

Tribunal spécial pour le détroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le détroit de Malacca

Auteur : avocat représentant la République de l'Inde pour la partie des accusés



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,

La République de l'Inde tient tout d'abord à reconnaître la gravité de l'accident du 29 septembre 2025. Elle déplore les 128 décès, parmi lesquels certains de ses propres citoyens, ainsi que les dommages environnementaux allégués dans le détroit de Malacca, qui affectent les populations aux alentours ainsi que leurs activités. Cependant, la gravité des conséquences de cet accident ne doit pas conduire à confondre la responsabilité éventuelle du navire, de son capitaine ou d'autres acteurs avec celle de l'Etat du pavillon.

En tant qu'Etat du pavillon, l'Inde est tenue, notamment en vertu de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, d'exercer un contrôle sur les navires battant son pavillon, notamment en matière de sécurité, d'équipage et de formation.

Or, les éléments du dossier ne révèlent pas de manquement de l'Inde à ces obligations. Le Freja Maersk était enregistré et disposait des certificats requis. Les inspections détaillées n'ont révélé aucune déficience majeure ni aucun motif de détention. Son équipage avait été recruté conformément aux normes STCW et détenait des certificats reconnus par l'administration maritime indienne. A l'inverse, le Sri Naga, naviguait avec ses systèmes AIS et VMS désactivés et avec l'ensemble de ses feux éteints. Ces éléments, qui résultaient d'une volonté de dissimulation du transport clandestin de migrants, doivent être pris en compte dans l'analyse des circonstances et de la causalité de la collision.

Concernant les secours, le dossier établit que le signal de détresse a été reçu par l'USS Haynes et par la patrouille tripartite. En revanche, il n'établit pas qu'une autorité indienne ayant reçu cet appel aurait refusé ou omis d'intervenir.

Concernant l'enquête, les juges ont précisé que le détroit de Malacca ne constitue pas de la haute mer au sens de l'article 94(7) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). L'Inde ne possède donc pas la compétence exclusive pour mener une enquête quant aux circonstances de collision. Elle peut néanmoins exercer ses droits et obligations d'Etat du pavillon, en menant une enquête complémentaire sur son propre navire.

Enfin, concernant les cargaisons des microbilles de plastique, les informations complémentaires indiquent que la cargaison fait l'objet de contrôle à Singapour, au point de départ du navire. Rien dans le dossier ne démontre toutefois que les autorités indiennes avaient connaissance d'une non-conformité de cette cargaison. Le Freja Mærsk avait quitté Singapour, où les cargaisons font l'objet de contrôles au départ. L'accusation doit donc démontrer quelle obligation internationale précise de l'Etat indien aurait été violée et en quoi une telle violation serait imputable à l'Inde. Il convient, en outre, de relever que l'ordonnance elle-même attribue le défaut de double emballage et de stockage à l'armateur du Freja Mærsk.

Honorables juges, les éléments du dossier établissent que l'Inde mis en œuvre les contrôles qui lui incombaient en tant qu'Etat du pavillon, tandis qu'aucune violation précise d'une obligation internationale imputable à l'Inde n'est établie. Sur les plusieurs degrés de responsabilité, celui de l'Inde est infime, sinon non-existant.

Nous demandons donc au Tribunal de rejeter les demandes dirigées contre la République de l'Inde.