, notamment des États du pavillon comme nous, renforcent cette campagne. Loin d'être un tigre de papier, le MACN dispose ainsi de moyens d'action concrets, comme le prouvent désormais les 65 000 signalements anonymes relatant des demandes de corruption vécues directement dans plus de 1 300 ports. Ce total comprend plus de 5 000 signalements de pots-de-vin en 2023.

Pouvoir signaler les incidents anonymement est essentiel pour encourager les officiers supérieurs à dénoncer les pressions totalement inacceptables qu'ils subissent. Pendant trop longtemps, les capitaines ont dû supporter des menaces visant à leur faire verser un pot-de-vin ou un avantage en nature pour permettre à leurs navires et cargaisons d'entrer au port ou d'en sortir à temps, par exemple sous prétexte d'inspections ou d'immobilisations injustifiées. Pour les acteurs du transport maritime confrontés aux tarifs journaliers d'affrètement et aux lourdes conséquences financières des retards, les possibilités étaient auparavant limitées.

Dans certains pays, cette banalisation de la corruption était si profondément enracinée que nous avons entendu parler de reçus de pots-de-vin remis et signés par leurs bénéficiaires. Ce temps est révolu. Ce genre d'infraction commise avec désinvolture constitue désormais une preuve incontestable. Les capitaines savent plus que jamais qu'ils peuvent résister, le MACN étant prêt à alerter les administrations compétentes. Grâce aux signalements, le réseau peut travailler avec les responsables

portuaires et douaniers, les ONG, les entreprises locales et les gouvernements pour identifier les risques de corruption et agir collectivement.

Le MACN a mis en place des projets d'« action collective » dans les pays où les problèmes étaient les plus aigus, en commençant au Nigeria il y a plus de dix ans, puis en reproduisant ce modèle en Inde, en Argentine, au Bangladesh, en Égypte, en Indonésie, en Malaisie, en Ukraine, au Pakistan et au Ghana. Cette démarche produit des résultats.

Par exemple, le registre maritime de l'île de Man et le MACN ont récemment contacté les dirigeants de quatre administrations dans l'un des pays participant à ces actions collectives pour demander des processus et procédures cohérents concernant les formalités d'immigration des gens de mer. Cela nous permet d'accélérer leur rapatriement en réduisant considérablement les tracasseries administratives injustifiées.

L'immigration des gens de mer est un domaine essentiel. Dans les données rassemblées par le MACN, les capitaines ont signalé les éléments suivants :

- Sur la dernière décennie, 7 % de l'ensemble des incidents de corruption signalés dans les ports impliquaient les services de l'immigration.
- En 2024, ces services étaient mis en cause dans 10 % des incidents signalés au MACN.
- Parmi les dix-neuf motifs possibles invoqués, 50 % des cas faisaient état de documents non conformes concernant des membres d'équipage.
- Selon les signalements, 58 % de ces incidents se résolvaient par le versement de pots-de-vin, principalement des sommes importantes en espèces.

Plus largement, le travail du MACN a conduit à une diminution des demandes de paiement dans le canal de Suez, à de nouvelles réglementations en Argentine rendant plus difficile l'exigence de pots-de-vin par les agents publics, et à une simplification des opérations dans les ports nigériens grâce à l'application de procédures normalisées. [...] Obtenir la participation de l'Autorité du canal de Suez témoigne de l'influence croissante du MACN pour réunir les acteurs essentiels autour de la table. Auparavant, Deepak Shetty, ancien directeur général du transport maritime en Inde, avait pris la parole lors d'un événement du MACN à Mumbai en 2023. Il a rejoint le réseau comme conseiller, ouvrant des portes auprès de responsables de haut niveau des secteurs public et privé indiens. Autant de signes que l'étau se resserre.

[...] Au siège de l'OMI à Londres, le MACN partage ses données sur les inspections relevant du contrôle par l'État du port, en mettant en évidence les faiblesses et les risques potentiels. En tant que secteur, nous devons soutenir sa campagne à ce niveau pour maintenir et accroître la pression sur les pays exposés à la corruption. Relâcher nos efforts reviendrait à indiquer aux fonctionnaires corrompus que notre secteur est prêt à fermer les yeux, ouvrant la voie à davantage de dessous-de-table, d'inspections fictives et d'immobilisations injustifiées. Les gens de mer subissent directement ces agissements déplorables, qui rendent leur travail plus difficile et plus stressant. Nous leur devons de leur donner les moyens de se défendre.

Le MACN estime que la corruption maritime augmente de 15 % les coûts du transport et de la logistique, représentant plus de 162 millions de dollars par an et pénalisant les entreprises et l'emploi. Si cette culture de la corruption était éradiquée, cet argent pourrait rester dans les compagnies

maritimes et les entreprises du secteur pour créer des emplois et de la croissance. Voilà un combat qui mérite d'être mené.

Choix de traduction

« Flag state » désigne l'**État du pavillon**, responsable de l'immatriculation et de certaines obligations de contrôle. Il se distingue du **port State**, l'État dans le port duquel le navire est inspecté. « Detention » se traduit ici par **immobilisation du navire**, et non par détention pénale du capitaine.

« Blow the whistle » signifie dénoncer des agissements, « red tape » les lourdeurs administratives, « paper tiger » une organisation sans pouvoir réel et « kickbacks » des paiements illicites. « Adding ballast » est une métaphore maritime : renforcer ou donner du poids à la campagne. Les pourcentages portent sur les **incidents signalés**, pas sur l'ensemble des escales mondiales.