

Tribunal spécial pour le détroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le Détroit de Malacca

Auteur : avocat représentant L'Oréal



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 la Présidente, Mesdames et Messieurs les Juges,

Cent vingt-huit personnes ont perdu la vie. Les populations de pêcheurs qui dépendent de cette mer ont vu leur nourriture devenir immangeable, leur emploi impossible, leur avenir incertain... Ces faits, ainsi que leur gravité, sont incontestables, et c'est pourquoi L'Oréal demande à cette Cour de résister à la tentation de confondre l'ampleur des dégâts avec l'étendue de la responsabilité individuelle de chaque partie et les compétences de ce Tribunal.

En effet, conformément aux art. 98 UNCLOS et 8 MARPOL, aussi bien l'obligation de secours que celle d'information ne peuvent incomber à L'Oréal, L'Oréal n'étant ni le capitaine du navire ni son armateur. Que pouvait faire L'Oréal, depuis la terre ferme, lorsque deux navires sont entrés en collision dans le détroit de Malacca ? Pouvait-elle ordonner au capitaine de mettre ses embarcations à la mer ? Ou signaler un accident maritime dont elle n'avait pas le contrôle ? Il est donc impossible d'attribuer à L'Oréal les violations des art. 98 UNCLOS et 8 MARPOL, puisque nous ne pouvons pas répondre des actions d'un capitaine que nous n'avons pas nommé et sur lequel nous n'avons aucun contrôle.

De même, nous ne saurions répondre des tentatives de dissimulation et de falsification du journal de bord par un capitaine qui agissait de sa propre initiative, étant donné que L'Oréal n'a ni ordonné cette dissimulation ni, comme simple propriétaire de la cargaison, n'était nullement en mesure de donner un tel ordre.

Quant à la question du déversement des microbilles, cette Cour elle-même a jugé dans son ordonnance l'armateur responsable d'avoir failli à l'obligation de double emballage et de stockage en cale intérieure. Nous rappelons à la Cour que la question de la responsabilité de L'Oréal pour le désastre écologique, évitable ou non, n'est donc pas pertinente, en tant que

déjà résolue par ce Tribunal. Par conséquent, l'application du principe pollueur-payeur ne requiert pas de sanctions financières contre L'Oréal puisque celle-ci n'a causé ni la collision ni la violation des normes pertinentes relatives à l'emballage, qui sont les causes ultimes de la catastrophe. En outre, ce Tribunal lui-même a dans son ordonnance imposé à l'armateur le coût du nettoyage des microbilles. Suivant cette interprétation, L'Oreal ne pourrait donc être responsable de la pollution, responsabilité déjà attribuée aussi bien par les plaignants dans leur requête que cette Cour dans son ordonnance exclusivement à l'armateur.

Enfin, l'illégalité de la marchandise transportée n'augmente nullement la responsabilité de L'Oréal dans cette situation. De même que la légalité ou non du pétrole transporté par un navire n'est pas prise en compte dans la décision de savoir qui doit payer les coûts du nettoyage si le navire déverse du pétrole à la suite d'un accident, la légalité ou non des microbilles ne peut pas davantage être prise en considération. De plus, nous rappelons à cette Cour les limites de sa compétence, et que les plaignants n'ont pas établi que la cour a la juridiction nécessaire pour appliquer le droit européen tel que le règlement (UE) 2023/2055 (Microplastiques). Nous ajoutons aussi que le règlement n'interdit pas strictement le transport de microbilles vers l'UE, mais seulement leur mise sur le marché. Or, où sont les preuves que L'Oréal entendait réellement mettre la cargaison sur le marché ? En effet, le fait que la destination de la cargaison était Barcelone ne peut pas être considérée comme une preuve définitive.

Nous prions donc respectueusement le Tribunal de dire et juger que :

- 1) L'Oréal est mise hors de cause concernant les actions du *Freja Maersk*, y compris les violations d'UNCLOS et de MARPOL ;
- 2) L'Oréal est déclarée non responsable du fait que la cargaison n'a pas été stockée selon les normes ;
- 3) L'Oréal est exonérée de toute responsabilité civile pour les dommages humains et environnementaux résultant de la collision, et par conséquent de toute sanction financière visant à compenser les susdits dommages ;
- 4) La Cour s'abstient sur la question de la légalité de la cargaison, puisque l'application des normes UE n'entre pas dans ses compétences ni dans sa compétence ni dans sa juridiction ;
- 5) En cas contraire, la cargaison est déclarée légale, puisque le transport de microbilles dans le Détroit de Malacca n'est nullement interdit ;
- 6) Au plus, la cargaison est déclarée légale jusqu'à preuve d'intention de mise sur le marché UE
- 7) La légalité de la cargaison ne sera pas prise en compte pour déterminer si L'Oréal est responsable ou non des dommages.

Je vous remercie.