

Catastrophes industrielles : Corruption, contrebande : le drame de Beyrouth et la question de la sécurité dans les zones portuaires

jeudi 6 août 2020, par [BUEGER Christian](#), [EDWARDS Scott](#) (Date de rédaction antérieure : 5 août 2020).

Au moment où nous écrivons ces lignes, au moins [135 personnes ont perdu la vie et 4 000 autres ont été blessées](#) à la suite d'une double explosion dans le port de Beyrouth. Bien que la cause réelle reste incertaine, cette tragédie attire l'attention sur les conséquences funestes d'un manque de sécurité portuaire dans la capitale libanaise.

Sommaire

- [Navires abandonnés](#)
- [Commerce international des \(...\)](#)
- [Aider les ports les plus \(...\)](#)

L'explosion, qui s'est produite ce mercredi 4 août vers 18 heures (heure locale), semble avoir été alimentée par 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium, un [produit chimique hautement réactif](#).

Il s'agissait de la cargaison d'un navire, le MV Rhosus, entré dans le port de Beyrouth en [2013](#) en raison d'un manque de navigabilité ; ce navire avait alors été interdit de navigation. Peu après, le propriétaire avait abandonné le navire et le nitrate d'ammonium s'est retrouvé stocké dans un entrepôt du port.

Si la catastrophe en elle-même est exceptionnelle, les événements qui l'ont précédée ne le sont malheureusement pas. Des matières dangereuses sont en effet transportées quotidiennement à travers les océans du monde entier. Elles sont souvent mal gérées et commercialisées illégalement. Des conteneurs de marchandises dangereuses abandonnés sont [régulièrement trouvés dans les ports](#).

Alors que les services de sécurité maritime tendent à se concentrer sur la prévention d'événements très médiatisés – tels que la piraterie, le terrorisme ou les cyberattaques –, c'est trop souvent la mauvaise gestion au quotidien qui rend les catastrophes possibles. Or, la prévention efficace d'événements, comme celui qui vient d'endeuiller Beyrouth, nécessite le renforcement de la gestion des ports et la lutte contre les délits, de contrebande et de corruption tout particulièrement.

Navires abandonnés

Depuis 2017, l'Organisation maritime internationale (OMI) a [enregistré 97 cas](#) de navires et d'équipages abandonnés. De tels abandons se produisent généralement en raison d'entretien devenu

trop coûteux, d'arrestation du navire par les autorités ou encore d'amendes.

De même, la situation des [marins à bord de ces navires se révèle souvent tragique](#) : ils ne reçoivent souvent qu'une faible rémunération et peuvent même [manquer de nourriture](#) des mois durant ; quant à ce qu'il advient du chargement des navires, c'est plus que confus.

À noter que ces chiffres concernent seulement des navires ; nous n'avons à ce jour pas de données exactes sur le nombre de conteneurs abandonnés dans les ports du monde entier...

Un [rapport de l'ONU](#) de 2015 laisse à penser que ces chiffres pourraient être très importants. Les conteneurs sont souvent abandonnés dans les ports, parfois même à dessein, en raison d'activités criminelles (contrebande de déchets, corruption). Malgré des efforts pour lutter contre ce phénomène, il s'agit d'une situation très répandue et difficile à combattre.

Commerce international des déchets

Une grande partie des échanges commerciaux se faisant de [l'Asie vers l'Europe](#), les compagnies de transport maritime se rendent souvent en Asie les conteneurs à vide. Une situation qui les pousse à accepter, lors de ce premier voyage, des réservations de faible valeur et de gros volumes.

Cet état de fait alimente un commerce de déchets en plein essor et, avec lui, un secteur de contrebande, où des déchets illégaux (comme les plastiques non recyclables, par exemple) sont expédiés des pays occidentaux vers [l'Indonésie](#) et la [Malaisie](#). Des milliers de ces conteneurs [sont abandonnés](#) une fois le port atteint.

Si la plupart des déchets sont moins dangereux que le nitrate d'ammonium qui a provoqué la double explosion mortelle de Beyrouth, ils ont néanmoins de terribles effets. Les plastiques peuvent, par exemple, être dangereux [s'ils ne sont pas traités correctement](#). Une grande partie se retrouve on le sait dans l'océan, [alimentant la crise du plastique dans les eaux](#).

En 2019, les [autorités sri-lankaises ont découvert](#) plus de 100 conteneurs abandonnés dans le port de Colombo. Ces derniers contenaient des déchets cliniques, dont potentiellement des restes humains, qui laissaient s'échapper des fluides. Le risque que les conteneurs aient contaminé le sol et les eaux de surface pendant les deux années où ils sont restés à quai sans être remarqués a alimenté les inquiétudes. Si le Sri Lanka a pu enquêter sur ce cas précis, il est probable que ce type d'abandon reste la plupart du temps caché.

Aider les ports les plus exposés

L'abandon de conteneurs dangereux dans les ports n'est pas un problème nouveau. Depuis les années 2000, des efforts considérables ont été déployés [pour accroître les niveaux de sécurité](#) dans ces zones, via la surveillance, la formation et des protocoles de sécurité. Mais ces mesures - et leur mise en œuvre - demeurent insuffisantes face à l'ampleur du problème.

C'est pourquoi il est désormais nécessaire de traiter la contrebande de déchets et l'abandon de navires et de conteneurs comme autant d'infractions majeures. Et, à ce titre, ils doivent occuper une place centrale dans le [programme dédié à la criminalité bleue et la sécurité maritime](#). Une législation appropriée s'impose pour les criminaliser. Une base de données internationale documentant ces crimes est également indispensable, de même qu'une coopération transnationale pour mieux les combattre.

Il convient ensuite s'occuper de la [corruption dans les ports](#), qui joue un rôle essentiel dans la dissimulation de l'abandon de navires et conteneurs. Un effort international concerté est là encore requis.

Enfin, il est essentiel de redoubler d'efforts pour permettre aux ports de traiter les déchets dangereux, détecter la contrebande et traiter les cas d'abandon. C'est tout particulièrement le cas pour les zones portuaires dont les ressources sont limitées et représentent des destinations privilégiées pour des conteneurs abandonnés, comme en Asie et en Afrique.

L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime, l'Organisation maritime internationale et l'Union européenne conduisent déjà des initiatives de renforcement des capacités en matière de sécurité portuaire, en [particulier en Afrique](#). D'autres efforts de ce type sont nécessaires.

Ce qui vient de se produire à Beyrouth nous montre l'impact qu'une catastrophe portuaire peut avoir sur une ville et ses habitants. Des leçons doivent être tirées pour s'assurer qu'une telle tragédie ne se reproduise pas.

[Scott Edwards](#), Research Associate, [University of Bristol](#) et [Christian Bueger](#), Professor of International Relations, [University of Copenhagen](#)

P.-S.

- The Conversation. 5 août 2020, 20:11 CEST.

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#).

< !—> <http://theconversation.com/republishing-guidelines> —>

[Scott Edwards](#), [University of Bristol](#) et [Christian Bueger](#), [University of Copenhagen](#)