

Tribunal Spécial pour le Détroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca

Auteur: avocate représentant du capitaine du Destroyer USS Haynes

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 et Messieurs les juges,

Lors d'une catastrophe maritime, il est facile de chercher un responsable. Il est en revanche beaucoup plus difficile de déterminer avec précision de quoi chacun est réellement responsable.

Le capitaine du destroyer USS Haynes est aujourd'hui accusé de ne pas être venu au secours du Sri Naga. La défense ne cherche pas à minimiser la gravité de ce naufrage, qui a coûté la vie à 128 personnes. Elle demande toutefois de ne pas confondre une éventuelle omission avec la responsabilité de l'ensemble de la tragédie.

Tout d'abord, le USS Haynes n'a provoqué ni la collision, ni la situation dangereuse qui l'a précédée. Le Sri Naga naviguait avec ses systèmes AIS et VMS désactivés et ses feux de navigation éteints afin d'éviter d'être détecté. Le USS Haynes n'a eu aucun rôle dans cette décision.

Ensuite, l'ordonnance elle-même précise que le Freja Mærsk a quitté les lieux après la collision sans déployer ses embarcations de sauvetage, et affirme que ce départ précipité a directement entraîné la mort par noyade de nombreux passagers. La patrouille tripartite avait également reçu le SOS envoyé à 06h54.

De plus, le USS Haynes n'était pas un navire inactif à proximité de l'accident : il était engagé dans une mission officielle de surveillance et de lutte contre la criminalité. L'existence d'une obligation de secours ne signifie donc pas que toutes les conséquences du naufrage puissent automatiquement lui être imputées. Le capitaine du destroyer étatsunien n'était ni la seule partie présente, ni la cause directe du naufrage.

L'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer impose une obligation de porter secours aux personnes en détresse. Si le Tribunal considère qu'un

manquement à cette obligation est établi, il doit néanmoins juger ce manquement au cas par cas, et non lui attribuer automatiquement les 128 décès.

Enfin, l'accusation d'« écocide » ne peut raisonnablement être retenue contre le capitaine du USS Haynes. Il ne transportait pas les microbilles, n'était responsable ni de leur arrimage ni de leur confinement, et n'a causé aucun déversement. Tous ces faits concernent le Freja Mærsk et sa cargaison.

Honorables juges, la responsabilité doit être individuelle. Le fait de ne pas avoir porté secours ne rend pas le capitaine responsable d'une collision qu'il n'a pas provoquée, d'une pollution dont il n'est pas responsable, ni d'un acte d'écocide auquel il n'a pas pris part.

Nous vous demandons donc de rejeter toute accusation d'écocide contre le capitaine du USS Haynes et de ne pas lui imputer la responsabilité de l'ensemble des 128 décès. Si un manquement à son obligation d'assistance devait être retenu, il devrait être apprécié séparément et proportionnellement.

Je vous remercie.