

Avertissement :

Le document ci-dessous a été créé spécifiquement dans le cadre de la modélisation des Nations unies du MUNUCCLE. Les faits rapportés dans cet article ne sont ni réels ni avérés. Il s'agit d'une fiction.

Tous les personnages et les situations décrits dans cet article sont purement imaginaires : toute ressemblance avec des personnages ou des événements existants ou ayant existé ne serait que pure coïncidence.

Tous les événements et personnages présentés dans cet article n'ont vocation qu'à servir l'intérêt du récit fictif du MUNUCCLE et ne sauraient en aucun cas représenter l'opinion des auteurs.

**7 FÉVRIER 2026
ORDONNANCE**

**APPLICATION DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER
(1982) ET DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PREVENTION DE LA
POLLUTION PAR LES NAVIRES (1973)**

**(L'Afghanistan, le Bangladesh, la Gambie, le Pakistan, le Sri Lanka, la Thaïlande, le Yémen, le
Bengale occidental, le Haut-commissariat aux réfugiés, l'Office européen de lutte antifraude,
Greenpeace, le capitaine du Sri Naga, SOS Malacca, l'Organisation maritime internationale, l'ASEAN
Green Alliance**

c.

**L'Inde, La Malaisie, Singapour, l'Indonésie, la patrouille tripartite du détroit de Malacca, Mærsk, le
capitaine du Freja Mærsk, le capitaine du destroyer USS Haynes, L'Oreal, Unilever, ING Bank,
Mitsubishi UFJ Financial Group, Maersk Filipinas Crewing Inc., Mamak Gang)**

TRIBUNAL SPECIAL POUR LE DETROIT DE MALACCA

ANNÉE 2026

7 FÉVRIER 2026

Rôle général n° 7

7 février 2026

**APPLICATION DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (1982) ET DE
LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES
(1973)**

**(L'Afghanistan, le Bangladesh, la Gambie, le Pakistan, le Sri Lanka, la Thaïlande, le Yémen, le
Bengale occidental, le Haut-commissariat aux réfugiés, l'Office européen de lutte antifraude,
Greenpeace, le capitaine du Sri Naga, SOS Malacca, l'Organisation maritime internationale, l'ASEAN
Green Alliance**

c.

**L'Inde, La Malaisie, Singapour, l'Indonésie, la patrouille tripartite du détroit de Malacca, Mærsk, le
capitaine du Freja Mærsk, le capitaine du destroyer USS Haynes, L'Oreal, Unilever, ING Bank,
Mitsubishi UFJ Financial Group, Maersk Filipinas Crewing Inc., Mamak Gang)**

ORDONNANCE

Présent.e.s : Mme Harrati, MM. Guichard et Henriksen, juges.

Le Tribunal spécial pour le détroit de Malacca

Ainsi composé,

Après délibéré en chambre du conseil,

Rend l'ordonnance suivante :

Le tribunal commence par rappeler le contexte récent dans lequel la présente affaire a été portée devant elle.

Un incident dans le Détroit de Malacca (5°56'00.0"N 99°00'00.0"E) est survenu le 29 septembre 2025 à 06:52 (heure locale) où le Freja Mærsk, navire de commerce financé par ING Bank et Mitsubishi UFJ Financial Group, battant pavillon indien, en provenance de Singapour et transportant des microbilles de plastique (interdites dans l'UE depuis octobre 2023) pour les entreprises Unilever et L'Oréal, à destination du port de Barcelone, est entré en collision avec un navire malaisien, le Sri Naga (Le Noble dragon), sur lequel avaient embarqué des migrants clandestins en Birmanie (des migrants économiques du Bangladesh, Pakistan, Afghanistan, Sri Lanka, Inde (origine du Bengale occidental) et des Rohingyas (réfugiés politiques)). Ce trafic de migrants est organisé par le Mamak Gang.

Lors de la collision le destroyer étatsunien USS Haynes était située 10 miles nautiques (18,52km), il n'a pas porté assistance aux naufragés. La patrouille tripartite était située à 34,5km du lieu de l'accident (5°46'46.153" N, 99°18'26.114" E).

Cette collision a fait 128 victimes, 37 survivants sont dénombrés. Le capitaine malaisien du Sri Naga fait partie des survivants. Ses motivations sont à la fois politiques car sa femme est Rohingya et financières car il est payé par des passeurs malaisiens.

Le tribunal a pleinement conscience de l'ampleur de la tragédie humaine qui se joue dans la région et nourrit de fortes inquiétudes quant aux victimes et aux souffrances humaines que l'on continue d'y déplorer sans compter le désastre environnemental qui s'y ajoute.

Les services environnementaux (DOE Malaisie et KLHK Indonésie) et de Thaïlande portent plainte car la pollution a touché des zones côtières protégées.

1. Le 29 décembre 2025, L'Afghanistan, le Bangladesh, la Gambie, le Pakistan, le Sri Lanka, la Thaïlande, le Yémen, le Bengale occidental, le Haut-commissariat aux réfugiés, l'Office européen de lutte antifraude, Greenpeace, le capitaine du Sri Naga, SOS Malacca, l'Organisation maritime internationale, l'ASEAN Green Alliance ont déposé au Greffe du tribunal une requête introductive d'instance contre L'Inde, la Malaisie, Singapour, l'Indonésie, la patrouille tripartite du détroit de Malacca, Mærsk, le capitaine du Freja Mærsk, le capitaine du destroyer USS Haynes, L'Oreal, Unilever, ING Bank, Mitsubishi UFJ Financial Group, Maersk Filipinas Crewing Inc., Mamak Gang (ci-après les accusés) concernant des manquements allégués, dans le détroit de Malacca : Aux obligations découlant de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS – Art.98 : obligation d'assistance) et de la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL – Art.1 : obligations générales et Art 8 : Rapports sur les incidents).

2. Au terme de leur requête, les plaignants « prient respectueusement le tribunal de dire et juger que :

- 1) les plaignants et les accusés sont tous tenus d'agir conformément à l'obligation que leur fait la convention des Nations unies sur le droit de la mer et de la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires ;

2) Les accusés doivent satisfaire à leurs obligations de réparation en faveur des victimes, en raison de **négligence criminelle**. La patrouille tripartite et le destroyer étatsunien ont failli à leur devoir de dérouter leur navire pour secourir des personnes en détresse. Le départ précipité du Freja Mærsk a directement entraîné la mort par noyade de plus de 128 passagers. Le capitaine du Freya Mærsk est placé sous mandat d'arrêt international pour n'avoir pas déployé ses embarcations de sauvetage alors que Sri Naga sombrait après l'impact – **Circonstances Aggravantes pour Non-Assistance** (Art. 98 UNCLOS) ;

3) Les accusés ont violé le Règlement (UE) 2023/2055 (Microplastiques). **La cargaison est déclarée illégale**. Depuis le 17 octobre 2023, la mise sur le marché européen de microplastiques ajoutés intentionnellement est interdite. Le navire transportait sciemment des granulés de plastique non conformes à destination de Barcelone ;

4) Les accusés ont failli au confinement spécifique (Art 1. MARPOL). Le déversement de millions de microbilles dans le Déroit de Malacca est jugé "évitable". **L'armateur a failli à l'obligation de double emballage et de stockage en cale intérieure** pour les matières plastiques volatiles, contrevenant aux recommandations de l'OMI sur le transport de granulés plastiques en mer ;

5) Les accusés ont **dissimulé un incident de pollution majeure** (Art. 8 MARPOL). L'absence de rapport immédiat est aggravée par une tentative de dissimulation. Le journal de bord a été falsifié pour occulter la collision. Le Tribunal ordonne la saisie de toutes les données du VDR (Enregistreur de données du voyage) afin de prouver l'intentionnalité du délit de fuite environnemental ;

6) Les plaignants demandent la déclaration d'urgence écologique absolue : les services environnementaux (DOE Malaisie et KLHK Indonésie) et de Thaïlande confirment que des centaines de kilomètres de mangroves et de zones de nidification de tortues sont déjà infestés par les microbilles et demandent le placement du déroit de Malacca en Zone maritime particulièrement sensible (ZMPS) ;

4. Compte tenu de ce qui précède, le tribunal considère qu'il existe une responsabilité civile pour Préjudice Écologique et Humain. Le Tribunal impose une extension de la provision financière à 50 millions d'euros. Ce fonds doit couvrir l'indemnisation des familles des victimes identifiées et le déploiement d'urgence de technologies de filtration des eaux dans le Déroit de Malacca pour tenter de récupérer les microbilles avant leur dispersion dans la chaîne alimentaire.

5. Le Tribunal considère une responsabilité illimitée pour pollution par granulés (Art. 1 MARPOL & Directives UE) et souligne que les microbilles perdues ne se dégradent pas et entrent immédiatement dans la chaîne alimentaire des zones de pêche artisanale malaisiennes et indonésiennes. En

application du principe "pollueur-payeur", l'exonération de responsabilité pour "accident de mer" est rejetée en raison du défaut d'arrimage conforme aux nouvelles normes de sécurité pour les polymères synthétiques.

6. Le tribunal rappelle l'obligation de restitution et de remise en État : Le propriétaire du Freja Mærsk est sommé de financer immédiatement le déploiement de brigades de dépollution côtière sur les littoraux du Kedah (Malaisie), de la province d'Aceh (Indonésie) et des îles Adang-Rawi (Thaïlande). Le refus de signaler l'incident (Art. 8 MARPOL) ayant empêché une interception en mer, le coût du nettoyage manuel des plages, dix fois supérieur, est mis à la charge exclusive de l'armateur.

7. Le tribunal souligne le préjudice économique et sanitaire : une provision complémentaire est ordonnée pour compenser la perte de revenus des pêcheries locales. L'ingestion des microbilles par la faune marine rendant les stocks de poissons impropres à la consommation, le navire est tenu responsable de l'insécurité alimentaire provoquée dans les villages côtiers de l'Indonésie et de la Malaisie.

8. Le tribunal souligne le rôle des accusés dans l'"**écocide**" ou crime contre l'environnement.