

Tribunal Spécial pour le Détroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca

Auteur : avocat représentant le commandant du Freja Maersk

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,

Le 29 septembre 2025 à 6h52 cent-vingt-huit personnes ont perdu la vie dans le détroit de Malacca. Il est indéniable que cet incident est d'une gravité extrême et toutes mes pensées vont aux proches des victimes.

Aujourd'hui, je représente le commandant du navire Freja Maersk faisant route de Singapour vers Barcelone le 29 septembre 2025 et impliqué dans l'incident de collision avec le Sri Naga. Mon client ne conteste pas la gravité de ce drame. Mais il conteste certains des faits qui lui sont personnellement reprochés, et il appartient à cette défense de démontrer qu'il n'est pas le seul responsable de cette tragédie.

Le 29 septembre 2025 à 06h52, aux coordonnées 5°56'N, 99°00'E, le Freja Mærsk suivait sa route logique de Singapour vers Barcelone, hors de tout dispositif de séparation du trafic, dans le secteur nord du détroit. Une veille visuelle, auditive et radar était maintenue à bord. Les deux navires se trouvaient sur des routes directement opposées, une situation où le droit maritime impose à chacun une obligation symétrique de manœuvre, sans navire privilégié. Ce qui a fait la différence, ce n'est pas la conduite du Freja Mærsk, mais celle du Sri Naga : naviguant sans feux, avec ses systèmes de localisation volontairement désactivés, il s'était rendu délibérément indétectable.

Lorsque le Sri Naga a lancé son appel de détresse, deux minutes après la collision, mon client devait simultanément évaluer l'état de son propre navire et suivre une situation où des moyens militaires et de patrouille, présents dans la zone, avaient eux aussi reçu ce signal, à la différence d'un navire de commerce, ils étaient soumis à une obligation d'assistance inconditionnelle. Dans cette incertitude, le commandant a fait un choix, non une fuite.

Le tribunal accuse mon client d'avoir falsifié le journal de bord de son navire mais le tribunal lui-même reconnaît ne pas encore disposer de cette preuve, puisqu'il a ordonné la saisie du VDR précisément pour l'établir. Mon client nie ces faits et s'en remet à cette preuve.

En droit maritime international comme dans la pratique commerciale, c'est l'expéditeur qui répond de l'exactitude d'une déclaration de marchandise, pas le capitaine d'un navire transportant des conteneurs scellés. Le transporteur et le capitaine, eux, ne sont pas tenus de vérifier la marchandise d'un conteneur est légale ou non.

Quatre accusations, un même constat : une fois réétudiée, mon client est loin d'être le seul coupable. Nous demandons à ce tribunal d'examiner les preuves avec la même rigueur que la gravité de cette affaire l'exige, et de ne pas laisser l'ampleur de la tragédie désigner, seule, un responsable.

C'est pourquoi mon client plaide non coupable de l'ensemble des chefs retenus contre lui. Au sujet de la manœuvre, il a respecté ses obligations. Sur l'abandon allégué, il a fait un choix arbitré, non une fuite. Sur la falsification du journal de bord, l'accusation attend elle-même la preuve qu'elle n'a pas. Sur la marchandise, la responsabilité échoit à l'expéditeur, non au capitaine. Plaider non coupable, ce n'est pas nier la tragédie du 29 septembre 2025 : c'est refuser qu'il désigne, seul, un responsable que les faits ne désignent pas.