

L'expédition maritime dans « L'Étoile mystérieuse ». HERGÉ – Les aventures de Tintin, Casterman, 1946¹

Yann TEPHANY

Docteur en droit, Centre de Droit Maritime et Océanique
Université de Nantes

Introduction

La mer a toujours exalté l'imaginaire de l'Homme. Indomptable et sans bornes, elle captive autant qu'elle est crainte. Cette fascination se retrouve dans la pléthore de récits qui, depuis l'antiquité, narrent les exploits des téméraires se risquant à affronter les multiples dangers présents au sein de cet espace.

Cette attraction pour le large se retrouve abondamment dans l'œuvre de Hergé. En effet, plus de la moitié des bandes dessinées relatant les aventures de Tintin sont imprégnées, plus ou moins directement, par le monde maritime². Au fil des vingt-trois histoires, le personnage principal se rend aux quatre coins du monde. Il traverse mers et océans, bien souvent à bord de confortables paquebots, mais se retrouve parfois en péril à bord d'un rafiot de fortune chancelant, perdu au milieu de l'immensité océanique³. Le reporter est régulièrement amené à évoluer parmi les acteurs du monde maritime, et il parvient, non sans difficultés, à lever le voile sur certains agissements frauduleux qui prospèrent en son sein. Il arrive notamment à identifier plusieurs navires utilisés afin de commettre des actes criminels ou délictueux tels que le trafic international de stupéfiants⁴, la contrebande d'armes⁵, ou encore la traite d'êtres humains⁶. Il apparaît donc que l'univers tout entier de Tintin est intimement lié à la mer.

Parmi les différentes aventures contées par Hergé, il en est une qui se distingue du fait que les péripéties rencontrées par les protagonistes ont essentiellement lieu à bord d'un navire, il s'agit de l'Étoile mystérieuse⁷. Dans cet album, l'espace, qu'il soit extra-atmosphérique, aérien ou maritime, occupe une place essentielle.

Au départ, le lecteur se trouve plongé dans l'immensité de l'espace extra-atmosphérique. Constatant une nouvelle étoile dans le ciel, Tintin se rend à l'observatoire astronomique du professeur Calys pour recueillir des informations. Ce dernier lui annonce que l'astre en question est en réalité un météore et qu'il se dirige tout droit vers la terre. Fort heureusement, celui-ci ne heurte pas frontalement la surface du globe. Seul un de ses fragments est tombé en mer, à proximité de l'océan Arctique.

À partir de là, le lecteur part affronter l'espace maritime pour suivre l'expédition de l'*Aurore*, navire commandé par le capitaine Haddock et accueillant les membres du Fonds Européen de Recherches Scientifiques (FERS), un groupe de savant ayant pour but de découvrir l'emplacement précis de

¹ Pré-publié en noir et blanc du 20 octobre 1941 au 21 mai 1942 dans les pages du journal *Le Soir* - 10^{ème} album des Aventures de Tintin, mais premier album publié en couleur en 1942.

² Y. HOREAU, *Tintin, Haddock et les bateaux*, éd. Moulinsart, 1999, 57 p. Voir ég. *Tintin et la mer*, éd. Historia, 2014, 129 p. ég. *Tintin, à la découverte des grands ports du monde*, hors-série Ouest France, éd. Moulinsart / Casterman, 2016, 112 p. Eg. A. ALGOUD, *Dictionnaire amoureux de Tintin*, éd. Plon, 2016, 800 p.

³ Voir l'album « Coke en Stock ».

⁴ Voir les albums « Le Lotus bleu », « Les Cigares du pharaon » et « Le Crabe aux pinces d'or ».

⁵ Voir l'album « Les cigares du pharaon ».

⁶ Voir l'album « Coke en stock ».

⁷ Cet album, publié en 1942, a été modifié par Hergé en 1946. La version de l'Étoile mystérieuse qui a servi de base à cette étude est une édition Casterman publiée en 1993.

l'aérolithe afin de l'analyser. Avant de prendre la mer, le navire subit un premier contretemps. Un prophète autoproclamé halluciné répondant au nom de Philippulus pénètre sur le pont et y jette plusieurs bâtons de dynamite. Cet énergomène mis hors d'état de nuire, l'embarcation s'apprête enfin à jeter l'ancre. Toutefois, au moment du départ, les membres de l'expédition apprennent qu'ils ne sont pas les seuls à vouloir découvrir l'aérolithe. Un navire affrété par une banque étrangère, le *Peary*, a quitté son port d'attache de Sao Rico⁸ et s'est lancé avant eux à la conquête du fragment de météore. L'*Aurore* prend alors précipitamment la mer. Après quelques jours de navigation, le navire se retrouve au milieu d'une tempête, et il manque de peu d'être éperonné par un autre navire agissant sur ordre des rivaux de Sao Rico. L'expédition ne doit son salut qu'à la réactivité du capitaine Haddock. Alors qu'il poursuit sa progression vers l'aérolithe, l'*Aurore* reçoit un appel de détresse, qui le contraint à changer de route. Il s'avérera finalement que cet appel était un faux, destiné à ralentir l'expédition.

Pour finir, Tintin se retrouve dans l'espace aérien, lancé à bord d'un hydravion dans une course effrénée pour attendre en premier le fragment de météore surnageant des eaux polaires. Une fois l'objectif atteint et l'étendard de l'expédition scientifique planté sur l'aérolithe, le récit bascule alors dans un univers fantastique et apocalyptique. Tintin et son fidèle canidé voient apparaître devant eux de multiples champignons explosibles et autres insectes gigantesques auxquels ils parviennent tant bien que mal à échapper, pendant que la surface émergée de la météorite s'enfonce inéluctablement dans les flots marins. L'habile reporter parvient une nouvelle fois à y réchapper, et à ramener à bord de l'*Aurore* un fragment du si précieux minéral spatial.

Les péripéties rencontrées par l'*Aurore* tout au long de son expédition soulèvent un ensemble de questionnements juridiques du point de vue du droit maritime et du droit de la mer. Il faut bien voir que l'analyse des relations entre l'univers de Tintin et le droit a déjà, par le passé, donné lieu à plusieurs publications passionnantes portant, en autres, sur le droit international et sur les droits de l'homme⁹. En cette fin d'année 2019, un ouvrage est d'ailleurs entièrement consacré aux rapports entre l'œuvre de Hergé et la règle de droit¹⁰. Cette œuvre aborde des thématiques variées d'un grand intérêt. Toutefois, les développements consacrés dans la doctrine juridique aux questions en lien avec la mer, omniprésente dans l'univers de Tintin, sont trop peu nombreux. C'est pourquoi il apparaît intéressant de se servir de l'Étoile mystérieuse comme objet d'étude, et d'analyser l'expédition de l'*Aurore* vers les mers arctiques à la lumière du droit actuellement en vigueur.

L'analyse portera dans un premier temps sur l'attaque perpétrée à bord de l'*Aurore* avant de prendre la mer (I), puis dans un second temps sur la tentative d'éperonnage par un navire concurrent (II) et enfin sur l'envoi d'un faux signal détresse (III).

I. L'attaque perpétrée à bord du navire à quai

La veille du départ de l'*Aurore* vers les mers Arctiques, Tintin se rend d'un pas léger vers le navire amarré à quai lorsqu'il constate qu'un individu suspect est présent à bord. Il le prend en chasse, mais ce dernier parvient à fuir. Après en avoir avisé le capitaine, les protagonistes découvrent qu'un bâton de dynamite, miraculeusement éteint par le chien Milou, a été jeté sur le pont supérieur. Inspectant les lieux, ils trouvent l'un des savants, membre de l'expédition, inconscient sur le sol, assommé par une

⁸ Dans la première version de l'œuvre, le *Peary* bat pavillon des États-Unis. L'album a été modifié et dans les versions ultérieures et le *Peary* passe d'un pavillon américain à un pavillon de l'État fictif de Sao Rico, représenté par une croix noire sur fond rouge. Voir notamment M. SCREECH, *Masters of the ninth art : Bandes dessinées and Franco-Belgian identity*, éd. Liverpool University Press, 2005, p. 29.

⁹ S. SUR, « Société et droit international dans "Les aventures de Tintin" », in C. RIBOT, *Droit et bande dessinée – l'univers juridique et politique de la B.D.*, éd. PUG, 1997, p. 69-95. Voir ég. J. P. COSTA, "Tintin et les droits de l'homme", RTDH, n° 107, 2016, p. 577-579. Eg. J. M. LATTES, "Tintin et le droit du travail", in *Mélanges offerts à Pierre Spiteri*, éd. PUSST, 2008, p. 653-674. Eg. F. DELPEREE, "La Constitution de Tintin", *Revue française de droit constitutionnel*, n° 100, 2014, p. 879-886. Eg. R. COSTA, "Tintin et le droit de l'espace – Lecture juridique de l'œuvre humaniste d'Hergé", *Journal spécial des sociétés*, n° 57, 2019, p. 27-29.

¹⁰ J. HEYMANN, *Tintin et le droit*, éd. Lexisnexis, 2019.

valise. Ils réalisent alors que l'auteur des faits n'est autre que Philippulus, eschatologue dément réfugié en haut de la vigie. Se livrant à d'étranges vaticinations et se revendiquant « *seul maître à bord après dieu* », cet individu présentant manifestement des symptômes de théomanie refuse de répondre aux injonctions du capitaine qui le menace de le mettre aux fers s'il ne descend pas. Au moment où Tintin tente de le faire descendre, il jette un nouveau bâton de dynamite qui atterrit fort heureusement en mer. Il finit tout de même, bon gré mal gré, par gagner le pont, et est pris en charge par un personnel médical qui le conduit dans un asile.

De tels actes de violence sont prohibés par le droit international. À la suite du détournement et de la prise d'otage perpétré à bord du paquebot italien Achille Lauro en 1985¹¹, l'Organisation Maritime internationale (ci-après OMI) a pris conscience de la nécessité d'élaborer une convention consacrée à la prévention et à la répression des comportements violents protéiformes susceptibles de se manifester en mer. En 1988, la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité maritime (dite Convention SUA)¹² et son protocole spécifique aux plates-formes fixes ont été adoptés¹³. Cette Convention comble une grande partie des lacunes du droit international dans la lutte contre la violence en mer.

L'article 3 de la Convention SUA vient frapper d'illicéité à l'échelle internationale un ensemble de comportements de nature à compromettre la sécurité de la navigation des navires, auxquels les États parties s'engagent à conférer le caractère d'infraction pénale en droit interne. Parmi ces actes, la Convention vise notamment l'accomplissement de manière illicite et intentionnelle de violences à bord d'un navire. Elle évoque également la destruction d'une embarcation, ainsi que plus généralement toute action susceptible de nuire à la navigation d'un navire. En ce qui concerne plus spécifiquement la situation à bord de l'*Aurore*, l'article 3 d) demande aux parties d'incriminer « *le fait de placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer à un navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire* ». Il ne fait guère de doute que les agissements de Philippulus tombent sous le coup de cette qualification.

Quand bien même ces actes n'auraient pas eu d'effets néfastes directs sur le navire, en raison de l'intervention miraculeuse du chien Milou et du hasard conduisant à ce que le second explosif tombe à l'eau, la Convention SUA requiert des États parties qu'ils sanctionnent dans leur ordre juridique interne la tentative de commettre un acte visé à l'article 3¹⁴.

Là où le cas présenté ici se fait plus intéressant, c'est qu'il concerne un navire amarré à quai. Se pose alors la question de l'applicabilité de la Convention SUA, notamment lorsqu'une embarcation faisant l'objet d'une attaque est présente dans un port. L'article 4 du texte est en effet assez peu clair. Il indique que « *la présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure d'un seul État, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les États adjacents* ». Plusieurs points doivent ici être soulevés.

Tout d'abord, il ressort de cet article que la Convention n'a pas vocation à s'appliquer si un navire doit voguer dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un seul État. C'est le cas par exemple pour une

¹¹ J. P. PANCRACIO, « L'affaire Achille Lauro et le droit international », *AFDI*, vol. 31, 1985, p. 221-236. Voir ég. M. HALBERSTAM, « Terrorism on the high seas : the Achille Lauro, piracy, and the IMO Convention on maritime safety », *AJIL*, vol. 82, n°2, 1988, p. 269-310.

¹² Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Rome, 10 mars 1988.

¹³ Protocole à la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates formes fixes situées sur le plateau continental, Rome, 10 mars 1988.

¹⁴ Article 3 (2) a) de la Convention SUA.

embarcation qui effectue un service de cabotage¹⁵. Cette situation n'est pas celle de l'*Aurore*, qui a pour objectif de gagner les eaux arctiques.

Ensuite, il est important de relever que cet article n'évoque pas expressément la question des actes commis au sein des ports. La doctrine est partagée quant à la réponse à apporter à cette problématique. Pour certains auteurs, les actes de violence perpétrés par un individu à bord d'un navire amarré à quai ne relèvent tout simplement pas de la Convention SUA¹⁶. Pour d'autres, à partir du moment où un navire visé par un acte de violence a prévu de se rendre dans les eaux internationales, la Convention doit s'appliquer, et ce, même si au moment de l'attaque, il est présent au sein d'un port¹⁷. Cette position semble confortée par le fait que l'article 2 de la Convention exclut de son champ d'application les « navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés ». Or, comme le relève le professeur Momtaz, « en excluant les bâtiments retirés de la navigation ou désarmés, elle retient dans son champ d'application les navires en bon état de navigabilité provisoirement amarrés au port pour y subir des réparations »¹⁸. Il faut donc en déduire qu'à partir du moment où un navire a prévu dans son plan de route de se rendre en dehors des eaux territoriales d'un seul État, qu'importe l'endroit précis où il se trouve. S'il est le théâtre d'un acte de violence au sens de l'article 3, la Convention peut s'appliquer, même s'il se trouve dans un port. En ce qui concerne l'*Aurore*, il ne fait pas aucun doute que le navire a prévu de quitter les eaux territoriales de son port de départ (qui n'est pas précisément mentionné dans l'œuvre) afin de gagner les eaux arctiques.

Ainsi, en vertu de l'article 6, l'État du pavillon de l'*Aurore*, qui n'est pas non plus explicitement identifié dans cette œuvre¹⁹, pourra être amené à juger Philippulus (en veillant bien à prendre en compte de son état psychique). Cet article indique en outre que l'État dans lequel le navire est amarré peut lui aussi être amené à exercer sa compétence pour connaître de ces agissements assimilables au terrorisme maritime puisqu'ils ont lieu sur son territoire. Il faut ajouter que dans l'hypothèse où il est établi que le fuyard repéré par Tintin a conduit cet individu dangereux à bord de l'*Aurore* et/ou qu'il lui a fourni les bâtons de dynamite, il pourra lui aussi faire l'objet de poursuites pénales en tant que complice au titre de l'article 3 de la Convention SUA²⁰.

¹⁵ R. GEISS & A. PETRIG, *Piracy and armed robbery at sea : the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, éd. OUP, 2011, p. 155 : « Indeed, this rather confusing definition of the geographical scope of application in Article 4(1) of the SUA Convention encompasses all cases of navigation, actual or scheduled, except cases of short-range or local cabotage (i.e. ships navigating and scheduled to navigate only within the internal waters or territorial sea of a single State). Thus, the unlawful acts defined in Article 3 SUA convention can take place against a ship navigating (voluntarily or otherwise) in any waters, in as much as this is not limited to the territorial sea or international waters of a single State ». Voir ég. D. MOMTAZ, « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *AFDI*, vol. 34, 1988, p. 593.

¹⁶ N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, éd. OUP, 2012, p. 53 : « Thus, the SUA Convention does not apply to armed robbery against ships at anchor or in port, or in cases where the ship is navigating from one port to another within the same state's territorial sea ».

¹⁷ Y. M. DUTTON, « Maritime piracy and the impunity gap, domestic implementation of international treaty provisions », in M. J. STRUETT, J. D. CARLSON & M. T. NANCE, *Maritime Piracy and the construction of global governance*, Colloque de Montreal, 2011, éd. Routledge, 2013, p. 75 : « In addition, by Articles 4 and 6, the SUA Convention extends the definition of piracy to include attacks within territorial or archipelagic waters or in ports, as long as the ship is scheduled for international for international navigation ». Eg. M. Z. KULYK, « Piracy, hijacking, and armed robbery against ships », in D. ATTARD, M. FITZMAURICE, N. MARTINEZ & R. HAMZA, *The IMLI manual on international law*, vol. III, *Marine environmental law and maritime security law*, éd. OUP, 2016, p. 406 : « An offence is committed if the attacked ship was scheduled to travel outside anyone State's territorial waters during its voyage, regardless of where the specific attack happened, in the high seas, EEZ, or in the territorial sea of any State ».

¹⁸ D. MOMTAZ, « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *op. cit.*, p. 592.

¹⁹ L'*Aurore* porte manifestement un pavillon différent que celui du *Peary*, même si se retrouvent les mêmes couleurs, à savoir le rouge et le noir. Sa provenance exacte n'est pas connue, et ne correspond à aucun autre État fictif de l'univers de Tintin.

²⁰ Article 3 (2) b) de la Convention SUA.

II. La tentative d'éperonnage

Après son départ, l'*Aurore* doit affronter un temps assez peu clément. Alors qu'il navigue de nuit en pleine tempête, il manque de peu de se faire percuter par un autre navire, le *Kentucky Star*, survenant brusquement tout feu éteint. Le capitaine parvient de toute justesse à éviter la collision, et lance une bordée d'injures dont il a le secret (« *Pirates! Naufrageurs! Pantoufles!* ») à destination de l'embarcation imprudente. Tintin n'est pas dupe sur ce qui vient de se passer. Il indique au capitaine que « *l'accident qui vient d'être évité ressemble fort à un attentat* ». Son intuition est bonne puisque cet événement *a priori* fortuit a en réalité été commandité par les affréteurs du *Peary*.

La mer est un espace bien souvent hostile aux hommes, soumis plus qu'ailleurs aux vicissitudes climatiques. Très tôt, il est apparu nécessaire de réglementer les conséquences d'une collision entre deux navires. Cela a donné lieu à plusieurs conventions internationales s'efforçant de régler la diversité des problèmes nés à la suite d'un abordage²¹. L'article 97 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (ci-après CNUDM) de 1982 établit qu'« *en cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont l'intéressé a la nationalité* ». Par cet article, il apparaît que l'abordage maritime est perçu comme un événement accidentel. Or, dans le cas présenté ici, le *Kentucky Star* a cherché délibérément à heurter l'*Aurore*. La tentative d'abordage volontaire n'entre donc pas dans la catégorie des incidents de navigation visés dans cet article²².

Il faut indiquer qu'il n'existe aucun texte international qui évoque de façon claire la question de l'abordage volontaire. Toutefois, certaines juridictions nationales ont été amenées à traiter des affaires similaires, et ont estimé que de tels actes sont susceptibles de recevoir la qualification de piraterie maritime²³.

L'article 101 de la CNUDM définit la piraterie maritime comme « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées (...) et dirigé contre un navire (...) ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer* ». Plusieurs éléments se détachent de cette définition.

²¹ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, Bruxelles, 23 septembre 1910. Voir ég. Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, Bruxelles, 10 mai 1952. Eg. Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, Bruxelles, 10 mai 1952.

²² A. MONTAS, *Droit maritime*, éd. Vuibert, 2^{ème} éd., 2015, p. 135-136. Voir ég. P. BONASSIES, « L'abordage au sens de la Convention de Montego Bay s'entend d'une collision accidentelle entre deux navires et non des dégradations volontaires », note sous Cass. 16.11. 2016, *DMF*, n° 787, 2017 p. 92.

²³ C'est le cas notamment en ce qui concerne les actes de protestation en mer menés par des ONG telles que Greenpeace et Sea Shepherd. Sur cette thématique, voir notamment A. PETRIG, « Piracy », in D. ROTHWELL, A. G. OUDE ELFERINK, N. SCOTT, T. STEPHENS, *The Oxford handbook on the law of the sea*, éd. OUP, 2015, p. 847. Voir ég. J. KRASKA, « Civil disobedience in the maritime domain », in C. ESPOSITO, J. KRASKA, H. N. SCHEIBER, & M. S. KWON, *Ocean law and policy : twenty years of development under the UNCLOS regime*, Colloque de Madrid, 2014, éd. Brill Nijhoff, 2016, p. 180-185. Eg. C. R. SYMMONS, « Use of the Law of Piracy to Deal with Violent Inter-Vessel Incidents at Sea beyond the 12-mile Limit: the Irish Experience », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 169-183. Eg. A. KANEHARA, « So-called 'eco-piracy' and interventions by NGOs to protest against scientific research whaling on the high seas : an evaluation of the Japanese position », in C. R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 169-193. Eg. O. DELFOUR-SAMAMA, « La place des acteurs privés dans la prévention et le contrôle des atteintes à l'environnement marin », in P. CHAUMETTE, *Espaces marins : surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Colloque de Nantes, éd. Gomylex, 2015, p. 281-299.

En premier lieu, cet article identifie plusieurs actes matériels (violence, détention, déprédation) qui ne sont pas précisés outre mesure. Il ne semble *a priori* pas exclu qu'un abordage volontaire puisse être considéré comme une « violence » au sens du présent article.

En second lieu, l'article 101 conditionne la qualification de piraterie maritime à l'implication d'au moins deux navires. Ainsi, dans l'hypothèse où des agissements violents ont lieu à bord d'un seul navire, sans qu'aucun autre ne soit impliqué, comme ce fut le cas dans l'affaire de l'*Achille Lauro* précédemment évoqué, il ne s'agit pas d'un acte de piraterie maritime au sens de la CNUDM. En ce qui concerne la tentative d'éperonnage de l'*Aurore*, il est bien évident que cette condition est remplie. En troisième lieu, la définition donnée à l'article 101 de la CNUDM contient une dimension spatiale. Cette infraction ne peut avoir lieu qu'en haute mer, ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État. La localisation de l'*Aurore* au moment de l'incident n'est pas connue, mais il semble malgré tout que ce navire a déjà parcouru plusieurs milles depuis son départ et est susceptible de se trouver dans les eaux internationales.

En dernier lieu, l'article 101 prévoit que les actes constitutifs de l'infraction de piraterie doivent être perpétrés à des « fins privées ». Cette formulation diffère de celle employée dans la Convention sur la haute mer de 1958 qui se réfère quant à elle à des « buts personnels ». La doctrine juridique est partagée sur le sens à donner à ces « fins privées ». Pour certains auteurs, elles recouvrent non seulement une volonté personnelle de s'enrichir, mais peuvent plus globalement inclure des sentiments assimilables à de la justice privée, comme la vengeance par exemple. À partir de là, il est possible d'opérer une distinction entre la finalité personnelle de la piraterie maritime, et la finalité politique et/ou théologique des actes de terrorisme maritime²⁴. Pour d'autres, cette notion de « fins privées » exclut simplement toute action menée par des acteurs publics, c'est-à-dire agissant sous les auspices d'un État, du champ de la piraterie²⁵. Selon cette conception, une attaque menée en haute mer, qu'elle ait été animée d'une volonté d'enrichissement personnel ou par une idéologie politique, peut être assimilée à un acte de piraterie maritime. Quelle que soit la position retenue, il semble apparent que le *Kentucky Star* ait agi à « fins privées ». Il a en effet tenté d'éperonner l'*Aurore* sur ordre d'un groupe privé mû par un intérêt exclusivement lucratif.

Il suit de là que les agissements du *Kentucky Star* peuvent potentiellement être assimilés à un acte de piraterie maritime au sens de la CNUDM. À la lecture des articles 105 et 110 de ce même texte, tout État peut être amené à exercer une compétence universelle²⁶, tant pour arraisonner ce navire que pour juger les individus se trouvant à bord.

²⁴ H. TUERK, « Combating terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *U. Miami Int'L & Comp. L. Rev.*, vol. 15, 2008, p. 343 : « While pirates usually seek financial gain, terrorists wish to make a « political or ideological » point, most often coupled with the wanton destruction of human life. ». Voir ég. T. GARMON, « International law of the sea : reconciling the law of Piracy and terrorism in the wake of September 11th », *TMLJ*, vol. 27, 2002, p. 265

²⁵ D. GUILFOYLE, « Piracy off Somalia : UN security council resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts », *ICLQ*, vol. 57, 2008, p. 693 : « It is commonly and mistakenly presumed that these words must exclude all politically motivated violence. In fact, the words « for private ends » simply denote that the violence involved is not public and were originally included to acknowledge the historic exception for civil-war insurgencies who attacked only the vessels of the government they sought to overthrow. All acts of violence lacking state sanction are acts undertaken for « private ends ». Voir ég. H. FRIMAN & J. LINDBORG, « Initiating criminal proceedings with military force : some legal aspects of policing Somali pirates by navies », in D. GUILFOYLE, *Modern piracy – legal challenges and responses*, Colloque de Londres, 2011, éd. Edward Elgar Publishing, 2013, p. 175 : « Attacks carried out by state actors (unless they mutiny) are not piratical, as these do not act for private ends ».

²⁶ La compétence universelle est ainsi définie par la doctrine juridique : A. M. LA ROSA, *Dictionnaire de droit international pénal : Termes choisis*, éd. PUF, 1998, p. 10 : « Système donnant vocation aux tribunaux de tout État sur le territoire duquel se trouve l'auteur de l'infraction pour connaître de cette dernière et ce, quel que soit le lieu de perpétration de l'infraction et la nationalité de l'auteur ou de la victime. L'objectif de cette compétence est d'assurer une répression sans faille pour certaines infractions particulièrement graves ».

Du reste, il faut tout de même indiquer que la CNUDM ne contraint pas les États parties à traduire au sein de leur ordre juridique national les dispositions spécifiques à la piraterie maritime. Plusieurs États n'ont d'ailleurs pas érigé d'infractions spécifiques pour réprimer de tels actes en droit interne, ce que ne manque pas de dénoncer régulièrement le Conseil de sécurité des Nations unies²⁷. Au demeurant, l'article 101 de cette Convention ne traite pas non plus de la tentative de commettre un acte de piraterie²⁸. Seules la participation volontaire, la facilitation et l'incitation sont évoquées. Or dans le cas présent, le *Kentucky Star* a essayé de percuter l'*Aurore*, mais sans y parvenir. Par conséquent, la perspective de poursuivre les membres du *Kentucky Star* pour des faits de piraterie maritime montre certaines limites manifestes.

La Convention SUA apporte une alternative tout à fait opportune pour réprimer ces agissements. Comme il l'a été précédemment indiqué, ce texte a un champ d'application plus large que l'infraction de piraterie définie par la CNUDM²⁹ puisqu'il inclut les actes perpétrés dans les eaux territoriales. De surcroît, il est intéressant de relever qu'en dépit de son objectif initial de lutter contre le terrorisme maritime, la Convention SUA de 1988 ne fait aucune allusion à la motivation des actes de violence perpétrés en mer. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de démontrer que l'auteur présumé a agi à des « fins privées » ou autres.

Certains actes visés par cette Convention sont susceptibles de faire écho aux agissements du *Kentucky Star*. Selon l'article 3, commet une infraction pénale toute personne qui détruit un navire, ou cause à ce navire ou à sa cargaison des dommages de nature à compromettre la sécurité de la navigation³⁰. Par ailleurs, les États parties s'engagent à incriminer dans leur ordre juridique interne la tentative de commettre un tel acte. Il faut préciser que la liste des comportements interdits mentionnés à cet article a été élargie à la suite de l'adoption en 2005 d'un Protocole relatif à la Conclusion SUA³¹. Le nouvel article 3bis prévoit le cas où un navire est utilisé en tant qu'arme d'une manière à provoquer la mort ou des dommages corporels et matériels graves³². Il faut néanmoins indiquer qu'en ce qui concerne cette nouvelle infraction, la motivation de l'acte est rétablie. Il doit avoir été mené dans l'optique d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque. Ce dessein ne semble pas clairement manifesté dans les agissements du *Kentucky Star*. Au demeurant, il convient d'ajouter que le nouvel article 3quater exige des États parties qu'ils confèrent le caractère d'infraction pénale non seulement à la tentative, mais aussi à la facilitation et à l'organisation de la commission d'une infraction mentionnée l'article 3³³.

Par conséquent, sur la base de la Convention SUA, l'État du pavillon de l'*Aurore* pourra non seulement initier des poursuites à l'encontre des membres du *Kentucky Star*, mais aussi des individus ayant commandité l'épave.

²⁷ C. S. / Rés. 1918 (2010), 23 avril 2010. Voir ég. C. S. / Rés. 1950 (2010), 23 novembre 2010.

²⁸ N. BOISTER, *An introduction to transnational criminal law*, op. cit., p. 30: « Article 101, does, however, have obvious limitations. It does not criminalize inchoate offences such as attempts, important in practice because pirates are usually/ideally apprehended on their way to commit piracy and not during or after the act »/ Voir ég. Y. TANAKA, *The international Law of the Sea*, éd. Cambridge University Press, 2015, p. 355.

²⁹ F. ODIER, « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, T. 10, 2005, p. 303. Voir ég. N. RONZITTI, « The law of the sea and the use of force against terrorist activities », in N. RONZITTI, *Maritime terrorism and international law*, Colloque de Castelgandolfo, 1986, éd. Martinus Nijhoff, 1990, p. 2.

³⁰ Article 3 (1) c) de la Convention SUA.

³¹ S. D. MACDONALD, « The SUA Protocol : a critical reflection », *JMLC*, vol. 28, 2013, p. 485-516. Voir ég. I. CARACCILO, « International terrorism at sea between maritime safety and national security. From the SUA convention to the 2005 SUA protocol », in A. DEL VECCHIO, *International law of the sea : current trends and controversial issues*, éd. Eleven International Publishing, 2014, p. 109-126. Eg. R. BECKMAN, « The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol : Tools to Combat Piracy, Armed Robbery and Maritime Terrorism » in R. HERBERT-BURNS, S. BATEMAN & P. LEHR, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, éd. CRC Press, 2009, p. 185-203.

³² Article 4 5) du Protocole de 2005 à la Convention SUA introduisant un article 3bis 1) (a) iii) : « Utilise un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves ».

³³ Article 4 7) du Protocole de 2005 à la Convention SUA introduisant un article 3quater d) et e).

Il reste que, contrairement à ce qui est prévu en matière de piraterie, toute intervention dans les eaux internationales à l'encontre de ce navire devra être menée avec l'aval de l'État du pavillon, sauf dans l'hypothèse où celui-ci a souscrit aux procédures évoquées par le nouvel article 8bis³⁴.

Il faut également indiquer que la Convention SUA contient une clause *aut dedere aut judicare*³⁵. En vertu des articles 6, 10 et 11 de ce texte, l'État sur le territoire duquel les personnes suspectées d'avoir commis un acte prohibé par la Convention doit s'engager soit à les poursuivre, soit à les extraditer. Ce mécanisme de coopération interétatique en matière pénale est fondamental, puisqu'il contribue à ce que les individus suspectés d'un acte criminel soient nécessairement traduits en justice. En définitive, il semble que la Convention SUA offre de meilleures garanties pour réprimer l'ensemble des individus impliqués dans cette tentative d'épave.

III. L'envoi d'un faux signal de détresse

Alors que l'*Aurore* se rapproche de l'aérolithe, le capitaine reçoit un appel de détresse d'un navire ayant heurté un iceberg. Il réunit les membres de l'expédition et présente deux alternatives : « *Ou bien nous allons au secours de ce navire et nous abandonnons définitivement tout espoir d'arriver à l'aérolithe avant le Peary ou bien nous poursuivons notre route sans répondre à cet appel...* ». Au nom de la sauvegarde de la vie humaine, le professeur Calys décide de faire demi-tour pour secourir l'embarcation en péril.

C'est bien une élégance du capitaine de laisser la décision finale aux membres de l'expédition, alors que le marin chevronné qu'il est sait qu'il a personnellement l'obligation de porter secours aux personnes en danger de se perdre en mer³⁶. L'article 11 de la Convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime³⁷ est à ce titre sans équivoques : « *Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre* ». Cette obligation est réitérée par d'autres instruments internationaux. C'est le cas de la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dite Convention SOLAS)³⁸, mais encore de la CNUDM³⁹. Le capitaine est donc tenu d'apporter son secours au navire en péril.

³⁴ N. KLEIN, « The right of visit and the 2005 protocol on the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation », *Denv. J. Int'L. & Pol'Y*, vol. 35, 2007, p. 287-332. Voir ég. C. A. HARRINGTON, « Heightened security : the need to incorporate arts 3bis(1)(A) and 8bis(5)(5) of the 2005 draft SUA protocol into part VII of the United Nations convention on the law of sea », *PacRimLPolyJno*, vol. 16, 2007, p. 107-136.

³⁵ C. BASSIOUNI & E. M. WISE, *Aut dedere aut judicare : the duty to extradite or prosecute in international law*, éd. Martinus Nijhoff, 1995, p. 3 : « *The expression aut dedere aut judicare is commonly used to refer to the alternative obligation to extradite or prosecute which is contained in a number of multilateral treaties aimed at securing international cooperation in the suppression of certain kinds of conduct* ».

³⁶ Cette question du sauvetage se pose aussi dans l'album « Coke en stock », dans lequel le marquis Di Gorgonzola cherche à convaincre le capitaine de son yacht de ne pas aller secourir Tintin et ses camarades perdus à bord d'une embarcation de fortune en péril en mer.

³⁷ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, Bruxelles, 23 septembre 1910.

³⁸ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1^{er} novembre 1974 (amendée). Cette obligation se retrouve à la Règle 33 du chapitre V : « *le capitaine d'un navire en mer qui est en mesure de prêter assistance et qui reçoit, de quelque source que ce soit, une information indiquant que des personnes se trouvent en détresse en mer, est tenu de se porter à toute vitesse à leur secours, si possible en les informant ou en informant le service de recherche et de sauvetage de ce fait, si possible. Cette obligation de prêter assistance s'applique quels que soient la nationalité ou le statut de telles personnes ou les circonstances dans lesquelles elles sont trouvées* ».

³⁹ Article 98 de la CNUDM : « *Tout État exige du capitaine d'un navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers :*

a) *il prête assistance à quiconque est trouvé en mer ;*

b) *il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte* ».

Il s'avère néanmoins que cet appel de détresse est en réalité un faux. Il s'agit d'une énième fourberie de leurs rivaux destinée à les ralentir dans cette course effrénée vers l'aérolithe.

Ici encore, il est possible d'évoquer la Convention SUA. Parmi les comportements interdits par l'article 3, il est fait mention de la communication d'une fausse information pouvant compromettre la sécurité de la navigation du navire⁴⁰. Bien que l'envoi d'un faux signal de détresse à l'*Aurore* constitue un acte extrêmement vil et fondamentalement contraire aux valeurs des marins, il ne semble cependant pas que la sécurité du navire ait été mise en péril lorsqu'il s'est dérouter. Cette disposition n'est donc pas applicable à la présente situation.

Un autre texte évoque plus en précision la question des signaux de détresse, il s'agit du Règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer⁴¹ (ci-après RIPAM) adopté sous l'égide de l'OMI. Ce texte se présente comme une sorte de « *code de la route de la mer* »⁴². Il définit l'ensemble des règles de circulation sur l'espace maritime, notamment en ce qui concerne la signalisation, la visibilité, la veille, ou encore les manœuvres pour éviter les abordages.

Ces règles ont vocation à s'appliquer à tous les navires présents « *en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer* »⁴³. L'annexe IV de ce règlement est entièrement dédiée aux signaux de détresse. Son premier paragraphe identifie les différents types de signaux qui doivent être utilisés à bord d'un navire pour signaler une situation de détresse (fusée, code morse, signal radiotéléphonique...). Son second paragraphe indique qu'« *il est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin d'assistance, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux* ». Compte tenu de ce qui précède, il est apparent que les affréteurs du *Peary* ont enfreint le RIPAM.

Toutefois, il faut préciser que le RIPAM est dépourvu, en lui-même, de caractère obligatoire⁴⁴. Par conséquent, il revient aux États souhaitant conférer à ces règles un caractère impératif de les retranscrire au sein de leur ordre juridique interne. Par exemple, la législation française sanctionne de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait pour un capitaine de navire ou une personne qui exerce la conduite d'un navire d'enfreindre, y compris par négligence, certaines des règles du RIPAM lorsque cette embarcation se trouve dans les eaux territoriales sous souveraineté ou à bord d'un navire battant pavillon français⁴⁵. Au surplus, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'utiliser ou d'envoyer, en dehors d'une situation de danger, des signaux internationaux de détresse⁴⁶.

En définitive, l'État fictif de Sao Rico est le seul à pouvoir sanctionner l'émission d'un faux signal à destination de l'*Aurore*.

Conclusion

Après toutes ces péripéties, Tintin parvient finalement à gagner l'aérolithe avant les membres du *Peary*. L'emplacement précis de ce fragment de météore n'est pas connu, mais il semble qu'il soit tombé dans une zone de mer située à mi-chemin entre le pôle Nord et l'île Spitzberg⁴⁷. Il est opportun

⁴⁰ Article 3 1) (f) de la Convention SOLAS

⁴¹ Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, Londres, 20 octobre 1972.

⁴² P. BONASSIES & C. SCAPEL, *Droit maritime*, éd. LGDJ, 3^{ème} éd, 2016, p. 24

⁴³ Partie A du RIPAM, règle 1.

⁴⁴ P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, éd. Dalloz, 13^{ème} éd, 2014, p. 676.

⁴⁵ Article L 5242-1 du code des transports.

⁴⁶ Article L. 5242-6-1 du code des transports : « *Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'utiliser ou d'envoyer, en dehors de toute situation de danger, des signaux internationaux de détresse* ». Une infraction semblable, mais plus générale se retrouve à l'article 322-14 du code pénal : « *Le fait de communiquer ou de divulguer une fausse information dans le but de faire croire qu'une destruction, une dégradation ou une détérioration dangereuse pour les personnes va être ou a été commise est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende* ».

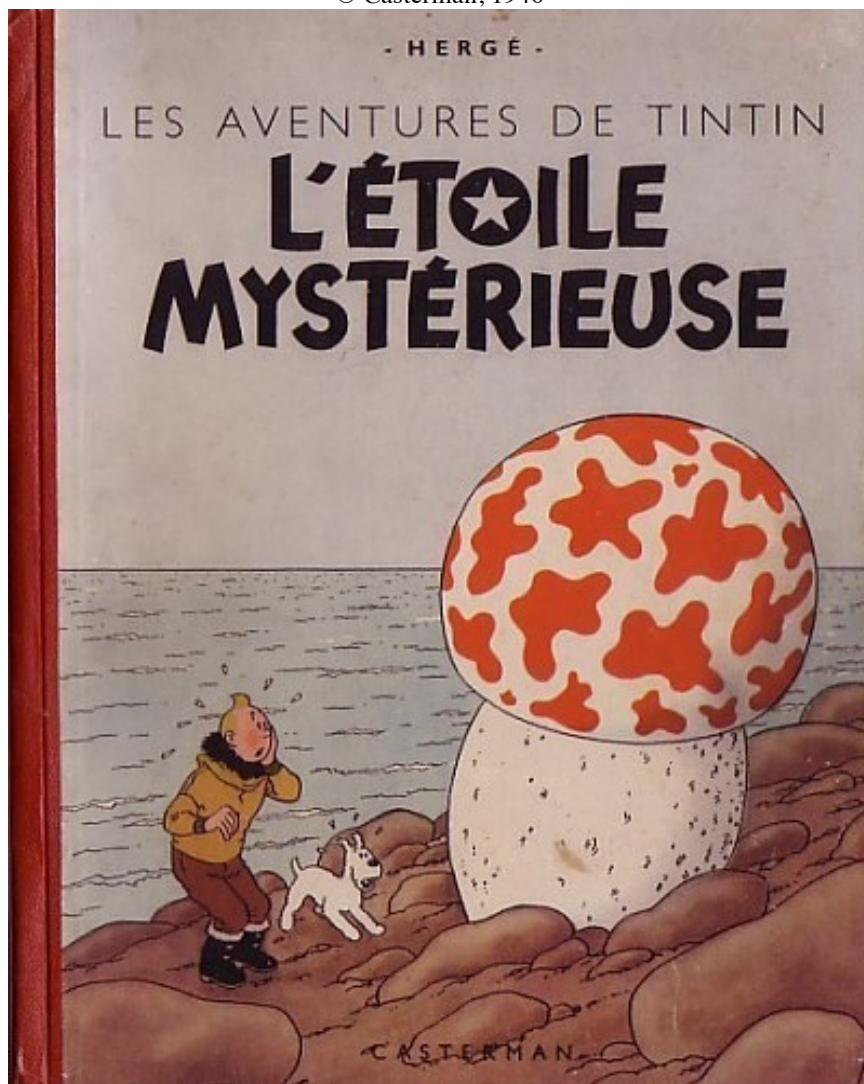
⁴⁷ Y. HOREAU, *Tintin, Haddock et les bateaux*, éd. Moulinsart, 1999, p. 41-42.

d'indiquer que la communauté internationale a longtemps essayé d'aboutir à un accord international sur la condition juridique des météorites, sans y parvenir⁴⁸. Par conséquent, c'est aux législations nationales qu'il revient de gérer les problématiques qui en résultent. Ainsi, chaque État est fondé à régler les questions relatives aux météorites tombées sur leur territoire. Dans une même perspective, « lorsqu'une météorite est localisée au sein d'espaces qui ne sont soumis à aucune souveraineté étatique s'exerce, le cas échéant, la compétence personnelle d'un État : l'activité de toute personne physique ou morale et alors régie par le droit de l'État national de cette personne »⁴⁹. L'extraction d'un fragment de l'aérolithe tombé en mer pour mener des recherches scientifiques semble donc tout à fait licite.

À la toute fin du récit, un communiqué radiophonique indique qu'une enquête est en cours au sujet des incidents ayant marqué l'expédition scientifique et que les auteurs de ces actes sont en passe d'être démasqués. L'*Aurore* de son côté poursuit sa route vers son port d'arrivée, malgré l'inquiétude palpable du capitaine Haddock. Les tourments qui l'animent disparaîtront à la vue du continent, et pour cause : son mal-être n'était pas dû à la crainte d'une pénurie de mazout, mais plutôt de whisky !

Décembre 2019.

© Casterman, 1946



⁴⁸ M. GOUNELLE & M. GOUNELLE, « Météorites et droit des relations internationales », *RGDIP*, vol. 121, n° 1, 2017, p. 5-19. Voir ég. P. J. DELAGE, « La condition juridique des météorites », *RFDAS*, vol. 271, n° 3, 2014, p. 272-273.

⁴⁹ M. GOUNELLE & M. GOUNELLE, « Météorites et droit des relations internationales », *op. cit.*, p. 27.