

## Conférence OHADA

Bâle, le 29 février 2008

### Comment maîtriser le problème de la corruption – paiements de facilitation et extorsion

#### I. Aspect général

Il y a quelques mois, un article de l'hebdo 'Newsweek' a constaté que le monde souffrait principalement de deux maladies globales : le SIDA et la corruption. De plus, cet article voulait nous faire croire que la lutte contre la SIDA pourrait avoir un certain succès tandis que la bataille contre la corruption mondiale est une tentative sans fin parce que ces phénomènes de transactions pécuniaires non réglementées sont liés à des conditions commerciales, sociales et culturelles et donc difficilement contrôlables.

Et pourtant, le comportement transparent et réglementé dans le domaine des transactions financières est la norme dans presque tous les pays de l'hémisphère nord. On constate surtout deux situations qui sont sensibles à un comportement douteux – le **'high margin business'** (c'est-à-dire, les affaires pétrolières ou militaires) et **la confrontation avec les autorités d'état** dans les pays peu civilisés, c'est-à-dire dans les pays où l'individu confond le pouvoir public avec son pouvoir personnel.

#### II. Aspect industrie transitaire

Dans ce jeu de transactions douteuses, il existe autant de variations que l'originalité humaine peut s'imaginer – un exemple : récemment, le capitaine d'un bateau d'un port africain a eu une crise cardiaque. Un docteur est arrivé et a constaté le décès de cet homme. Son corps a été mis dans l'ambulance qui devait ensuite passer la douane du port. Mais le douanier a fait arrêter la voiture et a délivré une amende, reprochant au médecin d'avoir voulu faire sortir illégalement une marchandise du port ! Ce n'est qu'avec l'intervention du consulat du pays du décédé que le problème a pu être résolu.

Principalement, il y a trois cas de situations bien différents :

1. vis-à-vis du fournisseur (camionneur, armateur, etc.) qui offre au transitaire un paiement pour influencer le choix final
2. vis-à-vis du client dont l'employeur demande un paiement pour les transports confiés à un transitaire
3. vis-à-vis des autorités de l'état (surtout la douane des pays tiers) qui sont conscientes de leur pouvoir d'interrompre le flux de la marchandise, de déranger un commerce auquel elles ne participent pas directement

Ce dernier cas est sans doute le plus considérable et le transitaire se sent souvent comme une tranche de jambon entre le client et les autorités :

- il y a des cas où la corruption a comme but de diminuer la somme à payer à l'état. Le résultat est un dommage pour l'état.

Exemple : Une demande d'admission temporaire (pour les bateaux qui arrivent et repartent) qui représente une formalité douanière au Nigeria, coûte p.e. USD 500'000.- en toute légalité pour 15 jours. Très souvent, le transitaire, poussé par son client, essaie de reformuler la demande pour tomber dans un régime douanier plus avantageux.

Le transitaire agit sous la pression du client et accepte une négociation avec la douane.  
Le client agit en pleine connaissance de cause.

Le transitaire n'a normalement aucun avantage financier.

- il y a des cas où l'état (la douane) demande des documents qui n'existent pas ou les autorités jouent simplement avec le temps, ce que le commerce ne peut pas se permettre. A juste titre, on dit : les Africains ont le temps – et les blancs ont la montre !  
C'est les Africains qui maîtrisent le temps tandis que les blancs sont toujours en perte de temps.

### III. Solution ou déplacement du problème

En vue du fait que la grande majorité des relations ou négociations douteuses se déroulent entre les sociétés et les autorités d'état, la question principale qui se pose est : veut-on punir l'acteur subalterne ou installer une structure d'administration fiable ?

Si l'on parle avec les acteurs de l'industrie du transport, on constate que le fameux '**Foreign Corrupt Procedures Act**' des Etats-Unis n'est pas vraiment approprié ou susceptible de résoudre le problème. Les acteurs concernés me parlent d'une transposition du problème vers les sociétés locales au lieu de responsabiliser les états, respectivement leurs administrations. Finalement, ce ne sont pas les industries qui changent les comportements des douaniers – africains ou thaïlandais.

On a même l'impression que la pression sur un niveau plus élevé est inexistante et que la volonté d'introduire une administration transparente et fiable est torpillée par la hiérarchie de cette même administration. (En Thaïlande p.e. les 'privilèges d'extorsion' sont strictement réglementés dans la hiérarchie de l'organisation douanière).

A discuter

Thomas Christ, Bâle 2008