

Tribunal Spécial pour le Déroit de Malacca

Jugement : Drame humain et environnemental dans le déroit de Malacca

Auteur: avocate représentant le Mamak Gang

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, Mesdames et Messieurs les avocats,

Cette affaire est celle d'une tragédie de 128 morts et d'une pollution qui menace aujourd'hui les écosystèmes du déroit de Malacca. Personne, ici, ne conteste l'ampleur du drame. Mais le tribunal est là pour juger des responsabilités, et non pas des émotions.

Le Mamak Gang est visé par cette plainte au même titre que des armateurs, des banques, des États et des marines nationales. Or il est important de rappeler le rôle de mon client: il n'a ni navire, ni pavillon, ni cargaison, ni obligation de navigation. Nous démontrerons que les manquements allégués : défaut d'assistance, pollution et dissimulation d'incident relèvent tous d'un régime juridique qui ne s'applique pas à mon client.

Les griefs formulés par les plaignants reposent sur trois fondements :

- l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), qui impose une obligation d'assistance aux navires et à leurs capitaines ;
- les articles 1 et 8 de la convention MARPOL, relatifs aux obligations de prévention et de signalement de la pollution par les navires ;
- et le Règlement (UE) 2023/2055, qui encadre la mise sur le marché européen de microplastiques par les opérateurs économiques important ou transportant cette cargaison.

Dans chacun de ces trois textes, l'obligation pèse sur celui qui commande, exploite ou possède le navire et sa cargaison. Or, le Mamak Gang ne possède aucun navire, n'exploite aucune ligne maritime, et n'a jamais eu le lien contractuel ou de propriété avec le Freja Mærsk ou sa cargaison de microbilles de plastique. Il ne pouvait donc ni porter assistance, ni polluer, ni dissimuler un incident dont il n'était pas acteur.

Le seul fait reproché à Mamak Gang est d'avoir organisé l'embarquement de migrants sur le Sri Naga, un fait grave, mais qui relève du droit relatif à la traite et au trafic de migrants, notamment du Protocole de Palerme, et non des conventions maritimes environnementales invoquées ici.

Confondre ces deux régimes reviendrait à diminuer la responsabilité réelle des armateurs, des banques et des États dans cet incident.

En outre, le capitaine du Sri Naga a agi de sa propre initiative dans la conduite du navire ; le fait qu'il ait été rémunéré par des passeurs ne transfère pas au Mamak Gang la responsabilité de ses manœuvres de navigation, de son défaut de signalement, ou des conséquences dramatiques de la collision.

Le Mamak Gang ne demande pas au tribunal de nier la gravité des faits, mais de les qualifier correctement. Je demande donc que le tribunal reconnaisse l'absence de lien de causalité et de fondement juridique entre mon client et les obligations maritimes et environnementales invoquées, et que les responsabilités énoncées dans cette affaire soient replacées là où elles appartiennent : chez les propriétaires, opérateurs et autorités qui avaient, eux, le contrôle du navire, de sa cargaison et de sa route.