

Tribunal spécial pour le détroit de Malacca



Jugement : Drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca

Auteur : Avocate représentant les services environnementaux malaisiens et indonésiens pour le compte de la partie des plaignants

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.

Mesdames et Messieurs les juges, Mesdames et Messieurs les avocats,

Dans Les travailleurs de la mer, Victor Hugo a écrit : "Pas de bête comme la mer pour dépecer une proie. L'eau est pleine de griffes. Le vent mord, le flot dévore." Or, le 29 septembre 2025, à 6h52 du matin, la mer n'a montré aucune de ces dents. Elle était calme. Le vent était faible. Et pourtant, 128 personnes sont mortes, et des kilomètres de zones côtières ont été empoisonnés.

Je me présente au nom des services environnementaux indonésiens et malaisiens, les autorités compétentes en matière de protection des écosystèmes côtiers de leurs territoires respectifs.

Ce jour-là, le Freja Maersk transportait en toute connaissance de cause, une cargaison de microbilles de plastique vers Barcelone, interdite sur le marché européen depuis le 17 octobre 2023, en vertu du Règlement (UE) 2023/2055 (1). Ce n'est pas un incident. C'est le transport délibéré d'un poison qui ne respectait même pas les règles de transport, d'après l'article 1 MARPOL (2) et les Directives de l'OMI (3) sur les granulés.

Des centaines de kilomètres de mangroves et de zones de nidification de tortues furent contaminés. De surcroît, ces microbilles sont indégradables, s'infiltrèrent dans la faune marine et remontent la chaîne alimentaire, jusqu'à se glisser dans les eaux dont dépendent nos pêches et dans nos assiettes.

Cependant, voyez-vous, lorsque toutes les conditions sont réunies pour que rien ne se passe, on ne peut pas se cacher derrière un simple "accident de mer". Le journal de bord falsifié et la tentative de fuite du capitaine après l'incident, en violation de l'article 8 de la

convention MARPOL (4), montrent une volonté claire de dissimuler l'ampleur des faits plutôt que d'y faire face. Peut-on, accepter de telles dérives ? Je ne le crois pas.

Enfin, ce qui s'est passé n'est pas un accident, mais bien un cas de négligence. Un cas de négligence criminelle. Face à cela, ce que nous demandons n'est que justice. Autrement dit, le financement en urgence du nettoyage des eaux du détroit de Malacca ainsi que l'obtention du titre de zone maritime particulièrement sensible, pour qu'il bénéficie de la protection nécessaire.

Je vous remercie.

Annexe :

- (1) “Ne peuvent pas être mis sur le marché en tant que substances en tant que telles ou, lorsque les microparticules de polymère synthétique sont présentes pour conférer une caractéristique recherchée, dans des mélanges à une concentration égale ou supérieure à 0,01 % en masse.”

[Règlement \(UE\) 2023/... de la Commission du 25 septembre 2023 modifiant l'annexe XVII du règlement \(CE\) no 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances \(REACH\), en ce qui concerne les microparticules de polymère synthétique](#)

- (2) “Couvre la prévention de la pollution par les hydrocarbures par des mesures opérationnelles ainsi que par des rejets accidentels ; les amendements de 1992 à l'annexe I ont rendu obligatoire la double coque pour les nouveaux pétroliers et ont introduit un calendrier d'introduction progressive de la double coque pour les pétroliers existants, qui a été révisé par la suite en 2001 et 2003.”

[Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires \(MARPOL\)](#)

- (3) “Les granulés de plastique doivent être emballés dans des emballages de bonne qualité qui doivent être suffisamment solides pour résister aux chocs et aux charges normalement rencontrés pendant le transport. Les emballages doivent être construits et fermés de manière à éviter toute perte de contenu pouvant être causée, dans des conditions normales de transport, par des vibrations ou des forces d'accélération.”

[L'OMI adopte de nouvelles orientations pour le transport en toute sécurité des granulés de plastique à bord des navires](#)

- (4) “En cas d'événement, il est fait rapport sans retard et, dans toute la mesure du possible, conformément aux dispositions du Protocole I de la présente Convention.”

[Convention internationale du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution pour les navires \(Convention Marpol\) \[Legimonaco\]](#)