

LA PIRATERIE À LA FIN DU XXe SIÈCLE

Capt. I.o. R. BABUSIAUX, 1997

La piraterie est très ancienne, mais c'est surtout après la découverte de l'Amérique qu'elle s'y développe, tout comme en mer de Chine. Dès le XVIe siècle, il est généralement entendu que tous les Etats ont un droit d'intervention face à un acte de piraterie commis en haute mer.

Depuis le XIXe siècle, on a tenté à diverses reprises d'élaborer une juridiction internationale afin de la combattre, mais sans succès.

C'est en 1982 que les N.U. ont mis sur pied une législation internationale, qui a finalement été approuvée par un grand nombre de pays et qui est d'application depuis novembre 1994. Elle s'appelle Convention de Montego Bay, convention que la Belgique ratifiera début 1997.

Elle définit la piraterie comme un acte illicite, commis par des individus au moyen d'un navire, en haute mer, contre un autre navire, sa cargaison ou son équipage. Elle définit aussi la haute mer, dans lesquelles limites la convention est d'application.

Vu le développement spectaculaire de la piraterie après la Deuxième Guerre mondiale, la Chambre de Commerce internationale (I.C.C.) a créé en 1980 l'I.M.B. (International Maritime Bureau), dans le but d'aider les navires en les informant rapidement.

Le public englobant facilement dans le mot "piraterie" tout acte illicite ayant la mer pour théâtre, il est bon de distinguer entre un vol commis par abordage et un vol commis par tromperie, ce dernier constituant un cas de fraude.

Aujourd'hui, toutes les mers du globe sont touchées par des actes de piraterie. Ils se commettent soit au port ou au mouillage, soit en mer sur un navire en mouvement. Le butin consiste en argent ou toutes autres valeurs appartenant à l'équipage ou au chargement. On dénombre trois types de capture:

- capture de courte durée: de vingt minutes à quelques heures, après une attaque à l'arme lourde;
- capture de longue durée (plusieurs jours); ainsi le navire belge *M/V Martha*;
- capture définitive: telle la capture du navire *Isla Luzon* en 1989: après avoir pris

possession du navire, les pirates se débarrassent de l'équipage; ensuite ils changent le nom du navire, la silhouette, la peinture, le pavillon et obtiennent dans "certains" consulats d'enregistrer le navire sur base de documents officiels, qui sont évidemment faux; plusieurs exemples en 1995 et 1996.

Quelle est la situation aujourd'hui?

Elle est peu réjouissante. Une des raisons est que de nos jours, presque tous les actes de piraterie se commettent à proximité des côtes, ce qui veut dire qu'ils tombent sous la juridiction locale. Or, les pays riverains n'interviennent pas, pour la simple et unique raison que les pirates amènent une certaine richesse dans le pays. Il faut se rappeler ici que le phénomène existait déjà dans le Golfe du Mexique après la découverte de l'Amérique.

Quand on voit la situation des deux dernières années, on constate une progression constante du nombre de navires attaqués: 68 navires en 1991, 170 navires en 1995.

Conclusion

Il faudrait la volonté d'agir des pays à partir desquels ces pirates opèrent, pour essayer d'enrayer cette calamité, mais on est loin de compte.

Reste la fraude aux documents et à l'assurance, qui risque, avec le temps, de coûter aussi cher, si pas plus, à la société. Mais ceci est une autre histoire.

Tel fut, dans ses grandes lignes, le contenu d'une conférence captivante, parce qu'illustrée de nombreux faits concrets, faite par le commandant R. Babusiaux, capitaine au long cours, licencié en Droit maritime, volontaire de guerre à la Royal Navy (Section Belge), capitaine d'armement retraité et sous-directeur de la Compagnie Maritime Belge.

Le conférencier était invité par l'Académie Royale Belge de Marine - section "Droit et Economie", le 15 janvier 1997, à Anvers.