

Tribunal spécial pour le Détroit de Malacca

Jugement : Délit de fuite du capitaine après l'impact.

Auteur : avocat représentant le capitaine du Sri Naga

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

Madame, Messieurs les juges,

C'est avec grande importance que je me présente devant vous aujourd'hui, non pour défendre un accusé, mais pour porter la voix d'un homme qui a survécu à l'une des tragédies maritimes les plus graves et traumatisantes qu'ait connues le détroit de Malacca dans son histoire récente :

Mon client, capitaine du Sri Naga, est aujourd'hui l'un des 37 survivants d'un naufrage qui a oté la vie à 128 personnes. L'homme que je défend ici aujourd'hui est un homme qui a fait tout ce qu'il lui était possible pour sauver la vie de ses passagers. Le 29 septembre 2025, à 06h52, le Sri Naga est entré en collision avec le Freja Mærsk. A l'heure du désastre, mon client n'a pas pris la fuite. Il n'a pas abandonné son navire. Au contraire, il est resté, il a été assez chanceux pour survivre au naufrage lui-même, Si il est ici aujourd'hui c'est pour nous témoigner avec gravité ce qui s'est réellement passé le 29 septembre 2025: Au moment où d'autres, bien plus équipés, responsables et en capacité à porter assistance on détourner le regard de la tragédie qui se déroulait si près d'eux, Lui est resté sur place pour faire ce que les autres ont échoué à accomplir. Une chaîne de défaillances qui ne lui est pas imputable

Rappelons les faits, Madame, Messieurs les juges :

Le Freja Mærsk, navire à l'origine de la collision, a quitté les lieux sans déployer ses embarcations de sauvetage, ont laissé complètement Laisser les pauvres passagers du Sri Naga se noyer. Son capitaine fait aujourd'hui l'objet d'un mandat d'arrêt international pour ce manquement caractérisé à l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Je vous invite a présent a tournez votre regard sur un autre acteur de la passivité mortelle: Le destroyer USS Haynes se trouvait à seulement 18,52 kilomètres du lieu de l'accident, et à la dérouté sa route pour porter secours? Non, il est resté inactif et a condamné par cette action a mort les passagers en danger.

La patrouille tripartite du détroit de Malacca, à 34,5 kilomètres, n'est pas elle non plus pas innocente car elle non plus n'est pas intervenue à temps.

Trois entités, trois obligations d'assistance, trois manquements. Une seule de ces défaillances est elle irréprochable à mon client ou même de loin de sa faute. Absolument pas. C'est bien la conjonction de ces négligences, et non la conduite du capitaine du Sri Naga, qui explique l'ampleur du bilan humain tragique et affolant de cette affaire.

Pour ce qui en est des accusations de complicité qu'on pourrait opposer à mon client

Je ne jugerais absolument pas, Mésieux et medames les judges, mon adversaire incapable d'instrumentaliser la situation personnelle de mon client, qu'il s'agisse d'évoquer une éventuelle rémunération reçue de passeurs ou un lien supposé avec le « Mamak Gang », dans le but de le présenter faussement comme le complice d'un vaste réseau mondial de trafic organisé, plutôt que de le dépeindre, à juste titre, comme une victime..

Je vous invite plutôt à faire preuve de la plus grande prudence face à ces hypothèses absurdes. Mon client est un homme dont l'épouse est elle-même rohingya. Sa décision d'embarquer ses passagers témoigne davantage d'une situation économique désespérée, au sein d'un système façonné par des organisations qui échappent totalement à son contrôle, que d'un choix personnel guidé par une réalité humaine et familiale qu'il vivait de l'intérieur. Le rôle d'organisateur du trafic incombe au Mamak Gang, et non pas au capitaine d'un navire pris dans cet engrenage, et qui en a payé le prix le plus lourd : il a failli y laisser la vie.

IV. Nos demandes

Au nom de mon client, je demande au Tribunal :

1. De reconnaître le manquement à l'obligation d'assistance (art. 98 UNCLOS) commis par le capitaine du Freja Mærsk, le commandement du destroyer USS Haynes, et la patrouille tripartite du détroit de Malacca ;
2. D'inclure mon client et les autres survivants et familles de victimes du Sri Naga dans le dispositif de réparation et la provision financière ordonnée par ce Tribunal ;
3. De distinguer clairement, dans toute qualification des responsabilités, le rôle de capitaine assumé par mon client de celui, structurellement organisateur, du Mamak Gang, seul responsable de la mise en place du trafic ;
4. À titre subsidiaire, si le Tribunal envisage une mise en cause de mon client, de prendre en compte les circonstances atténuantes tenant à sa situation personnelle et familiale, ainsi qu'à l'absence de tout élément démontrant une intention de nuire.

Medames, méssieurs les juges, mon client est un survivant, survivant d'une tragédie qui aurait pu être évité par de nombreux acteurs. Ne laissons pas,

Veillez excuser mon jeu de mots, laisser tomber a l'eau les responsabilités des autres acteurs. Ne confondez pas les actions de ceux qui ont pris la fuite, et celui qui est resté.