

Tribunal Spécial pour le Détroit de Malacca

Jugement: drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca.

Auteur: avocate représentant l'Afghanistan pour les ressortissants victimes durant le naufrage

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.

Honorables juges, chères consœurs, chers confrères,

165 personnes en détresse. 128 morts. Pourtant, à 06h54, le 29 septembre 2025, un appel clair et conforme a été envoyé sur le canal 16 : « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY ». Cet appel n'est pas resté sans réponse par manque de moyens. Il est resté sans réponse par choix.

Je représente ici les intérêts de l'Afghanistan, et donc les ressortissants afghans qui étaient à bord du Sri Naga. Ces personnes n'étaient pas des criminels : elles étaient victimes d'un réseau de passeurs, protégées à ce titre par le droit international, et elles avaient, comme toute personne en détresse en mer, un droit à être secourues.

Les faits sont clairs. Deux minutes après la collision, le capitaine du Sri Naga envoie un signal de détresse complet : position exacte, nature du danger , voie d'eau grave , 165 personnes à bord. Il n'y avait aucune ambiguïté possible, et la météo , mer calme, bonne visibilité ,n'excuse rien.

Le USS Haynes se trouvait à 18,52 kilomètres. L'article 98 de la Convention sur le droit de la mer oblige tout navire, y compris militaire, à porter secours immédiatement, sans attendre d'autorisation, et sans exception liée au statut des naufragés. La patrouille tripartite, à 34,5 kilomètres, a préféré s'occuper d'un navire scientifique chinois : aucune mission de sécurité ne peut passer avant l'obligation de sauver des vies, prévue par SOLAS 1974.

Le capitaine du Freja Mærsk, lui, est parti sans déployer ses canots de sauvetage. C'est une violation de la règle 33 du chapitre V de SOLAS, et cela a directement causé la mort par

noyade de 128 personnes, dont des ressortissants afghans, protégés par le Protocole de Palerme de 2000 en tant que victimes, et non comme criminels.

Le détroit de Malacca est l'un des endroits au monde où un appel de détresse a le plus de chances d'être reçu rapidement, grâce à sa triple couverture. Aucun argument technique ne peut donc être retenu : ici, la défaillance est humaine et volontaire.

Nous ne demandons pas à cette Cour de refaire l'histoire, mais de la juger : de dire que ne pas répondre à un appel de détresse clair engage la responsabilité de ceux qui pouvaient agir ; de reconnaître aux ressortissants afghans la protection du droit de la mer ; et de condamner les accusés à réparer le préjudice subi par les familles afghanes.

Je vous remercie.