

Note: Cette traduction a été établie par le Greffe à des fins internes et n'a aucun caractère officiel

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

**AFFAIRE RELATIVE Á LA SOUVERAINETÉ SUR PEDRA BRANCA/PULAU BATU
PUTEH, MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE**

(MALAISIE/SINGAPOUR)

MÉMOIRE DE SINGAPOUR

VOLUME 6

(Annexes 88 à 148)

25 mars 2004

[Traduction du Greffe]

Table des matières

	Page
Annexe 88 Supplément à la Constitution de l'Etat du Johor, 1367	1
Annexe 89 Lettre n° CSO. 11692/52/1A du 23 septembre 1952 adressée au <i>Master Attendant</i> de Singapour par le directeur de la marine de la Fédération de Malaya	2
Annexe 90 Lettre du 29 septembre 1952 adressée au directeur de la marine de la Fédération de Malaya par le <i>Master Attendant</i> de Singapour.....	3
Annexe 91 Lettre n° M.A.180/52 du 6 février 1953 adressée au secrétaire colonial de Singapour par le <i>Master Attendant</i> de Singapour.....	4
Annexe 92 Relevés pluviométriques sur Pedra Branca, 1953 à 1988 i) Echantillon de relevés pluviométriques quotidiens effectués par les gardiens du phare entre 1953 et 1988 ii) Relevés pluviométriques annuels sur Pedra Branca, effectués par le département de météorologie entre 1953 et 1975 iii) Extraits du registre des visiteurs du phare Horsburgh, visites d'officiers du département de météorologie	5
Annexe 93 Lettre n° CSO.11629/52 du 12 juin 1953 adressée au conseiller britannique du Johor par J. D. Higham, au nom du secrétaire colonial de Singapour, y compris l'annexe A (extrait du traité de 1824 de M. John Crawford) et l'annexe B (extrait d'une dépêche datée du 28 novembre 1844 du gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca au secrétaire au gouvernement de l'Inde)	6
Annexe 94 Lois et ordonnances relatives aux phares, publiées par W. H. Walmsley (<i>Master Attendant</i> ff., Singapour) le 19 juin 1953	8
Annexe 95 Lettre n° 18/6 adressée au secrétaire colonial de Singapour par J. D. Turner, secrétaire du conseiller britannique du Johor, reçue le 18 juin 1953.....	9
Annexe 96 Lettre n° SSJ.1120/53/6 du 21 septembre 1953 adressée au secrétaire colonial de Singapour par M. Seth Bin Saaid, secrétaire d'Etat par intérim du Johor	10
Annexe 97 Lettre du 13 octobre 1953 adressée au <i>Master Attendant</i> de Singapour par le secrétaire colonial de Singapour.....	11
Annexe 98 Articles 312 à 322 de l'ordonnance relative à la marine marchande (chapitre 207 de l'édition révisée de 1955 des lois de la colonie de Singapour)	12
Annexe 99 Ordonnance de 1957 sur les droits de phare (colonie de Singapour)	19
Annexe 100 Lettre du 5 septembre 1957 adressée au secrétaire permanent C. & I. par le <i>Master Attendant</i> de Singapour	22
Annexe 101 Loi de l'Etat de Singapour, 1958 (Royaume-Uni).....	25
Annexe 102 Notification gouvernementale n° 1414 de 1959 (colonie de Singapour).....	27
Annexe 103 Document A/Conf.19/4 du 8 février 1960 des Nations Unies, documents officiels de la deuxième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.....	28

Annexe 104 Lettre du 6 mai 1961 adressée au personnel du département de la marine de Singapour par le <i>Master Attendant</i> de Singapour.....	30
Annexe 105 Echantillon représentatif de demandes (de 1961 à 1967) de visiter Pedra Branca soumises par les demandeurs au <i>Master Attendant</i> de Singapour et les réponses de celui-ci	31
Annexe 106 Règlement et instructions applicables aux phares publiés par le <i>Master Attendant</i> de Singapour, en date du 13 septembre 1961	34
Annexe 107 Loi de 1963 sur la Malaisie (Royaume-Uni)	40
Annexe 108 Loi n° 26 de 1963 relative à la Malaisie (Fédération de Malaya) (extraits)	45
Annexe 109 Echouage du MV <i>Woodburn</i> sur le récif du phare Horsburgh : rapport d'enquête préliminaire du <i>Master Attendant</i> de Singapour en date du 14 novembre 1963.....	46
Annexe 110 Lettre du 4 décembre 1963 de nomination du vice-premier ministre de Singapour conformément à l'ordonnance sur les navires de commerce instituant une juridiction d'instruction chargée d'enquêter sur l'échouage du MV <i>Woodburn</i>	46
Annexe 111 Accord relatif à la constitution de Singapour en tant qu'Etat indépendant et souverain détaché de la Malaisie, signé à Kuala Lumpur, le 7 août 1965	47
Annexe 112 Loi d'interprétation de 1963 (République de Singapour) lois — supplément n° 3 du 28 décembre 1965.....	50
Annexe 113 Lettre du 4 septembre 1968adressée à l'attorney general de Singapour par le ministère des affaires étrangères de Singapour.....	51
Annexe 114 Ordonnance n° 7 sur l'état d'urgence (pouvoirs essentiels) de 1969, Nations Unies, série législative, ST/LEG/SER.B/16.....	52
Annexe 115 Section 389 de la loi singapourienne sur la marine marchande (chapitre 172 de l'édition révisée de la législation de la République de Singapour).....	54
Annexe 116 déclaration conjointe en date du 16 novembre 1971 sur les questions relatives aux détroits de Malacca et de Singapour prise par les Gouvernements de la République d'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour.....	55
Annexe 117 Lettre du 17 juin 1972 adressée au conseil des droits de phare de Singapour par la société halieutique américaine	56
Annexe 118 Loi (d'abrogation) des droits de phare, de 1973 (République de Singapour).....	58
Annexe 119 Règlement et instructions applicables au personnel des phares publiés par la section des aides à la navigation de l'autorité portuaire de Singapour le 12 février 1974.....	61
Annexe 120 Lettre du 26 mars 1974 adressée au commandant du KD <i>Perantau</i> par le service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour	70
Annexe 121 Lettre du 26 mars 1974 adressée à la section des aides à la navigation de l'autorité portuaire de Singapour par le service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour.....	71

Annexe 122 Lettre du 22 avril 1974 adressée au service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour par le lieutenant-commandant S. W. Mak, commandant du KD <i>Perantau</i>	72
Annexe 123 Instruction opérationnelle n° 10/75 de la marine de la République de Singapour en date du 18 septembre 1975	73
Annexe 124 Lettre du 6 juillet 1976 adressée au service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour par le ministère de la défense de Singapour.....	74
Annexe 125 Lettre du 8 juillet 1976 adressée au chef du service des opérations du ministère de la défense de Singapour par le service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour.....	75
Annexe 126 Lettre du 14 août 1976 adressée à l'autorité portuaire de Singapour par le ministère de la défense.....	76
Annexe 127 Lettre du 6 septembre 1976 adressée à l'autorité portuaire de Singapour par le ministère de la défense.....	76
Annexe 128 Extraits du procès-verbal de la 218 ^e réunion de coordination du personnel tenue le 21 octobre 1976	76
Annexe 129 Lettre du 24 novembre 1976 adressée à l'autorité portuaire de Singapour par la marine de la République de Singapour.....	76
Annexe 130 Procès-verbal en date du 29 novembre 1976 de la réunion, tenue le 7 novembre 1976, consacrée à l'examen de l'installation de matériel de communication au phare Horsburgh.....	76
Annexe 131 Instructions du 7 décembre 1976 adressées à la base aérienne de Changi par télex par le QG des forces aériennes de Singapour	77
Annexe 132 Lettre du 26 mai 1977 adressée au service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour par le ministère de la défense (communications et électronique).....	77
Annexe 133 Instructions du 22 août 1977 relatives à l'attribution de missions aux forces aériennes de Singapour.....	77
Annexe 134 Résolution A.375 (X) adoptée le 14 novembre 1977 par l'Assemblée de l'OMCI.....	78
Annexe 135 Travaux de récupération de terrain et de protection du rivage au phare Horsburgh.....	87
Annexe 136 Note du 4 mai 1978 au secrétaire (administration) par le service hydrographique	92
Annexe 137 Note EC 219/78 du 9 mai 1978 de la Malaisie.....	93
Annexe 138 Note 115/78 du 12 mai 1978 du ministère des affaires étrangères de Singapour.....	94
Annexe 139 Lettre du 4 décembre 1979 adressée au capitaine P. J. Thomas, expert maritime principal, autorité portuaire de Singapour et au capitaine W. Chua, hydrographe adjoint, autorité portuaire de Singapour par C. K. Goh, directeur de la marine, autorité portuaire de Singapour	95

Annexe 140	Télex du 21 décembre 1979 adressé au ministère singapourien des affaires étrangères par le haut commissariat de Singapour (Kuala Lumpur).....	96
Annexe 141	Lettre n° KL S 072 :612/11 du 24 décembre 1979 adressée au ministère singapourien des affaires étrangères par le haut commissaire de Singapour (Kuala Lumpur)	97
Annexe 142	Lettres du 8 janvier 1980 adressées à Bang No Hyeon et à Bak Jong Hakk par le directeur de la marine de Singapour	99
Annexe 143	Lettre du 28 janvier 1980 adressée au ministère des affaires étrangères de Singapour par le haut commissariat de la Malaisie	100
Annexe 144	Note 30/80 du 14 février 1980 adressée au haut commissariat pour la Malaisie par le ministère des affaires étrangères de Singapour.....	103
Annexe 145	Lettre du 26 mars 1980 adressée au ministère des affaires étrangères de Singapour par le haut commissariat de la Malaisie	104
Annexe 146	Note EC 87/80 du 14 avril 1980 de la Malaisie.....	105
Annexe 147	Lettre n° 141/80 du 7 juin 1980 adressée au haut commissariat de la Malaisie par le ministère des affaires étrangères de Singapour.....	106
Annexe 148	Communiqué de presse en date du 15 septembre 1980 du Gouvernement de Singapour.....	107

ANNEXE 88

SUPPLÉMENT À LA CONSTITUTION DE L'ÉTAT DU JOHOR, 1367

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 89

LETTRE N° CSO. 11692/52/1A DU 23 SEPTEMBRE 1952 ADRESSÉE AU *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR PAR LE DIRECTEUR DE LA MARINE DE LA FÉDÉRATION DE MALAYA

J'ai l'honneur de soulever la question de l'entretien du phare de Pulau Pisang et de dire que, étant donné qu'il est situé à proximité de la côte de la Fédération, il semblerait approprié qu'il relève des obligations du présent gouvernement, et de suggérer que nous assumions la charge de ce phare, de même que nous avons assumé la responsabilité de Pulau Merambong.

2. La question devra bien entendu être examinée de manière formelle entre les deux gouvernements, mais j'aimerais avoir d'ores et déjà votre avis. Si vous en convenez et étant donné que Singapour a toujours veillé à l'entretien du phare, un accord pourrait certainement être conclu en vertu duquel votre département continuerait d'entretenir le phare à un coût approuvé par ce gouvernement. La question du personnel du phare devrait être examinée avec soin et nous aimerions avoir votre avis sur cette question.

Veillez agréer, etc.

(*Signé*) A. A. MARTIN,
Directeur de la marine.

ANNEXE 90

**LETTRE DU 29 SEPTEMBRE 1952 ADRESSÉE AU DIRECTEUR DE LA MARINE DE LA FÉDÉRATION
DE MALAYA PAR LE *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR**

En réponse à votre lettre n° 1, Marine 231/52, du 23 septembre 1952.

2. L'administration des domaines a été invitée à examiner la situation factuelle en ce qui concerne la construction de phares par le gouvernement des Etablissements des détroits sur Pulau Pisang et sur Pedra Branca, étant donné que ces deux endroits, situés au large de la côte du Johor, appartenaient probablement à l'Etat non fédéré du Johor. Il est possible que, dans le cas de Pulau Pisang, le terrain sur lequel le phare a été construit ait été cédé à la Couronne en vertu d'un quelconque accord.

3. Il est entendu que le gouvernement des Etablissements des détroits n'a été à aucun moment responsable de Pulau Merambong.

4. Je ne suis pas partisan d'une modification quelconque des engagements existants.

Veillez agréer, etc.

(Signé) *[Illisible.]*
Master Attendant.

(Cachet : 1^{er} octobre 1952)

ANNEXE 91

**LETTRE N° M.A.180/52 DU 6 FÉVRIER 1953 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE COLONIAL
DE SINGAPOUR PAR LE *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR**

CSO.11293/52

Phare Horsburgh

Le géomètre en chef, dans une note du 7/10/52 adressée au commissaire des domaines, déclare :

«Lors des discussions relatives aux eaux territoriales de Singapour, en 1937, il semble qu'aucune mention n'ait été faite de Horsburgh mais, dans une note du 14/7/52 à la Surveillance de l'administration des actifs dans CSO. 11293/52, j'ai émis l'avis que Singapour devrait revendiquer une limite de 3 milles autour de ce point.»

A la lumière de ce qui précède, puis-je savoir si une décision a déjà été prise ?

Veillez agréer, etc.

(Signé [ILLISIBLE]
Master Attendant.

ANNEXE 92

RELEVÉS PLUVIOMÉTRIQUES SUR PEDRA BRANCA, 1953 À 1988

**I) ÉCHANTILLON DE RELEVÉS PLUVIOMÉTRIQUES QUOTIDIENS EFFECTUÉS PAR LES GARDIENS
DU PHARE ENTRE 1953 ET 1988**

**II) RELEVÉS PLUVIOMÉTRIQUES ANNUELS SUR PEDRA BRANCA, EFFECTUÉS PAR LE
DÉPARTEMENT DE MÉTÉOROLOGIE ENTRE 1953 ET 1975**

**III) EXTRAITS DU REGISTRE DES VISITEURS DU PHARE HORSBURGH, VISITES D'OFFICIERS DU
DÉPARTEMENT DE MÉTÉOROLOGIE**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 93

LETTRE N° CSO.11629/52 DU 12 JUIN 1953 ADRESSÉE AU CONSEILLER BRITANNIQUE DU
JOHOR PAR J. D. HIGHAM, AU NOM DU SECRÉTAIRE COLONIAL DE SINGAPOUR, Y
COMPRIS L'ANNEXE A (EXTRAIT DU TRAITÉ DE 1824 DE M. JOHN CRAWFORD)
ET L'ANNEXE B (EXTRAIT D'UNE DÉPÊCHE DATÉE DU 28 NOVEMBRE 1844
DU GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET
DE MALACCA AU SECRÉTAIRE AU GOUVERNEMENT DE L'INDE)

J'ai pour instruction de vous demander des renseignements sur le rocher appelé Pedra Branca qui se trouve à environ 40 milles de Singapour et sur lequel est situé le phare Horsburgh. La question est d'importance pour la délimitation des eaux territoriales de la colonie. Ce rocher se trouve apparemment à l'extérieur des limites du territoire cédé à la Compagnie des Indes orientales par le sultan Hussain et le *dato tumunggong* dans le traité de 1824 (voir extrait sous A). Cependant, il en était fait mention dans une dépêche du gouverneur de Singapour datée du 28 novembre 1844 (voir extrait sous B). Ce phare fut construit en 1850 par le gouvernement de la colonie, qui en a toujours assuré l'entretien depuis lors, ce qui, de par l'usage international, confère sans doute à la colonie certains droits et obligations.

2. Dans le cas de Pulau Pisang, qui se trouve également à l'extérieur des limites de la colonie établies par le traité, nous avons pu retrouver dans le Johore Registry of Deeds un acte daté du 6 octobre 1900 qui montre qu'une partie de Pulau Pisang fut concédée à la Couronne dans le but d'y construire un phare. Cet acte était assorti de certaines conditions et, de toute évidence, ne mettait pas fin à la souveraineté de Johore. Le statut de Pisang est donc très clair.

3. Il y a lieu à présent de clarifier le statut de Pedra Branca. Je vous serais donc très reconnaissant de bien vouloir me faire savoir s'il existe des documents indiquant que le rocher a fait l'objet d'un bail ou d'une concession, ou si le Gouvernement de l'Etat du Johore l'a cédé ou en a disposé de toute autre manière.

4. Copie de la présente est transmise au secrétaire principal à Kuala Lumpur.

Veillez agréer, etc.

(Signé) John D. HIGHAM,
Master Attendant
pour le secrétaire colonial.

Copie à M. le secrétaire principal
Fédération de Malaya,
Kuala Lumpur

A. Extrait du traité de M. John Crawford de 1824

Johor, 1824

Un traité d'amitié et d'alliance entre la Compagnie anglaise des Indes orientales, d'une part, et LL. AA. le sultan et *temenggong* de Johor, d'autre part, conclu le 2 août 1824.

Article II

Leurs Altesses le sultan Hussain Mahomed Shah et *Datu Temenggong* Abdul Rahman Sri Mahajah, cèdent par le présent traité, en pleine souveraineté et propriété, à la Compagnie anglaise des Indes orientales, ses héritiers et successeurs, à titre définitif, l'île de Singapour, située dans le détroit de Malacca, ainsi que les mers, détroits et îles adjacents situés à moins de dix milles géographiques de la côte de ladite île principale de Singapour.

**B. Extrait d'une dépêche du 28/11/1844 adressée au gouverneur général
du Bengale par le gouverneur de Singapour**

Ce rocher [mention manuscrite : *c'est-à-dire Pedra Branca*] fait partie du territoire du rajah de Johor qui, avec le *temenggong*, a consenti volontairement de la céder à titre gracieux à la Compagnie des Indes orientales.

ANNEXE 94

**LOIS ET ORDONNANCES RELATIVES AUX PHARES, PUBLIÉES PAR W. H. WALMSLEY
(MASTER ATTENDANT FF., SINGAPOUR) LE 19 JUIN 1953**

[Transcription et traduction en anglais du paragraphe 10 des lois et ordonnances relatives aux phares du 19 juin 1953.]

Réf. : M.A. 59/53

.....

10. Pavillon

Le pavillon du gouvernement doit être hissé et arboré chaque jour de 8 heures au coucher du soleil. Lorsque le pavillon doit être mis en berne, le poste de radiotéléphonie en serait informé.

.....

(Signé) W. H. WALMSLEY,
Master Attendant ff.

ANNEXE 95

**LETTRE N° 18/6 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE COLONIAL DE SINGAPOUR PAR J. D. TURNER,
SECRÉTAIRE DU CONSEILLER BRITANNIQUE DU JOHOR, REÇUE LE 18 JUIN 1953**

Le conseiller britannique me demande d'accuser réception de votre lettre CSO.11692/52 du 12 juin, qu'il a transmise au secrétaire d'Etat auquel, de l'avis du conseiller britannique, elle aurait dû être adressée dans la mesure où elle concerne le Johor.

2. Le secrétaire d'Etat souhaitera certainement consulter le commissaire à l'aménagement du territoire et aux mines, le géomètre en chef et toutes archives existantes avant de communiquer l'avis du gouvernement de l'Etat au secrétaire principal.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. D. TURNER,
Secrétaire du conseiller britannique.

ANNEXE 96

LETTRE N° SSJ.1120/53/6 DU 21 SEPTEMBRE 1953 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE COLONIAL DE SINGAPOUR PAR M. SETH BIN SAAID, SECRÉTAIRE D'ÉTAT PAR INTÉRIM DU JOHOR

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre n° CSO.11692/52 du 12 juin 1953 adressée au conseiller britannique à Johor concernant la question du statut du rocher Pedra Branca à quelque 40 milles de Singapour et de vous informer que le gouvernement du Johor ne revendique pas la propriété de Pedra Branca.

Veillez agréer, etc.

(Signé) SETH BIN SAAID,
p.o. Secrétaire d'Etat.

ANNEXE 97

**LETTRE DU 13 OCTOBRE 1953 ADRESSÉE AU *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR PAR LE
SECRÉTAIRE COLONIAL DE SINGAPOUR**

En référence à votre compte rendu daté du 6 février 1953, le secrétaire d'Etat du Johor déclare que le Gouvernement du Johor ne revendique pas la propriété du rocher de Pedra Branca sur lequel se trouve le phare Horsburgh.

2. Sur ce fondement, l'attorney general admet que nous pouvons le revendiquer comme territoire de Singapour.

ANNEXE 98

ARTICLES 312 À 322 DE L'ORDONNANCE RELATIVE À LA MARINE MARCHANDE (CHAPITRE 207 DE L'ÉDITION REVISÉE DE 1955 DES LOIS DE LA COLONIE DE SINGAPOUR)

Avertissement

L'édition révisée des ordonnances entrera en vigueur à la date qui pourra être ordonnée par le gouverneur par avis publié au Journal officiel conformément à l'article 8 de l'édition révisée de l'ordonnance relative aux lois, de 1951.

Jusqu'à cette date, les volumes ne devraient pas être mis en circulation. ET CERTAINS ACTES LEGISLATIFS IMPERIAUX EN VIGUEUR LE 1^{ER} MAI 1955.

Etablie sous l'autorité de l'édition révisée de l'ordonnance relative aux lois, de 1951 par E. J. Davies, Q.C., procureur général ; C. H. Butterfield, Q.C., *solicitor general* ; A. H. Simpson, membre du barreau écossais, conseiller de la Couronne.

En huit volumes, vol. VI, contenant les ordonnances, chap. 206-238.

.....

Partie VI

Enquêtes et tribunaux spéciaux concernant l'activité maritime

312. Aux fins des enquêtes et instructions visées dans la présente partie, un sinistre maritime est réputé se produire :

- a) lorsque, sur ou à proximité des côtes de la colonie ou au cours d'une traversée à destination d'un port de la colonie, tout navire britannique fait naufrage, est abandonné ou est matériellement endommagé ;
- b) lorsque, sur ou à proximité des côtes de la colonie, tout navire britannique s'échoue ou subit une avarie, et qu'un témoin est trouvé dans la colonie ;
- c) lorsque, sur ou à proximité des côtes de la colonie, tout navire britannique fait naufrage ou subit des dommages matériels du fait d'un autre navire et que certains membres de son équipage qui sont des témoins compétents des faits sont trouvés dans la colonie ;
- d) lorsqu'un décès survient suite à un sinistre subi par un navire britannique ou survenu à son bord sur ou à proximité des côtes de la colonie ;
- e) lorsque, en tout endroit, survient un naufrage, un abandon, un dommage matériel ou un sinistre ou tout navire britannique s'échoue ou est endommagé et qu'un témoin est trouvé dans la colonie ;
- f) lorsque, en tout endroit, un naufrage, un abandon, un dommage matériel ou un sinistre ou un échouage ou tout dommage visé ci-dessus est subi par un navire britannique immatriculé dans la colonie.

Définitions

313. Dans la présente partie et dans tout règlement adopté au titre de la présente partie :

- l'expression «officier certifié en vertu des lois sur la marine marchande» s'entend du détenteur de tout certificat de capitaine, second ou chef mécanicien délivré en vertu de ces lois ou de tout certificat que l'article 102 de la loi de 1894 sur la marine marchande déclare avoir la même validité que s'il était délivré en vertu de cette loi ;
- l'expression «détenteur d'un certificat local» s'entend du détenteur de tout certificat d'aptitude délivré dans la colonie en qualité de :
 - capitaine d'un navire de cabotage national ;
 - capitaine d'un navire de petit cabotage ;
 - capitaine d'un navire de petit cabotage de moins de 100 tonnes ;
 - capitaine d'un navire de petit cabotage de moins de 75 tonnes ;
 - second d'un navire de petit cabotage ;
- artilleur de première classe ;
- artilleur de deuxième classe ;
- artilleur de troisième classe ;
- artilleur de navire au long cours ;
- artilleur de caboteur ;
- artilleur de petit caboteur ;
- homme de barre ;
- timonier ;
- chauffeur mécanicien de première classe ;
- chauffeur mécanicien de deuxième classe ;
- chauffeur mécanicien de troisième classe ;
- chauffeur mécanicien pour navires à vapeur ;
- chauffeur mécanicien de première classe pour chaloupes à vapeur (embarcations de moins de 50 tonnes) ;
- chauffeur mécanicien de deuxième classe pour chaloupes à vapeur (embarcations de moins de 50 tonnes) ;

p. 300

[Modifié par les ordonnances 45 de 1937 et 16 de 1953]

Constatations préliminaires

314. 1. Lorsqu'un sinistre maritime s'est produit, il peut être procédé à des constatations préliminaires au sujet de ce sinistre par l'officier de port qui réside en tout lieu ou à proximité de tout lieu où des témoins du sinistre arrivent, sont trouvés ou peuvent commodément être interrogés.

2. Aux fins de toutes constatations de ce type, la personne qui y procède a les pouvoirs que la présente ordonnance confère à un inspecteur.

3. Après avoir procédé à ces auditions, la personne qui procède aux constatations transmet sans tarder un rapport au gouverneur.

p. 301

Le ministre peut instituer un tribunal d'enquête concernant des sinistres maritimes et le comportement d'officiers brevetés

314. 1. Le ministre peut instituer un tribunal d'enquête aux fins de mener une enquête officielle :

- a) lorsqu'un sinistre maritime s'est produit, qu'il y ait eu ou non des constatations préliminaires ; ou
- b) lorsque le ministre est fondé à croire que tout officier breveté conformément aux lois sur la marine marchande est inapte, par incompetence ou inconduite, à exercer sa fonction dans les cas suivants :
 - i) lorsque l'incompétence ou l'inconduite s'est produite à bord d'un navire britannique sur ou à proximité des côtes de la colonie ou à bord d'un navire britannique au cours d'une traversée à destination d'un port situé dans la colonie ;
 - ii) lorsque l'incompétence ou l'inconduite s'est produite à bord d'un navire britannique immatriculé dans la colonie ;
 - iii) lorsque l'officier d'un navire britannique convaincu d'incompétence ou d'inconduite à bord de ce navire britannique est trouvé dans la colonie ; ou
- c) lorsque le ministre est fondé à croire que le détenteur d'un brevet local est inapte, par incompetence ou inconduite, à exercer ses fonctions, étant entendu qu'un tribunal d'enquête ne peut être institué aux fins de mener une enquête formelle relative à tout sinistre maritime subi par un navire qui n'est pas immatriculé dans la colonie, sauf si soit le sinistre se produit sur ou à proximité de la côte de la colonie ou pendant que le navire se livre exclusivement au commerce de cabotage de la colonie, soit l'institution du tribunal est demandée ou approuvée par le gouvernement de la partie du Commonwealth britannique où le navire est immatriculé.

2. Un tribunal d'enquête est constitué d'un juge ou d'un magistrat auquel sont adjoints de deux à quatre assesseurs dont un est, si possible, l'officier de port ou un officier de la marine de Sa Majesté.

3. L'officier de port ne peut être membre du tribunal s'il a procédé à des constatations préliminaires relatives au sinistre qui fait l'objet de l'enquête.

4. Lorsqu'une enquête concerne ou semble susceptible de concerner toute question relative à l'annulation ou à la suspension d'un certificat, le tribunal est assisté pour l'enquête de deux assesseurs au moins ayant servi dans la marine marchande.

5. Le tribunal, après avoir instruit l'affaire, établit à l'intention du ministre un rapport contenant un exposé exhaustif de l'affaire ainsi que l'avis du tribunal à ce sujet, accompagné de la liste ou d'extraits de la liste des éléments de preuve ainsi que des observations qu'il juge utiles.

6. Chaque assesseur soit signe le rapport, soit indique par écrit sur le rapport son désaccord ainsi que les raisons de ce désaccord.

7. Le tribunal peut rendre toute ordonnance qu'il juge utile en ce qui concerne les frais de l'enquête ou toute partie de ces frais, et cette ordonnance est exécutée par le tribunal de la manière prévue pour l'application d'une amende par un tribunal correctionnel.

8. Le ministre peut, s'il le juge approprié dans toute affaire, ordonner que les frais de toute enquête ci-dessus soient portés à charge des recettes générales de la colonie.

9. Aux fins du présent article, le tribunal qui mène une enquête officielle dispose de tous les pouvoirs d'un tribunal correctionnel et de tous les pouvoirs que la présente ordonnance confère à un inspecteur.

10. Toute enquête officielle relative à un sinistre maritime est menée de telle manière que, si une accusation est formulée à l'encontre de toute personne, celle-ci à la possibilité de se défendre.

11. Les enquêtes officielles relatives à des sinistres maritimes visés au présent article sont menées dans la salle d'audience attenante au bureau de la poste ou dans tout autre lieu approprié à fixer par le ministre et non dans une salle d'audience habituellement utilisée comme tribunal correctionnel, sauf si le ministre estime qu'aucun autre lieu approprié n'est disponible.

p. 302

Pouvoir relatif aux brevets d'officiers, etc.

Pouvoir du tribunal d'enquête en matière de brevets.

316. 1. Le brevet d'un officier breveté peut être annulé ou suspendu par un tribunal qui mène une enquête relative à un sinistre maritime ou au comportement d'un officier breveté si le tribunal conclut que le naufrage ou l'abandon ou l'endommagement grave de tout navire ou les pertes humaines sont la conséquence d'un acte ou d'un manquement fautif dans son chef, ou qu'il est incompétent, ou qu'il s'est rendu coupable de tout acte grave d'inconduite, d'ivresse ou de tyrannie ou, qu'en cas d'abordage, il n'a pas prêté secours ou donné d'informations comme le prescrit l'article 422 de la loi de 1894 sur la marine marchande.

2. Si le tribunal qui mène une enquête est présidé par un magistrat, le tribunal n'annule ou ne suspend le brevet qu'à condition qu'un des assesseurs au moins souscrit à la conclusion du tribunal.

3. Lorsque toute affaire dont ce tribunal est saisi comme ci-dessus concerne une question qui a trait à l'annulation ou à la suspension d'un brevet, le tribunal, lors de la conclusion de l'affaire ou dès que possible ensuite, donne lecture en audience publique de la décision à laquelle il a abouti en ce qui concerne cette annulation ou cette suspension.

4. Le tribunal, dans le cas d'une enquête relative à un sinistre maritime ou au comportement d'un officier breveté conformément aux lois sur la marine marchande, transmet un rapport exhaustif de l'instance accompagné des éléments de preuve au ministre des transports et de l'aviation civile et, s'il décide d'annuler ou de suspendre tout brevet détenu par cet officier, transmet le brevet annulé ou suspendu au ministre des transport et de l'aviation civile ou à toute autre autorité qui l'a accordé, accompagné de son rapport.

5. Le tribunal, s'il décide d'annuler ou de suspendre tout brevet appartenant au détenteur d'un brevet local, transmet le brevet annulé ou suspendu au ministre, accompagné de son rapport.

6. Un brevet ne peut être annulé ou suspendu par un tribunal conformément au présent article si une copie du rapport ou un exposé de l'affaire pour laquelle l'enquête a été ordonnée n'a pas été fourni au détenteur du brevet avant le début de l'enquête.

p. 303

Pouvoir de la haute cour de démettre un capitaine de ses fonctions

317. 1. La haute cour peut démettre de ses fonctions le capitaine de tout navire qui relève de la juridiction de la cour s'il est démontré à suffisance à la cour, au moyen de preuves apportées sous serment, que cette destitution est nécessaire.

2. La destitution est faite sur demande de tout propriétaire du navire ou de son agent, ou du consignataire du navire, ou de tout second breveté, ou d'un tiers au moins de l'équipage du navire.

3. La cour peut désigner un nouveau capitaine pour remplacer le capitaine démis de ses fonctions.

4. Lorsque le propriétaire, l'agent ou le consignataire du navire relève de la juridiction de la cour, cette désignation ne peut être faite sans l'accord de ce propriétaire, agent ou consignataire.

5. La cour peut aussi rendre une ordonnance et exiger les garanties qu'elle juge utile en ce qui concerne les frais de l'instance.

p. 304

Restitution d'un brevet annulé ou suspendu

318. 1. Un officier breveté dont le brevet est annulé ou suspendu par un tribunal qui mène une enquête conformément à la présente partie restitue sur demande son brevet à ce tribunal.

2. Tout officier breveté qui ne se conforme pas aux dispositions du présent article est passible, pour chaque infraction, d'une amende de 500 dollars au plus.

Nouvelle audience d'une affaire

319. 1. Le ministre peut, dans toute affaire qui a donné lieu à une enquête relative au comportement du détenteur d'un brevet local conformément à la présente partie, ordonner que l'affaire fasse l'objet d'une nouvelle audience, soit globalement soit pour l'une de ses parties, et l'ordonne

- a) si des éléments de preuve nouveaux et importants qui n'ont pas pu être produits à l'enquête ont été découverts ; ou
- b) si, pour toute autre raison, il estime qu'il y a lieu de suspecter qu'une erreur judiciaire s'est produite.

2. Le ministre peut ordonner que l'affaire fasse l'objet d'une nouvelle audience soit par le tribunal qui en a connu en première instance, soit par un autre tribunal d'enquête visé par la présente ordonnance, soit par un juge de la haute cour, et l'affaire sera réentendue en conséquence.

3. Dans tous les cas où l'affaire ne peut être portée devant la haute cour de justice en Angleterre en vertu des dispositions de la loi de 1894 sur la marine marchande, à savoir

- a) lorsque l'enquête concerne un sinistre subi par un navire immatriculé dans la colonie ;
- b) lorsque la décision concerne un brevet local, et qu'une demande de nouvelle audience au titre du présent article n'a pas été introduite ou a été rejetée, il est fait appel de la décision devant la haute cour.

4. La juridiction d'appel devant la haute cour au titre du présent article est exercée par n'importe lequel des trois juges.

5. Si le tribunal est composé de trois juges, la décision est celle de la majorité.

6. Toute nouvelle audience ou tout appel visés au présent article est régi par, et réalisé selon, les conditions et les règles prescrites par le règlement adopté à cet égard en vertu des pouvoirs conférés par la présente ordonnance.

Considérations générales

Limitation de la juridiction

320. 1. Il ne peut être procédé à des constatations préliminaires ou à une enquête en vertu de la présente partie pour toute question qui en a déjà fait l'objet et qui a donné lieu à un rapport d'une cour ou d'un tribunal compétents dans toute partie des possessions de S. M. ou en Inde, ou dans le cadre de laquelle le brevet d'un capitaine, d'un second ou d'un chef mécanicien a été annulé ou suspendu par un tribunal maritime.

2. Lorsque des constatations préliminaires ou une enquête ont été entamées au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant toute question, des constatations préliminaires ou une enquête ayant le même objet ne peuvent avoir lieu dans cette partie de la colonie.

p. 307

Sur rapport, le ministre peut traiter le brevet

321. S'il estime que l'affaire le requiert pour une question de justice, le ministre peut délivrer à nouveau et restituer tout brevet annulé ou suspendu détenu par le titulaire d'un brevet local ou raccourcir le délai de sa suspension ou accorder en remplacement un nouveau brevet de la même catégorie ou d'une catégorie inférieure.

p. 308

Règles relatives aux constatations préliminaires, enquêtes etc.

322. Le ministre peut adopter des règles générales pour donner effet aux dispositions relatives aux constatations et enquêtes et aux nouvelles audiences et appels de toutes constatations ou enquêtes menées en vertu de la présente partie et, en particulier, en ce qui concerne la procédure, la désignation et la convocation des assesseurs, les parties, les personnes autorisées à comparaître, la notification de ces parties ou personnes ou des personnes affectées, le montant et l'application des redevances, et le lieu où les enquêtes officielles doivent avoir lieu.

ANNEXE 99

ORDONNANCE DE 1957 SUR LES DROITS DE PHARE (COLONIE DE SINGAPOUR)

Colonie de Singapour
N° 6 DE 1957
Approuvé,
R. B. Black
Gouverneur et commandant en chef,
Le 20 février 1957
Date d'entrée en vigueur : 1^{er} mars 1957

Ordonnance relative à l'application de droits de phare

Le gouverneur de la colonie de Singapour, sur l'avis et avec l'accord de l'Assemblée législative de la colonie, décrète ce qui suit.

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être désignée comme «ordonnance de 1957 sur les droits de phare».

Interprétation

2. 1. Dans la présente ordonnance, sauf si le contexte appelle une interprétation différente :

- l'expression «officier des douanes» a le sens que leur attribue l'ordonnance relative aux douanes ;
- les termes et expressions «port», «officier de port», «navire» et «bateau à voiles indigène» ont le sens que leur attribue l'ordonnance sur la marine marchande ;
- l'expression «eaux de la colonie» désigne les parties des eaux territoriales de la colonie situées au-delà de toute limite portuaire ;
- le terme «année» désigne une période qui commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre qui suit.

2. Le terme «jauge» utilisé dans la présente ordonnance désigne la jauge nette étant entendu que, dans le cas d'un navire dont la jauge nette enregistrée n'a pas été vérifiée, la jauge brute est réputée être la jauge nette enregistrée.

Droits de phare

Annexe

3. 1. Le propriétaire, l'agent ou le capitaine de chaque navire qui, au cours de toute traversée, pénètre dans les eaux de la colonie est redevable de droits de phare selon le barème figurant à l'annexe de la présente ordonnance au fonctionnaire (ci-après dénommé «le percepteur») qui

pourra être désigné pour les recouvrer par des règlements adoptés en vertu de la présente ordonnance, étant entendu que les droits de phare ne sont pas dus plus de dix fois par an pour un même navire.

2. Le présent article ne s'applique pas à tout navire appartenant au gouvernement ou à tout navire de moins de quinze tonnes ou à toute embarcation de pêche ou bateau à voiles indigène.

Reçus

4. Le percepteur remet un reçu pour les droits de phare à toute personne qui s'en acquitte, et tout navire pour lequel ce reçu n'est pas présenté sur demande d'un officier de port ou d'un agent des douanes peut être retenu jusqu'à ce que le reçu soit présenté.

Saisie-gagerie à bord du navire pour non-paiement des droits de phare

5. 1. Si le propriétaire, l'agent ou le capitaine de tout navire ne s'acquitte pas, sur demande du percepteur, des droits de phare dus pour ce navire, le percepteur peut, outre tout autre recours délictuel qu'il est en droit d'appliquer, pénétrer sur le navire et saisir-gager les biens, apparaux ou tout objet appartenant au navire ou se trouvant à son bord et retenir ces biens saisis-gagés jusqu'à ce que les droits de phare aient été payés.

2. Si le paiement des droits de phare n'est pas intervenu dans les trois jours qui suivent cette saisie-gagerie, le percepteur peut, à tout moment pendant la période de non-paiement, faire évaluer les biens saisis-gagés par deux personnes qualifiées ou experts-évaluateurs agréés, vendre ensuite ces biens et utiliser le produit de la vente en paiement des droits de phare non acquittés et de toutes les dépenses raisonnables qu'il a encourues pour l'application du présent article, et verser l'excédent audit propriétaire, agent ou capitaine à sa demande.

Institution et devoirs du conseil des droits de phare

6. 1. Aux fins de la présente ordonnance, il est institué un conseil des droits de phare composé du *Master Attendant*, qui le préside, et de six membres au moins désignés par le ministre.

2. Les membres du conseil, sauf s'ils ont démissionné de leurs fonctions dans l'intervalle ou en sont relevés, occupent leurs fonction pendant trois ans à compter de la date de leur désignation et peuvent être désignés à nouveau.

3. Tous les droits de phare perçus en vertu de la présente ordonnance sont versés à un fonds intitulé Fonds des droits de phare et administré par le conseil.

4. Il incombera au conseil d'employer les sommes détenues par le Fonds à l'entretien et à l'amélioration des aides à la navigation dans les eaux de la colonie, ainsi qu'aux fins y afférentes.

5. Le conseil peut adopter un règlement pour la conduite de ses procédures.

Règlements

7. 1. Le ministre peut, par des règlements, prescrire le moment, le lieu et la manière de l'obligation de paiement des droits de phare visés dans la présente ordonnance.

2. Les tableaux reprenant tous les droits de phare et une copie des règlements y relatifs, adoptés en vertu du présent article, doivent être affichés au bureau du percepteur.

Pouvoir d'exonération

8. Le ministre peut exonérer en totalité ou en partie du paiement des droits de phare prévus par la présente ordonnance s'il estime que ce paiement entraînerait des difficultés financières excessives ou pour toute autre raison qui lui paraît justifier cette exonération.

Peines

9. Le capitaine de tout navire qui

- a) quitte ou tente de quitter tout port sans s'être acquitté des droits de phare dus en vertu de la présente ordonnance ; ou
- b) empêche toute personne d'exercer les tâches de sa fonction visées dans la présente ordonnance, est coupable d'une infraction et, en cas de condamnation, est passible d'une amende de 1000 dollars au plus.

Annexe

10. L'Assemblée législative peut, par résolution, modifier le barème des droits de phare figurant à l'annexe de la présente ordonnance.

Réserve

11. Les dispositions de la présente ordonnance ne portent pas atteinte aux dispositions de l'ordonnance impériale relative aux droits de phare.

Annexe

Pour les navires qui chargent et déchargent à Singapour	2 cents par tonne
Pour les navires qui entrent au port pour s'approvisionner en combustible, en provisions ou en eau	1 cent par tonne
Pour les navires immatriculés dans la colonie autres que ceux qui sont exonérés en vertu de l'article 3 (2)	2 cents par année et par tonne

ANNEXE 100

LETTRE DU 5 SEPTEMBRE 1957 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE PERMANENT C. & I. PAR LE
MASTER ATTENDANT DE SINGAPOUR

Documents pour la Commission du port de Singapour
Obligations et responsabilités du *Master Attendant*

Le *Master Attendant* de la colonie de Singapour est le chef exécutif de toutes les affaires maritimes dans la colonie. Sa compétence s'étend à toutes les eaux situées dans les limites territoriales de la colonie, sauf disposition contraire de la législation, comme c'est le cas pour les eaux situées à moins de 300 pieds des quais du conseil du port de Singapour, en vertu de l'ordonnance relative aux ports ; et pour les eaux définies par l'ordonnance relative aux eaux de l'amirauté en ce qui concerne les limites du port naval.

2. En sa qualité de *Master Attendant*, il tire son autorité essentiellement de l'ordonnance sur la marine marchande (chapitre 207) et il est l'officier de port, l'administrateur des affaires maritimes (dirigeant l'Office de la marine marchande), le receveur des épaves, le responsable de l'immatriculation des navires britanniques, le greffier du Bureau des gens de mer, l'examineur principal des capitaines et seconds, le président du Conseil des pilotes, le président de l'autorité d'agrément des maisons d'hébergement des marins. Il est aussi d'office président du Conseil des droits de phare, président du Comité de l'institut des marins de Singapour, président du conseil d'administration du club des marins asiatiques de Singapour, et membre de la Commission des affaires sociales des gens de mer ; il exerce toutes ces fonctions en vertu de dispositions légales obligatoires. En sa qualité d'officier de port, il est aussi l'autorité désignée par l'ordonnance et le règlement relatifs aux armes et explosifs pour tous les navires, et désignée par l'ordonnance et le règlement relatifs au pétrole pour les navires qui transportent ces marchandises dangereuses.

3. Le *Master Attendant* est, en résumé, compétent pour ce qui suit :

- l'arrivée de tous navires
- la délivrance des clairances de port
- la perception des droits de phare tant pour Singapour qu'en ce qui concerne les droits de phare impériaux
- le bureau de la marine et toutes les questions qui ont trait aux capitaines et aux matelots
- l'émission de toutes notes aux marins ainsi que des circulaires maritimes destinées à la communauté maritime en ce qui concerne les affaires maritimes locales
- la sélection des marins à engager à bord de navires, au Bureau de l'enregistrement des marins
- l'immatriculation des navires britanniques en vertu de la partie I de la loi sur la marine marchande et l'enregistrement colonial, au titre de l'article 90 de ladite loi
- l'agrément des bateaux à voiles indigènes et de tous les bateaux relevant de l'ordonnance sur la marine marchande
- l'examen des capitaines et des seconds pour les certificats au long cours de validité impériale, et tous les certificats locaux : capitaine au cabotage national, second au cabotage national, capitaine au petit cabotage, second au petit cabotage, timonier, barreur, et certificats d'aptitude de canotier.

- les marchandises dangereuses et explosifs en chargement, déchargement ou transit, autres que pour les navires amarrés aux quais du Conseil de port de Singapour, qui sont régis par les règlements du conseil
- la réglementation du mouvement et de l'accostage pour tous les navires autres que ceux qui mouillent aux quais du Conseil du port de Singapour
- l'enlèvement des obstacles à la navigation et le maintien de la navigabilité des chenaux pour tout trafic.

Ces compétences sont régies par les dispositions légales obligatoires adoptées au titre de l'ordonnance sur la marine marchande (chapitre 207).

4. Le *Master Attendant* est responsable de tous les phares tenus par la colonie, qui se composent de six grands phares : Horsburgh, Raffles, Sultan Shoal, Pulau Pisang et Fort Canning ; tous ces phares sont des phares gardés.

- Toutes les bouées et balises situées dans les limites du port relèvent également de son autorité.
- Les sémaphores de Mount Faber et de Tanjong Batu Berlayer relèvent de son autorité.
- Toutes les activités de relevé hydrographique dans les eaux de la colonie sont placées sous la direction du *Master Attendant*.
- Les fonctionnaires du département procèdent à la compensation des compas et plus de 200 compas de navires sont ajustés chaque année.
- Une chaloupe est équipée spécialement pour procéder à l'étalonnage radiogoniométrique.
- Une flottille de chaloupes est maintenue pour le département et pour l'usage général du gouvernement ; trois de ces chaloupes sont utilisées pour les services de la Poste et relèvent et distribuent le courrier des navires à l'ancre.

5. La section de la marine du département des travaux publics est chargée de l'entretien des bâtiments des phares (sauf mécanique), des jetées et des balises en pierre et en acier. Elle est également chargée de tous les travaux de dragage en coopération avec le *Master Attendant*.

6. L'effectif du département de la marine se compose des agents suivants, placés sous l'autorité du *Master Attendant* :

- i) Master Attendant adjoint
- ii) adjoint au responsable de l'immatriculation des navires britanniques
- iii) premier assistant du Bureau du port
- iv) agents du port adjoints (4)
- v) adjoint à l'officier du port
- vi) ingénieur
- vii) ingénieur adjoint
- viii) officier de signalisation
- ix) administrateur adjoint aux affaires maritimes

x) assistant social des marins

xi) greffier adjoint des marins

(Signé) *Master Attendant* ff.

[Note manuscrite] 2 copies transmises ce jour à M. P. R. Sheef, secrétaire, commission de la poste, qui signalera si d'autres précisions sont nécessaires.

ANNEXE 101

LOI DE L'ETAT DE SINGAPOUR, 1958 (ROYAUME-UNI)

Chapitre 59

Loi pour la création de l'Etat de Singapour et pour la paix, l'ordre et la bonne gouvernance de cet Etat ; et aux fins liées à ce qui précède.

[1^{er} août 1958]

S. M. la reine, sur et avec le conseil et le consentement des Lords spirituels et temporels et de la chambre des communes, rassemblés dans le présent parlement et en vertu de l'autorité de celle-ci, promulgue ce qui suit :

Création de l'Etat de Singapour

1. S. M. peut, par ordre en conseil (ci-après dénommé «l'ordre de constitution»), qui sera soumis au parlement après sa rédaction, prendre toute disposition qu'elle juge nécessaire ou utile pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement, au titre de l'Etat de Singapour, comme composé des territoires compris immédiatement avant l'adoption de la présente loi dans la colonie de Singapour ; et, à compter de la date à laquelle toutes les dispositions de cet ordre seront entrées en vigueur, ces territoires seront connus sous ce titre et l'alinéa 3 de l'article premier de la British Nationality Act de 1948 (qui précise les pays dont les citoyens sont, en vertu de cette citoyenneté, des sujets britanniques ou des citoyens du Commonwealth) telle que modifiée par la loi d'indépendance de la Fédération de Malaya de 1957 aura effet au même titre que si, aux mots «et la Fédération de Malaya» étaient substitués les mots «la Fédération de Malaya et l'Etat de Singapour».

2. L'ordre de constitution peut abroger ou modifier, ou prévoir l'abrogation ou la modification de tout ordre en conseil ou autre instrument qui affecte les territoires ci-dessus adopté avant la date ci-dessus au titre des lois sur les établissements britanniques de 1887 et de 1945, ou au titre de la loi (d'abrogation) des Etablissements des détroits, de 1946 ; et à compter de cette date, aucun autre ordre en conseil ou autre instrument affectant ces territoires ne sera adopté au titre de ces lois, sauf pour abroger ou modifier un tel ordre en conseil ou autre instrument en vigueur actuellement.

3. L'ordre de constitution peut autoriser l'abrogation ou la modification de n'importe laquelle de ses dispositions selon toute modalité précisée dans l'ordre qui concerne ces dispositions mais, sauf autorisation explicite, il ne peut être abrogé ou modifié que par une loi du parlement ; et si cet ordre autorise l'abrogation ou la modification de n'importe laquelle de ses dispositions par un ordre en conseil, tout ordre en conseil établi en vertu de cette autorisation le sera par des dispositions légales obligatoires et sera soumis au parlement après avoir été établi.

4. S. M. peut, par ordre en conseil qui pourra être annulé par une résolution de l'une des deux chambres du parlement, adopter des dispositions incidentes, corrélatives et transitoires — y compris, en particulier, des adaptations et modifications de tout instrument adopté au titre de toute loi du parlement — que S. M. peut juger nécessaires ou utiles par rapport au contenu du présent article ou au contenu de tout instrument adopté au titre du présent article et, en particulier, par rapport à toute disposition de l'ordre de constitution prévoyant la désignation dans et pour l'Etat de Singapour, outre d'un représentant de S. M., d'un représentant du gouvernement de S. M. au

Royaume-Uni ; et toute adaptation ou modification précitée peut être faite de manière à avoir effet à compter de toute date ultérieure à la promulgation de l'ordre de constitution, même si l'ordre en conseil visé au présent alinéa a été promulgué après cette date.

Titre abrégé

2. La présente loi peut être citée sous le nom de «loi de 1958 de l'Etat de Singapour».

.....

ANNEXE 102

NOTIFICATION GOUVERNEMENTALE N° 1414 DE 1959 (COLONIE DE SINGAPOUR)

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 103

**DOCUMENT A/CONF.19/4 DU 8 FÉVRIER 1960 DES NATIONS UNIES, DOCUMENTS OFFICIELS
DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER**

Annexes

Note : pour la pagination de ces annexes, voir les rubriques en caractères gras dans l'*index des documents de la conférence*, p. X-XI du présent volume

**Document A/CONF.19/4
Tableau synoptique concernant la largeur et le statut juridique
de la mer territoriale et des zones adjacentes**

1. Lors de la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le Secrétariat a établi, à la demande de la première commission et en concertation avec les délégations, un tableau synoptique concernant la largeur et le statut juridique de la mer territoriale et des zones adjacentes des Etats représentés à la Conférence.¹

2. Lors de la treizième session de l'Assemblée générale, dans le cadre de la discussion au sein de la sixième commission relative au point 59 de l'ordre du jour («Réunion d'une deuxième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer»), le Secrétariat, à la demande de plusieurs délégations, a mis le tableau synoptique à la disposition de la sixième commission. Plusieurs délégations ont, au cours de cette session, fait savoir au Secrétariat qu'elles souhaitaient que le tableau synoptique soit mis à jour et publié à nouveau en tant que document pour la deuxième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. En conséquence, par une note en date du 13 mars 1959, le Secrétaire général a informé tous les Etats invités à participer à la deuxième conférence conformément au paragraphe 3 de la résolution 1307 (XIII) de l'Assemblée générale que le Secrétariat était en train de préparer une édition revue du tableau synoptique à cette fin. Il a demandé en outre que les Etats lui transmettent, pour le 1^{er} novembre 1959, toutes les données qu'ils souhaitaient voir inclure en vue de modifier ou de compléter le tableau synoptique ainsi que les textes concernés des lois ou règlements. Le tableau synoptique était annexé à la note.

3. Le présent tableau révisé, bien qu'il se fonde sur le tableau synoptique original établi à la demande de la première commission lors de la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, incorpore toutes les modifications qui ont été demandées par les Etats concernés.

4. Certaines observations relatives au tableau paraissent nécessaires. Lorsqu'un chiffre en milles ou en mètres est mentionné, suivi d'une année entre parenthèses, l'année est celle de la loi, du règlement ou du décret concerné et la page renvoie au volume dans les *Séries législatives des Nations Unies* intitulé *Laws and Regulations on the Régime of the Territorial Sea*.² Lorsque la page de référence est précédée de l'abréviation *Suppl.*, il s'agit du *Supplement*³ aux volumes des *Séries législatives des Nations Unies* intitulé *Laws and Regulations on the Régime of the High Seas*,

¹ Voir *Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. III, 14^e réunion, par. 1-29, et le document A/CONF.13/C.1/L.11/Rev.1 et Corr.1 et 2.

² Publication des Nations Unies, n^o de vente 1957.V.2.

³ Publication des Nations Unies, n^o de vente 59.V.2.

volume I⁴, *Laws and Regulations on the Régime of the High Seas*, volume II⁵, et *Laws Concerning the Nationality of Ships*⁶. Lorsque aucune page de référence n'est mentionnée, cela signifie que les chiffres sont tirés d'informations soumises par les Etats concernés soit à la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, soit à la sixième commission de l'Assemblée générale à sa treizième session, soit en réponse à la note du 13 mars 1959 du Secrétaire général.

5. Les textes des lois et règlements qui ont été reçus en réponse à ladite note sont reproduits dans un document distinct (A/CONF.19/5 et Add.1-3). Si nécessaire, un renvoi à ces textes est fait dans les notes de bas de page jointes au tableau synoptique.

6. Une rubrique vide en face du nom d'un Etat dans le tableau synoptique révisé signifie que le Secrétariat ne possédait pas l'information en question.

[Tableau synoptique p. 962 des annexes au mémoire de Singapour : non reproduit.]

⁴ Publication des Nations Unies, n° de vente 1951.V.2.

⁵ Publication des Nations Unies, n° de vente 1952.V.1

⁶ Publication des Nations Unies, n° de vente 1956.V.1.

ANNEXE 104

LETTRE DU 6 MAI 1961 ADRESSÉE AU PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE DE SINGAPOUR PAR LE *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR

Visite aux phares par le personnel et leur famille ou amis à bord du «Berkas»

Il y a eu ces derniers temps un grand nombre de demandes d'autorisation de visiter les divers phares, introduites par le personnel du département.

On en est arrivé à un stade où la priorité a été accordée aux premières demandes par rapport à celles introduites plus tard, compte tenu du nombre limité de personnes que le «Berkas» peut prendre à son bord.

Par souci d'équité vis-à-vis des membres du personnel et leurs familles qui souhaitent faire le voyage malgré leur demande tardive et qui n'ont jamais visité le phare concerné, les restrictions suivantes seront appliquées à compter d'aujourd'hui.

- 1) La priorité devrait être accordée à ceux qui n'ont jamais visité aucun des phares.
- 2) Chaque demande sera limitée à 6 personnes au plus, y compris les enfants, les dimanches et jours fériés.
- 3) Un membre du personnel ou sa famille ou amis ne doivent en aucun cas utiliser les lits de camp sur le «Berkas», qui sont réservés exclusivement à l'usage de l'équipage et du personnel des phares.
- 4) Chaque membre du personnel est responsable du comportement de sa famille ou de ses amis et toute plainte du capitaine du «Berkas» ou du gardien du phare entraînera l'interdiction pour ce membre de voyager sur ce navire à l'avenir.

Il convient de noter que ceux qui souhaitent voyager à bord du «Berkas» le font à leurs propres risques et que le gouvernement ou le conseil des droits de phare n'assumera aucune responsabilité.

(Signé) R. L. BIRD,
p.o. *Master Attendant*.

ANNEXE 105

ECHANTILLON REPRÉSENTATIF DE DEMANDES (DE 1961 À 1967) DE VISITER PEDRA BRANCA
SOUMISES PAR LES DEMANDEURS AU *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR
ET LES RÉPONSES DE CELUI-CI

Mémemorandum

de : Secrétaire du commissaire pour le travail, département du travail, Singapour, 1.

à : L'officier de port, bureau du *Master Attendant*, 1^{er} étage, Fullerton Buildings, Singapour, 1.

Je vous saurais gré de me délivrer une autorisation, au nom de huit membres du département du travail, autorisant ceux-ci à se rendre le 27 mai 1961 (départ de Singapour à minuit) sur le navire «Berkas» au phare Horsburgh en mer de Chine méridionale.

(Signé) Lim Swee KIAT
Secrétaire du commissaire du travail

de : *Master Attendant*, 1^{er} étage, Fullerton Building, Singapour, 1.

à : L'ingénieur en chef, Marine & Drainage, P.W.D. Kallang, Singapour.

M. Lim Swee Kiat, secrétaire du commissaire au travail, et un groupe de cinq (5) personnes souhaitent emprunter le navire ravitailleur «Berkas» pour se rendre au phare Horsburgh le samedi 27 mai 1961 et revenir par le même navire le lendemain.

2. Le département ne voit pas d'objection à ce voyage pour autant qu'aucun des membres du groupe ne soit autorisé à débarquer au phare.

(Signé) R.L. BIRD
p.o. *Master Attendant*,

copies : au capitaine du «Berkas» ; à M. Kim Swee Kiat. Il est entendu que vous assumez personnellement le risque de cette traversée.

Master Attendant adjoint

aux bons soins de l'ingénieur du département de la marine

24.5.63

Pourriez-vous autoriser mon cousin à se rendre au phare Horsburgh le 28 mai 1963 en empruntant à l'aller et au retour la chaloupe de relève?

(Signé) SALIM BIN ABDULLAH,
Gardien de phare.

à : M. Salim bin Abdullah, gardien de phare, département de la marine, Singapour

de : Bureau du *Master Attendant*, 1^{er} étage, Fullerton Building, Singapour, 1

Visite au phare Horsburgh

En réponse à votre demande du 24 mai 1963, vous êtes autorisé par la présente à vous rendre *accompagné d'un groupe de [UNE] personne au phare ci-dessus et à en revenir à bord de la chaloupe de relève le 27.5.63 aux conditions suivantes :

- a) que la chaloupe utilisée ait suffisamment de place pour accepter votre groupe ;
- b) que vous et votre groupe voyagiez entièrement à vos propres risques ; et
- c) qu'une copie de la présente soit présentée au capitaine de la chaloupe ou au gardien du phare en tant que preuve de l'autorisation ci-dessus.

2. Il est entendu que l'équipage du phare qui emprunte la chaloupe doit recevoir la priorité pour tous les sièges et toutes les couchettes à bord de la chaloupe.

(Signé) p.o. MASTER Attendant

* biffer les mentions inutiles

Sidik Bin Ismail, c/o Bureau du travail, Havelock Road, Singapour,

17 août 1963

au *Master Attendant*, 1^{er} étage, Fullerton Building, Singapour

Je vous prie de m'autoriser à visiter le phare Horsburgh le 27 août 1963 et vous saurais gré si cette autorisation pouvait concerner un groupe de trois personnes.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Sidik Bin ISMAIL

Memorandum

de : *Master Attendant*, Singapour, le 17 août 1963.

à : Che' Sidik bin Ismail, c/o Bureau du travail, Havelock Road, Singapour.

Visite au phare Horsburgh

En réponse à votre demande de visiter le phare Horsburgh le 27 août, je regrette de ne pouvoir vous accorder l'autorisation nécessaire.

(Signé) R. L. BIRD

p.o. *Master Attendant*.

à : M. Lee Pak Yin, inspecteur principal des Postes, G.P.O., Singapour 1.

de : directeur du Bureau de la marine, 1^{er} étage, Fullerton Building, Singapour 1, 20 juin 1967.

Visite au phare Horsburgh

En réponse à votre demande du 20.6.67, vous êtes autorisé par la présente à vous rendre ~~*accompagné d'un groupe de [?] personnes~~ au phare ci-dessus et à en revenir à bord de la chaloupe de relève le 28.6.67 aux conditions suivantes :

- a) que la chaloupe utilisée ait suffisamment de place pour accepter votre groupe ;
- b) que vous et votre groupe voyagiez entièrement à vos propres risques ; et
- c) qu'une copie de la présente soit présentée au capitaine de la chaloupe ou au gardien du phare en tant que preuve de l'autorisation ci-dessus.

2. Il est entendu que l'équipage du phare qui emprunte la chaloupe doit recevoir la priorité pour tous les sièges et toutes les couchettes à bord de la chaloupe.

(Signé) Directeur de la marine.

* biffer les mentions inutiles

ANNEXE 106

**RÈGLEMENT ET INSTRUCTIONS APPLICABLES AUX PHARES PUBLIÉS PAR LE *MASTER*
ATTENDANT DE SINGAPOUR, EN DATE DU 13 SEPTEMBRE 1961**

**Annexe B
Règlement et instructions**

Phares

1. Equipages

Les équipages des phares, à l'exception du phare Fullerton, sont composés comme suit :

- 1 gardien de phare
- 1 *serang* (maître d'équipage)
- 1 chef d'équipe
- 3 membres d'équipage
- 1 cuisinier.

L'équipage du phare Fullerton est composé comme suit :

- 1 gardien de phare
- 1 *serang*
- 2 membres d'équipage.

2. Tableau de service

Tableau de service pour les gardiens de phare, dans l'ordre :

Horsburgh, Raffles, Fullerton, Sultan Shoal, Pulau Pisang — en congé à terre.

Equipages, sauf Fullerton, qui est permanent :

Horsburgh, Raffles, Fullerton, Sultan Shoal, Pulau Pisang — en congé à terre.

3. Tâches

Le gardien est seul responsable du phare et rend compte directement à l'ingénieur du département de la marine ; il veille à ce que

- a) le phare soit en bon ordre de marche et à ce que la fréquence du caractère soit correcte ;
- b) le mouvement d'horlogerie soit maintenu en bon ordre de marche ;
- c) la propreté des bâtiments, magasins et environs soit maintenue ;
- d) l'équipage se comporte correctement et soit discipliné.

Le *serang* rend compte directement au gardien et veille à ce que tous les ordres soient exécutés de manière efficace. Il est responsable des équipes de travail et attribue le travail aux différents membres d'équipage.

Le cuisinier rend compte directement au gardien. Il prépare tous les repas pour le gardien (sauf les mets qu'il ne souhaite pas préparer pour des motifs de religion) et fait la lessive de ses vêtements (optionnel). Si nécessaire, il assure certaines gardes à la place du gardien, à condition que celui-ci ne dorme pas et ne se soit pas retiré. La préparation des repas de l'équipage est assurée à tour de rôle par les membres d'équipage.

4. Gardes

- 18 heures à 22 heures : gardien du phare (ou cuisinier) et un membre d'équipage.
- 22 heures à 2 heures : *serang* et un membre d'équipage.
- 2 heures à 6 heures : chef d'équipe et un membre d'équipage.
- A 6 heures, l'ensemble de l'équipage prend ses fonctions pour nettoyer la lanterne, les machines, les optiques, etc.

5. Autorisation de quitter le phare

Aucun membre d'équipage ne peut quitter le phare (ou l'île) sans l'autorisation de l'ingénieur du département de la marine ou d'un autre fonctionnaire de plus haut rang du département.

Chaque fois qu'il est nécessaire qu'un membre de l'équipage du phare quitte celui-ci ou l'île pour se rendre sur une île voisine pour y obtenir de la nourriture fraîche, des légumes etc. ou dans tout autre but, le gardien du phare doit obtenir préalablement l'autorisation d'un fonctionnaire supérieur du département.

La procédure à suivre à cet effet est la suivante :

- a) le gardien du phare demande l'autorisation par radiotéléphonie ;
- b) le Bureau informe le gardien par radiotéléphonie si l'autorisation est accordée ou non ;
- c) lorsque l'autorisation est accordée, la date et l'heure prévues du départ de la personne doivent être consignées dans les journaux de radiotéléphonie du Bureau et du phare.
- d) le gardien du phare informe le Bureau lorsque la personne en question est revenue au phare. Si elle n'est pas revenue dans un délai raisonnable, le gardien du phare doit en informer le Bureau.

Des mesures disciplinaires seront prises à l'encontre de tout gardien ou tout équipage qui contrevient à cette règle.

6. Visiteurs, etc.

Les gardiens de phare ont reçu l'instruction de n'autoriser aucun visiteur, à l'exception de leur épouse et de leurs enfants, à débarquer ou à séjourner aux phares sans une autorisation délivrée par le *Master Attendant*, si ce n'est qu'un abri peut être donné aux personnes en situation de détresse ou qui ont besoin d'aide.

Dans ces cas, le gardien informe immédiatement le bureau du port des circonstances.

S'il s'avère que ces instructions n'ont pas été respectées, des mesures disciplinaires rigoureuses seront prises.

La chambre et la chambre d'hôte de Son Excellence le *yang di-Puertan Negar* doivent rester fermées à clef et ne peuvent être utilisées par les groupes de visiteurs ordinaires, sauf autorisation obtenue par écrit ou par radiotéléphonie du *Master Attendant* ou autre fonctionnaire supérieur.

Ces chambres peuvent être ouvertes uniquement pour Son Excellence le *yang di-Puertan Negar* ou autres dignitaires.

7. Plaintes

Toute plainte peut être transmise à l'ingénieur du département de la marine par radiotéléphone ou par écrit.

8. Chaloupes du département de la marine qui arrivent aux phares

Chaque fois qu'une chaloupe du département de la marine est aperçue en approche d'un phare, le gardien du phare et deux membres au moins de l'équipage doivent se trouver, correctement vêtus, sur le débarcadère pour l'accueillir.

Si le *Master Attendant*, le *Master Attendant* adjoint ou l'ingénieur du département de la marine arrivent à l'un des phares, le gardien et l'ensemble de l'équipage doivent se réunir en tenue correcte sur le débarcadère pour les accueillir.

9. Entretien du canot de sauvetage et des bossoirs d'embarcation

Le canot de sauvetage doit être mis à l'eau une fois au moins par semaine pendant quelques heures ; il doit être maintenu en état de propreté et être prêt en permanence à être utilisé. Toutes réparations nécessaires doivent être signalées immédiatement à l'ingénieur du département de la marine, qui prendra les dispositions requises pour les faire effectuer. Les bossoirs d'embarcation et les appareils de levage doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

10. Pavillon national

Les couleurs de l'Etat doivent être hissées chaque jour de 8 heures au coucher du soleil. Les phares seront informés par radiotéléphonie chaque fois qu'il sera nécessaire de mettre le pavillon en berne.

11. Registres

Les registres suivants doivent être tenus à tous les phares :

- inventaire des réserves
- inventaire des médicaments
- journal
- registre des visiteurs

Ces registres doivent être tenus à jour en permanence. Dans le cas du registre des visiteurs, le gardien du phare doit veiller personnellement à ce que tous les visiteurs y consignent une mention appropriée.

12. Rations et réserves

Les gardiens de phare sont personnellement responsables de la vérification et de la réception des réserves et des rations.

Les rations doivent être examinées avec soin et toute plainte doit être introduite auprès de l'ingénieur du département de la marine avant le départ pour le phare.

13. Communication par radiotéléphonie

Les gardiens de phare communiqueront avec le bureau du port au cours des cinq premières minutes de chaque période de quatre heures débutant à 8, 12, 16 et 20 heures, et les gardiens de phare feront leur rapport dans l'ordre suivant :

- a) Horsburgh
- b) Raffles
- c) Sultan Shoal
- d) Pulau Pisang

Chaque gardien de phare sera appelé à tour de rôle par le bureau du port. Si un gardien à quelque chose d'urgent à signaler à tout moment en dehors des heures prévues ci-dessus, il doit tenter d'entrer directement en communication avec la garde côtière et lui demander de téléphoner au bureau du port. Le bureau du port allumera alors immédiatement son radiotéléphone et communiquera avec le gardien de phare concerné.

LES GARDIENS DE PHARE NE COMMUNIQUERONT EN AUCUN CAS ENTRE EUX, SAUF EN CAS D'EXTREME URGENCE.

La procédure suivante sera appliquée pour les appels émis par les phares aux heures normales.

Bureau du port à tous les phares – Attendez

Bureau du port à Horsburgh : «Quelque chose à signaler?»	Horsburgh à bureau du port : (faire rapport)
Bureau du port à Horsburgh : «Message reçu. Attendez»	Horsburgh à bureau du port : «En attente».
Bureau du port à Raffles : «Quelque chose à signaler?»	Raffles à bureau du port : (faire rapport)
Bureau du port à Raffles : «Message reçu. Attendez»	Raffles à bureau du port : «En attente».
Bureau du port à Sultan Shoal : «Quelque chose à signaler?»	Sultan Shoal à bureau du port : (faire rapport)
Bureau du port à Sultan Shoal : «Message reçu. Attendez»	Sultan Shoal à bureau du port : «En attente».
Bureau du port à P. Pisang : «Quelque chose à signaler?»	P. Pisang à bureau du port : (faire rapport)
Bureau du port à P. Pisang : «Message reçu. Attendez»	P. Pisang à bureau du port : «En attente».

Si le bureau du port n'a aucun message pour les gardiens de phare, le bureau dit : «Bureau du port à tous les phares. Fin de transmission. Terminé.»

Si le bureau du port a un message pour un des phares ou tous les phares, ce message peut être transmis en appelant le ou les phares après réception du rapport et avant de clôturer la transmission, lorsque tous les phares sont encore à l'écoute.

14. Réfrigérateur

Les instructions qui suivent concernant l'utilisation et l'entretien des réfrigérateurs au kérosène doivent être scrupuleusement respectées par tout le personnel des phares.

- a) Aucune viande de porc ou produit dérivé ne peut être stocké dans le réfrigérateur.
- b) La viande et le poisson crus doivent être emballés dans du papier résistant à la graisse.
- c) Aucun liquide ou solide chaud ne peut être placé dans le réfrigérateur. Il faut les laisser refroidir à température ambiante avant de les entreposer.
- d) Il y a lieu de procéder au dégivrage lorsqu'une couche de glace d'un demi-pouce se forme sur la chambre de congélation. Le dégivrage consiste à éteindre la flamme, à laisser la porte ouverte et à laisser fondre la glace. L'intérieur doit ensuite être nettoyé et séché soigneusement avant de rallumer.
- e) Le réfrigérateur doit être maintenu constamment en parfait état de propreté de d'hygiène. Pour le nettoyer, utiliser de l'eau chaude et sécher avec une peau de chamois. Ne pas utiliser de savon.
- f) Utiliser uniquement le kérosène rose fourni à cette fin. N'utiliser en aucun cas du kérosène ordinaire.
- g) Il faut veiller tout particulièrement à ne pas laisser de traces d'huile sur le dessus du réservoir. Celui-ci doit rester propre pour éviter un risque grave d'incendie.
- h) L'entretien de l'unité du brûleur et du conduit de cheminée ainsi que le rognage de la mèche du brûleur seront effectués chaque jour de relève par le mécanicien du phare.

15. Balise de radioguidage au phare Horsburgh

La balise émettrice sera entretenue par le département des télécommunications de Singapour et ses deux génératrices diesel, par l'ingénieur du département de la marine.

A cet égard, les tâches suivantes incombent au gardien du phare :

- a) organiser et maintenir une surveillance de 24 heures sur la balise et la génératrice utilisées ;
- b) toute panne de la balise émettrice doit être signalée immédiatement, quelle que soit l'heure, à l'ingénieur du département de la marine ou autre fonctionnaire supérieur par radiotéléphone par l'intermédiaire du phare Fullerton ou du bureau du port, selon l'heure de la panne ;
- c) en cas de panne mécanique ou électrique, le gardien doit utiliser l'appareil de secours et la panne doit être signalée à l'ingénieur du département de la marine ou autre fonctionnaire supérieur ;

- d) le gardien tient à jour un journal des heures de fonctionnement, y compris la consommation de combustible et d'huile de graissage, sur les feuilles de contrôle fournies pour transmission à l'ingénieur du département de la marine à chaque jour de relève, ainsi que la quantité restante de ces huiles : dieseline pour moteurs à régime rapide, huile de graissage, huile de rinçage, graisse haute température, etc. ;
- e) la salle des machines et les machines doivent être maintenues propres en permanence.

(Signé) *Master Attendant* ff.

ANNEXE 107

LOI DE 1963 SUR LA MALAISIE (ROYAUME-UNI)

Chapitre 35

Disposition des articles

Article

1. Malaisie
2. Modifications corrélatives des lois sur la nationalité britannique
3. Application du droit existant
4. Pouvoir d'adopter des dispositions corrélatives
5. Mécanismes judiciaires
6. Titre abrégé et abrogations.

Annexes

Annexe 1. Exclusions de l'application de l'article 2(2) de la loi

Annexe 2. Dispositions visées à l'article 3(2) de la loi.

Loi relative à la fédération du Nord-Bornéo, du Sarawak et de Singapour avec les Etats existants de la Fédération de Malaya.

[31 juillet 1963]

S. M. la reine, sur et avec le conseil et le consentement des Lords spirituels et temporels et de la chambre des communes, rassemblés dans le présent parlement et en vertu de l'autorité de ceux-ci, promulgue ce qui suit :

Malaisie

1. Afin de permettre au Nord-Bornéo, au Sarawak et à Singapour (dénommés dans la présente loi : «les nouveaux Etats») de se joindre aux Etats existants dans la Fédération de Malaya (ci-après : «la Fédération») pour former une nouvelle fédération appelée la Malaisie à la date à laquelle les nouveaux Etats seront fédérés comme décrit ci-dessus (ci-après : «la date désignée»), S. M. se dessaisira de sa souveraineté et de sa juridiction afin que celles-ci soient transférées de la manière convenue entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, la Fédération et les nouveaux Etats.

2. S. M. peut, par ordre en conseil, promulguer les constitutions d'Etat qui prendront immédiatement effet pour les nouveaux membres à la date désignée.

Modifications corrélatives des lois sur la nationalité britannique

2. 1. A compter de la date désignée, les lois de 1948 et 1958 sur la nationalité britannique s'appliqueront de la même manière que si, à l'alinéa 3 de l'article premier de la loi de 1948 (qui prévoit que les personnes, du fait de leur citoyenneté de certains pays, sont des sujets britanniques ou des citoyens du Commonwealth), l'expression «la Fédération de Malaya, l'Etat de Singapour» était remplacée par le terme «Malaisie».

2. Sauf indication contraire dans l'annexe 1 de la présente loi, toute personne qui, immédiatement avant la date désignée, est un citoyen du Royaume-Uni et des colonies cesse d'être un tel citoyen à cette même date si, à cette date, elle devient un citoyen de la Fédération.

3. A compter de la date désignée, l'article 6(2) de la loi de 1948 sur la nationalité britannique (qui prévoit l'enregistrement comme citoyenne du Royaume-Uni et des colonies de toute femme qui est l'épouse d'un tel citoyen) ne s'appliquera pas à une femme en vertu de son mariage avec une personne qui, à la date désignée, cesse d'être un tel citoyen en vertu de l'alinéa 2 du présent article, ou aurait cessé de l'être si elle avait été en vie à la date désignée.

4. La partie III de la loi de 1948 sur la nationalité britannique (qui contient des dispositions complémentaires) aura effet aux fins de l'alinéa précédent et de l'annexe 1 de la présente loi au même titre que si ces dispositions figuraient dans la présente loi.

Application du droit existant

3. 1. A compter de la date désignée, tout instrument législatif, qu'il s'agisse d'une règle de droit ou d'une disposition d'une loi du parlement ou de tout autre texte législatif ou instrument, qui est en vigueur à cette date ou a été adopté ou promulgué avant cette date et entre en vigueur ensuite aura, sauf disposition contraire adoptée par le parlement ou une autre autorité à ce habilitée et sauf disposition contraire de la présente loi, la même application en ce qui concerne la Fédération ou tout Etat de la Fédération ainsi que les personnes ou les choses appartenant ou liées à la Fédération ou à l'un des ses Etats, au même titre que si, n'était le présent alinéa, les nouveaux Etats n'avaient pas été inclus dans la Fédération et l'article premier de la présente loi n'avait pas été adopté.

2. Les textes législatifs visés à l'annexe 2 de la présente loi auront effet à compter de la date désignée conformément aux dispositions de ladite annexe.

3. Le présent article s'applique au droit du Royaume-Uni ou de l'une de ses parties, aux îles Anglo-Normandes et à l'île de Man et, uniquement en ce qui concerne tout texte législatif du parlement du Royaume-Uni ou tout ordre en conseil pris en vertu d'un tel texte législatif par lequel tout texte législatif ci-dessus s'applique en ce qui concerne la Fédération ou tout territoire qui en fera partie à compter de la date désignée, au droit de tout autre pays ou territoire auquel s'applique cet acte législatif ou cet ordre.

Pouvoir d'adopter des dispositions corrélatives

4. 1. S. M. peut, par ordre en conseil, procéder aux adaptations de toute loi du parlement adoptée avant la date désignée qu'elle jugera nécessaires ou utiles suite à l'intégration des nouveaux Etats dans la Fédération.

2. Tout ordre en conseil pris en vertu de l'alinéa 1 du présent article et tout ordre en conseil ou autre instrument adopté en vertu de tout autre texte législatif suite à l'intégration des nouveaux Etats dans la Fédération peuvent, bien qu'adoptés après la date désignée, être adoptés de manière à entrer en vigueur à cette date.

3. Tout ordre en conseil visé à l'alinéa 1 du présent article peut être annulé en application d'une résolution de l'une des chambres du parlement et peut être modifié ou abrogé par un ordre en conseil ultérieur.

Mécanismes judiciaires

5. 1. A compter de la date désignée, l'article 3 de la loi d'indépendance de la Fédération de Malaya, de 1957 (qui prévoit des recours contre les décisions de la cour suprême de la Fédération) sera applicable au même titre que si, à l'alinéa 1, la mention de la cour suprême de la Fédération comprenait

- a) une mention du tribunal fédéral de la cour suprême ; et
- b) en ce qui concerne les recours introduits après la date désignée contre des décisions de la cour suprême du Sarawak, du Nord-Bornéo et du Brunéi ou de la cour d'appel en matière pénale de Singapour prononcées avant cette date (hormis les recours devant le tribunal fédéral), une mention de ces cours.

2. Les mécanismes adoptés au titre dudit article 3 peuvent l'être de manière à s'appliquer à tout recours dont est saisie S. M. en conseil ou à toute demande d'autorisation d'introduire un tel recours, contre une décision de l'une des cours visées au paragraphe *b* de l'alinéa précédent qui est pendante à la date désignée ; toutefois, hormis ce qui précède, rien dans la présente loi ne peut être interprété comme maintenant en vigueur tout droit de recours devant S. M. contre les décisions d'une de ces cours.

3. Les mentions, aux alinéas 1) *b*) et 2) du présent article, des décisions de la cour suprême du Sarawak, du Nord-Bornéo et du Brunéi ne comprennent pas de mentions aux décisions de cette cour dans l'exercice de la juridiction qu'elle détient au titre de toute loi de l'Etat du Brunéi.

Titre abrégé et abrogations

6. 1. La présente loi peut être citée comme la loi de 1963 sur la Malaisie.

2. A compter de la date désignée, les textes législatifs visés à l'annexe 3 de la présente loi sont abrogés par celle-ci dans la mesure précisée dans la troisième colonne de cette annexe.

Annexes

Article 2

Annexe 1

Exclusions de l'application de l'article 2 (2) de la loi

1. Sous réserve du paragraphe 5 de la présente annexe, une personne ne cesse pas d'être un citoyen du Royaume-Uni et des colonies en vertu de l'article 2 (2) de la présente loi si elle-même, son père ou le père de son père

- a) est né au Royaume-Uni ou dans une colonie ; ou
- b) est ou a été une personne naturalisée au Royaume-Uni et dans les colonies ; ou
- c) a été enregistré en tant que citoyen du Royaume-Uni et des colonies ; ou
- d) est devenu un sujet britannique suite à l'annexion de tout territoire inclus dans une colonie.

2. Une personne ne cesse pas d'être un citoyen du Royaume-Uni et des colonies en vertu de l'article 2 (2) de la présente loi si elle est née dans un protectorat ou un Etat protégé ou s'il en va de même de son père ou du père de son père et si elle est ou a été à tout moment un sujet britannique.

3. Une femme qui est l'épouse d'un citoyen du Royaume-Uni et des colonies ne cesse pas d'être une citoyenne du Royaume-Uni et des colonies en vertu de l'article 2 (2) de la présente loi, sauf si c'est le cas pour son époux.

4. Sous réserve du paragraphe 5 de la présente annexe, la mention au paragraphe 1 *b)* de celle-ci d'une personne naturalisée au Royaume-Uni et dans les colonies inclut toute personne qui, si elle était en vie immédiatement avant l'entrée en vigueur de la loi de 1948 sur la nationalité britannique, serait devenue une personne naturalisée au Royaume-Uni et dans les colonies en vertu de l'article 32 6) de ladite loi (qui traite des personnes auxquelles a été accordée la naturalisation locale dans une colonie ou un protectorat avant l'entrée en vigueur de cette loi).

5. Toute mention au paragraphe 1 ou 2 de la présente annexe d'une colonie, d'un protectorat ou d'un Etat protégé doit, sous réserve des paragraphes qui suivent, être interprétée comme une mention d'un territoire qui est, à la date désignée, une colonie, un protectorat ou un Etat protégé ; et le paragraphe 1 de la présente annexe ne s'applique pas à une personne en vertu de tout certificat de naturalisation accordé ou de tout enregistrement fait par le gouverneur ou le gouvernement d'un territoire extérieur au Royaume-Uni qui, à la date désignée, n'est pas une colonie, un protectorat ou un Etat protégé.

6. Les protectorats de la Rhodésie du Nord et du Nyassaland sont exclus de l'effet de toute mention d'un protectorat au paragraphe 2 ou au paragraphe 5 de la présente annexe.

Article 3

Annexe 2

Dispositions visées à l'article 3 (2) de la loi

1. Les mentions de la Fédération dans les textes législatifs suivants :

- a)* la première annexe de la loi d'indépendance de la Fédération de Malaya, de 1957, et les textes législatifs modifiés par cette annexe,
- b)* l'article 2 (4) de la loi de 1958 sur les droits à l'importation,
- c)* l'article 8 (2) de la loi de 1925 sur l'Institut impérial, telle que modifiée par la loi de 1958 sur l'Institut du Commonwealth,
- d)* la définition de «navire ou aéronef exclu» au paragraphe 3 de la troisième annexe de la loi (d'abrogation) sur les lois d'urgence, de 1959, et
- e)* l'article 1 (5) de la loi de 1961 sur les immunités diplomatiques (conférences avec les pays du Commonwealth et la République d'Irlande)

doivent être interprétées comme des mentions de la Fédération telle que constituée à compter de la date désignée.

2. Dans la loi de 1960 sur l'aviation civile (agrément), à l'article 2(7) *b)*, le terme «colonie» doit être interprété comme n'incluant pas les nouveaux Etats.

3. L'article premier de la loi de 1961 sur l'armée et la force aérienne n'habilite pas à promulguer un ordre en conseil visant à maintenir en vigueur la loi de 1955 sur l'armée ou la loi de 1955 sur la force aérienne comme partie de la législation d'un des nouveaux Etats.

ANNEXE 108

LOI N° 26 DE 1963 RELATIVE À LA MALAISIE (FÉDÉRATION DE MALAYA) (EXTRAITS)

.....

Deuxième partie

Les Etats de la Fédération

4. Nom de la Fédération et Etats et territoires qui la composent

1. La Fédération sera connue, en malais et en anglais, sous le nom de *Malaysia* [Malaisie].
2. Les Etats de la Fédération sont :
 - a) les Etats de Malaya, c'est-à-dire Johor, Kedah, Kelantan, Malacca, Negri Sembilan, Pahang, Penang, Perak, Perlis, Selangor et Trengganu ;
 - b) les Etats de Bornéo, c'est-à-dire Sabah et Sarawak ; et
 - c) l'Etat de Singapour.
3. Les territoires de chacun des Etats visés au paragraphe 2 sont ceux qui y étaient compris immédiatement avant le Jour de la Malaisie.

.....

ANNEXE 109

**ECHOUAGE DU MV *WOODBURN* SUR LE RÉCIF DU PHARE HORSBURGH : RAPPORT D'ENQUÊTE
PRÉLIMINAIRE DU *MASTER ATTENDANT* DE SINGAPOUR EN DATE DU 14 NOVEMBRE 1963**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 110

**LETRE DU 4 DÉCEMBRE 1963 DE NOMINATION DU VICE-PREMIER MINISTRE DE SINGAPOUR
CONFORMÉMENT À L'ORDONNANCE SUR LES NAVIRES DE COMMERCE INSTITUANT UNE
JURIDICTION D'INSTRUCTION CHARGÉE D'ENQUÊTER SUR
L'ÉCHOUAGE DU MV *WOODBURN***

[Annexe non traduite.]

ACCORD RELATIF À LA CONSTITUTION DE SINGAPOUR EN TANT QU'ÉTAT INDÉPENDANT
ET SOUVERAIN DÉTACHÉ DE LA MALAISIE, SIGNÉ À KUALA LUMPUR, LE 7 AOÛT 1965

1966

Nations Unies — Recueil des Traités

91

[TRADUCTION — TRANSLATION]

N° 8206. ACCORD¹ RELATIF À LA CONSTITUTION DE SINGAPOUR EN TANT QU'ÉTAT INDÉPENDANT ET SOUVERAIN, DÉTACHÉ DE LA MALAISIE. SIGNÉ À KUALA-LUMPUR, LE 7 AOÛT 1965

Accord en date du 7 août 1965, conclu entre le Gouvernement de la Malaisie, d'une part, et le Gouvernement de Singapour, d'autre part.

Considérant que la Malaisie a été constituée le 16 septembre 1963 par la Fédération en une nation indépendante et souveraine de l'ancienne Fédération de Malaisie et des États du Sabah, du Sarawak et de Singapour ;

Considérant également que les parties sont convenues que, dans l'intérêt de l'ordre public et d'une bonne administration des territoires composant la Malaisie, de nouveaux arrangements sont nécessaires pour détacher Singapour de la Malaisie et constituer Singapour en un État indépendant et souverain, une nation distincte de la Malaisie, indépendante d'elle et reconnu comme tel par le Gouvernement de la Malaisie ;

En conséquence les parties sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Le présent Accord peut être désigné sous le nom d'Accord de 1965 relatif à l'indépendance de Singapour.

Article II

Singapour cessera d'être un État constitutif de la Malaisie le 9 août 1965 (date ci-après dénommée « le Jour de l'indépendance de Singapour ») et deviendra un État indépendant et souverain, distinct de la Malaisie et indépendant d'elle, reconnu comme tel par le Gouvernement de la Malaisie ; le Gouvernement de la Malaisie adoptera et promulguera selon les modalités indiquées ci-après les instruments constitutionnels joints en annexe au présent Accord.

Article III

Le Gouvernement de la Malaisie déclarera, par une proclamation conçue, dans les termes indiqués à l'annexe A au présent Accord que Singapour est un État indé-

¹ Entré en vigueur le 9 août 1965, date de l'indépendance de Singapour, par signature.

pendant et souverain, distinct de la Malaisie et indépendant d'elle, reconnu comme tel par le Gouvernement de la Malaisie.

Article IV

Le Gouvernement de la Malaisie prendra, selon qu'il conviendra, toutes mesures en son pouvoir pour faire promulguer par le Parlement de la Malaisie une loi conçue dans les termes indiqués à l'annexe B au présent Accord, et veillera à ce que cette loi, prévoyant la renonciation par le Gouvernement de la Malaisie à sa souveraineté et à sa juridiction sur Singapour, prenne effet à compter du jour de l'indépendance de Singapour, afin que, dès cette renonciation, ladite souveraineté et ladite juridiction soient dévolues au Gouvernement de Singapour, conformément au présent Accord et aux instruments constitutionnels qui y sont joints en annexe.

Article V

Les parties au présent Accord concluront un traité de défense extérieure et d'aide mutuelle qui prévoira :

- 1) Qu'elles créeront un conseil mixte de défense aux fins de la défense extérieure et de l'aide mutuelle ;
- 2) Que le Gouvernement de la Malaisie fournira au Gouvernement de Singapour toute aide qui serait jugée raisonnable et appropriée aux fins de la défense extérieure et que, de son côté, le Gouvernement de Singapour fournira tel contingent de ses propres forces armées qui serait jugé raisonnable et approprié aux fins de ladite défense ;
- 3) Que le Gouvernement de Singapour reconnaîtra au Gouvernement de la Malaisie le droit de continuer à entretenir les bases et autres installations utilisées par ses forces militaires à Singapour et autorisera le Gouvernement de la Malaisie à faire, desdites bases et autres facilités, tel usage que celui-ci jugerait nécessaire aux fins de la défense extérieure ;
- 4) Que chacune des deux parties prendra l'engagement de ne conclure avec un pays étranger aucun traité ou accord pouvant porter atteinte à l'indépendance de l'autre partie ou nuire à la défense de son territoire.

Article VI

À compter du Jour de l'indépendance de Singapour, les parties au présent Accord coopéreront dans le domaine économique dans leur intérêt mutuel et, pour s'assurer des avantages réciproques ; à cette fin, elles pourront créer tels comités ou conseils mixtes dont elles pourraient convenir de temps à autre.

Article VII

Les dispositions des annexes J et K à l'Accord relatif à la Malaisie, en date du 9 juillet 1963, sont expressément annulées à compter de la date du présent Accord.

Article VIII

En ce qui concerne tout accord intervenu, avec la garantie du Gouvernement de la Malaisie, entre le Gouvernement de Singapour et tout autre pays ou personne morale, le Gouvernement de Singapour s'engage à entamer des négociations avec ledit pays ou ladite personne morale en vue de conclure un nouvel accord libérant le Gouvernement de la Malaisie des charges et obligations qu'il a assumées en vertu de ladite garantie et le Gouvernement de Singapour s'engage en outre à indemniser pleinement le Gouvernement de la Malaisie pour toutes charges ou obligations qui pourraient lui incomber ou tout dommage qu'il pourrait subir du chef de ladite garantie.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT le 7 août 1965, en deux exemplaires, chacune des deux parties devant être dépositaire de l'un d'entre eux.

Pour le Gouvernement de la Malaisie :

Y. T. M. TUNKU ABDUL RAHMAN PUTRA AL-HAJ, K.O.M.
Premier Ministre

TUN ABDUL RAZAK BIN DATO. HUSSEIN, S.M.N.
Premier Ministre adjoint

DATO (Dr) ISMAIL BIN DATO ABDUL RAHMAN, P.M.N.
Ministre de l'intérieur

TAN SIEW SIN, J.P.
Ministre des finances

DATO V.T. SAMBANTHAN, P.M.N.
Ministre des travaux publics, postes et télécommunications

ANNEXE 112

LOI D'INTERPRÉTATION DE 1963 (RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR)
LOIS — SUPPLÉMENT N^o 3 DU 28 DÉCEMBRE 1965

- Par «règles de procédure», utilisé par rapport à tout tribunal, on entend les règles établies par l'autorité actuellement habilitée à fixer les règles et les ordres qui régissent la pratique et la procédure du tribunal concerné, ainsi que les formes nécessaires à cet effet ;
- par «secrétaire du cabinet» on entend le secrétaire désigné conformément aux dispositions de la Constitution ;
- «signification par la Poste» : lorsqu'une loi autorise ou impose qu'un document soit signifié par la voie postale, qu'elle utilise le terme «signifier», «donner» ou «envoyer» ou toute autre expression, dans ce cas, sauf si une intention différente apparaît, la signification est réputée effectuée en adressant, payant à l'avance et postant une lettre contenant le document et, sauf si le contraire est prouvé, est réputée avoir été effectuée au moment auquel la lettre serait distribuée dans le cours normal du courrier postal ;
- par «navire» on entend toutes les descriptions d'une embarcation utilisée dans la navigation et qui n'est pas mue exclusivement au moyen de rames ou de pagaies ;
- le terme «signature» et ses variantes grammaticales et expressions apparentées, s'agissant d'une personne qui est incapable d'écrire son nom, inclut le terme «marque» et ses variantes grammaticales et expressions apparentées ;
- par «Singapour» on entend la République de Singapour, et sont considérés en faire partie l'île de Singapour et toutes les îles ou lieux qui, le 2 juin 1959⁷, étaient administrés en tant que partie intégrante de Singapour, ainsi que toutes les eaux territoriales qui leur sont adjacentes ;
- par «*Solicitor-General*» on entend le *Solicitor-General* du Singapour ;
- par «*Speaker*» on entend le président du parlement élu conformément aux dispositions de la Constitution ;
- par «Etats de Malaya» on entend les Etats de Johor, Kedah, Kelantan, Malacca, Negri Sembilan, Pahang, Penang, Perak, Perlis, Selangor et Trengganu, qui font partie intégrante de la Malaisie ;
- par «déclaration réglementaire» si elle est faite
- a) à Singapour, on entend une déclaration faite conformément à l'ordonnance relative aux déclarations réglementaires.

⁷ Le 2 juin 1959 est la veille du jour où l'autonomie interne a été accordée à Singapour. Voir par. 3.10 ci-dessus.

ANNEXE 113

LETTRE DU 4 SEPTEMBRE 1968 ADRESSÉE À L'ATTORNEY GENERAL DE SINGAPOUR PAR LE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR

Confidentiel
(A l'attention de M. Chao Hick Tin)
Pulau Pisang

D'après un message téléphonique de notre Haute commission à Kuala Lumpur hier, notre premier secrétaire a reçu un appel du ministère malais des affaires étrangères hier soir et son attention a été attirée par le fait que l'on a vu ces derniers mois le drapeau de Singapour flotter sur Pulau Pisang au large de Pontian. Le fonctionnaire en question, Inche Hamzah Majid, secrétaire adjoint de la division de l'Asie du Sud-Est, a dit à M. Kajapathy qu'en vertu d'un acte formaliste bilatéral conclu en 1900 par les Britanniques et le sultan de Johor, les Britanniques étaient autorisés à construire un phare sur l'île. En 1951, dit-on, les Britanniques avaient réaffirmé que la souveraineté sur cette île continuait d'appartenir au sultan de Johor. Comme telle, l'île est encore partie intégrante de la Malaisie et il est abusif d'y arborer les couleurs de Singapour. Il y a eu apparemment plusieurs plaintes à ce sujet dans l'*Utusan Melayu*. Le fonctionnaire concerné a demandé que ce fait soit communiqué au gouvernement de Singapour et que des instructions soient données pour amener le drapeau dès que possible.

2. Je vous saurais gré d'examiner cette question et d'en aviser le directeur de la marine, si vous estimez qu'il n'existe pas de justification pour arborer nos couleurs sur l'île. Compte tenu de l'urgence, j'adresse une copie de la présente au directeur de la marine.

(Signé) S.R. NATHAN,
p.o. Secrétaire permanent.
(affaires étrangères)

P.S. (Communications)
Copie : directeur de la marine
Haute commission de Singapour à Kuala Lumpur

ANNEXE 114

ORDONNANCE N° 7 SUR L'ÉTAT D'URGENCE (POUVOIRS ESSENTIELS) DE 1969, NATIONS UNIES,
SÉRIE LEGISLATIVE, ST/LEG/SER.B/16

81. MALAISIE

Ordonnance No 7 de 1969 relative à l'exercice de pouvoirs d'urgence,
telle que modifiée en 1969 154/

...

Interprétation

2. La présente Ordonnance est applicable sur l'ensemble du territoire malaisien.

Largeur des eaux territoriales

3. 1) La largeur des eaux territoriales de la Malaisie est de 12 milles marins et, sauf dans les détroits de Malacca, dans la mer de Sulu et dans la mer des Célèbes, elle est mesurée conformément aux articles 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 de la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958 ...

2) Aux fins de l'application des articles susmentionnés, l'expression "mer territoriale" est interprétée comme désignant les "eaux territoriales".

Modification de la législation

4. 1) Sous réserve du paragraphe 2) du présent article, toute référence, dans toute loi écrite, aux eaux territoriales est interprétée, dans la mesure où elle affecte la législation fédérale, conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

2) Aux fins de la Loi de 1966 sur le plateau continental, de la Loi de 1956 sur l'extraction de pétrole, du Code foncier national et de toute loi écrite relative à la terre en vigueur à Sabah et à Sarawak, toute référence aux eaux territoriales est interprétée comme désignant la zone maritime adjacente à la côte, d'une largeur ne dépassant pas 3 milles marins à partir de la laisse de basse mer.

Publication d'une carte à grande échelle

5. 1) Dès que possible après la publication de la présente Ordonnance et, par la suite, aussi souvent qu'il le jugera nécessaire, le Yang di-Pertuan Agong fera publier une carte à grande échelle indiquant la laisse de basse mer, les lignes de base, les limites extérieures et l'étendue des eaux territoriales de la Malaisie.

2) Une copie de cette carte sera publiée au Journal officiel à des fins d'information générale.

Modification de l'étendue des eaux territoriales

6. Le Yang di-Pertuan Agong modifiera par ordonnance l'étendue des eaux territoriales de la Malaisie conformément à tout accord conclu entre la Malaisie et un autre Etat côtier, et lesdites modifications seront indiquées sur une carte à grande échelle dont copie sera publiée au Journal officiel à des fins d'information générale.

Force probante

7. S'il se pose, à l'occasion d'une procédure entamée devant un tribunal Malaisie, la question de savoir si un acte ou une omission a été commis à l'intérieur ou à l'extérieur des eaux territoriales de la Malaisie, un certificat à cet effet signé par le Ministre responsable des affaires étrangères ou en son nom fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des faits q y sont mentionnés.

SECTION II. — LIMITES DE LA MER TERRITORIALE

Article 3

Sauf disposition contraire des présents articles, la ligne de base normale servant à mesurer la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'État riverain.

Article 4

1. Dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être adoptée pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.
2. Le tracé de ces lignes de base ne doit pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.
3. Les lignes de base ne sont pas tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse, à moins que des phares ou des installations similaires se trouvant en permanence au-dessus du niveau de la mer n'aient été construits sur ces éminences.
4. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage.
5. Le système des lignes de base droites ne peut être appliqué par un État de manière à couper de la haute mer la mer territoriale d'un autre État.
6. L'État riverain doit indiquer clairement les lignes de base droites sur des cartes marines, en assurant à celles-ci une publicité suffisante.

ANNEXE 115

**SECTION 389 DE LA LOI SINGAPOURIENNE SUR LA MARINE MARCHANDE (CHAPITRE 172 DE
L'ÉDITION REVISÉE DE LA LÉGISLATION DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR)**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 116

**DÉCLARATION CONJOINTE EN DATE DU 16 NOVEMBRE 1971 SUR LES QUESTIONS RELATIVES
AUX DÉTROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR PRISE PAR LES GOUVERNEMENTS DE LA
RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE, DE LA MALAISIE ET DE SINGAPOUR**

Les gouvernements de la République d'Indonésie, de la Malaisie et de la République de Singapour se sont consultés en vue d'adopter une position commune sur les questions qui ont trait aux détroits de Malacca et de Singapour.

Des consultations entre le gouvernement de la République d'Indonésie et la République de Singapour ont eu lieu au ministère des affaires étrangères de Singapour le 8 octobre 1971. Y ont assisté S.E. Frans Seda, ministre des communications, et S.E. le major-général Soenarso, ambassadeur d'Indonésie à Singapour, représentant l'Indonésie, tandis que Singapour était représenté par M. Yong Nyuk Lin, ministre des communications, M. Goh Kong Swee, ministre de la défense, et M. E.W. Barker, ministre des affaires étrangères faisant fonction.

Les consultations entre le gouvernement de la République d'Indonésie et le gouvernement de la Malaisie ont eu lieu dans les bureaux de l'attorney general, à Kuala Lumpur le 14 octobre 1971. Y ont assisté le ministre des communications, S.E. Frans Seda, l'ambassadeur de l'Indonésie en Malaisie, S.E. Tan Sri major-général H.A. Thalib, PMN et l'ambassadeur de l'Indonésie à Singapour, S.E. le major-général Soenarso représentant l'Indonésie, tandis que la Malaisie était représentée par l'*Attorney General*, M. Tan Sri Haji Abdul Kadir bin Yusof et le secrétaire général adjoint du ministère des affaires étrangères, M. Zainal Abidin bin Sulong.

Les résultats des consultations ci-dessus sont les suivants :

- i) les trois gouvernements conviennent que la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour incombe aux Etats côtiers concernés ;
- ii) les trois gouvernements conviennent de la nécessité d'une coopération tripartite en matière de sécurité de la navigation dans les deux détroits ;
- iii) les trois gouvernements conviennent qu'un organe de coopération et de coordination de la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour doit être créé dès que possible et que cet organe doit être composé uniquement des trois Etats côtiers concernés ;
- iv) les trois gouvernements conviennent par ailleurs que le problème de la sécurité de la navigation et la question de l'internationalisation des détroits sont deux sujets distincts ;
- v) les gouvernements de la République d'Indonésie et de la Malaisie conviennent que les détroits de Malacca et de Singapour ne sont pas des détroits internationaux, tout en reconnaissant entièrement leur utilisation pour la navigation commerciale internationale conformément au principe du passage inoffensif. Le gouvernement de Singapour prend note de la position des gouvernements de la République d'Indonésie et de la Malaisie sur ce point :
- vi) sur la base de cet accord, les trois gouvernements ont approuvé la poursuite du levé hydrographique.

Annoncé simultanément à Djakarta, à Kuala Lumpur et à Singapour le mardi 16 novembre 1971 à 12 heures, heure de l'Indonésie occidentale, et à 12h30, heure de la Malaisie et de Singapour. Date : le 16 novembre 1971.

ANNEXE 117

LETTRE DU 17 JUIN 1972 ADRESSÉE AU CONSEIL DES DROITS DE PHARE DE SINGAPOUR PAR LA SOCIÉTÉ HALIEUTIQUE AMÉRICAINE

Je vous écris pour vous demander l'autorisation de me tenir sur les lieux qui entourent le phare Horsburgh pendant trois jours environ. Je suis membre de la société halieutique américaine, qui s'intéresse vivement à l'étude des habitudes migratoires de divers poissons de mer, en particulier ceux de la famille des maquereaux et des barracudas. Je suis actuellement à Singapour en visite chez mes parents mais, comme je suis ici, j'aimerais capturer certaines espèces marines au voisinage du phare, leur fixer un marqueur et les relâcher, dans l'espoir qu'elles seront capturées ailleurs dans le monde, ce qui nous permettrait d'étudier leurs habitudes migratoires.

Si vous aviez l'amabilité de m'accorder l'autorisation de débarquer, je pourrais assurer mon propre transport jusqu'au phare ainsi que l'attirail de pêche, la nourriture, l'eau, le matériel de camping, etc. Je resterais tout à fait à l'écart du phare et ne gênerais en rien le personnel du phare.

Je quitterai Singapour le 2 juillet et aimerais obtenir l'autorisation de rester au voisinage du phare les 22, 23 et 24 juin (du mardi au samedi).

Des références concernant cette demande peuvent être obtenues auprès de M. Otto Lang, président de la société halieutique américaine, 13 Fiske Av., Staten Island, N. Y., Etats-Unis et de M. I. F. Tang, ancien président du Conseil du développement économique de Singapour, Wah Chang International Corp., ICB Buliding, Singapour 1.

Je vous remercie pour l'attention que vous voudrez bien porter à cette demande.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Dr. Brian TANG.

Autorisation n° SLDB.6/68 en date du 21 juin 1972 accordée à la société halieutique américaine par le conseil des droits de phare de Singapour

Autorisation de débarquer au phare Horsburgh

En réponse à votre demande d'autorisation de débarquer et de séjourner au phare Horsburgh les 23 et 24 juin 1972 avec un groupe de [une] personne, veuillez noter que cette autorisation vous est accordée aux conditions ci-dessous.

- 1) L'octroi de cette autorisation est soumis aux exigences du président.
- 2) Le responsable du groupe veillera :
 - b) à ce qu'aucun membre du groupe ne pénètre dans le local du fanal, dans les quartiers du gardien de phare, dans les quartiers de l'équipage ou dans la chambre d'hôte,
 - c) à ce qu'aucun déchet ne soit laissé sur place.

3) Le groupe quittera le phare avant le coucher du soleil le 24 juin 1972.

La présente autorisation doit être montrée au gardien de phare au débarquement.

Note : le conseil des droits de phare de Singapour n'est pas responsable de toutes lésions ou tous accidents.

Veillez agréer, etc.

(Signé) T. Y. LEONG,
p.o. Président
Conseil des droits de phare

ANNEXE 118

LOI (D'ABROGATION) DES DROITS DE PHARE, DE 1973 (RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR)

Ordonnancement des articles

Article

1. Titre abrégé
2. Interprétation
3. Transfert de l'actif et du passif du conseil à l'autorité
4. Transfert du personnel
5. Règles à adopter par le ministre en ce qui concerne les fonctionnaires transférés
6. Abrogation
7. Dispositions transitoires.

Loi relative au transfert de l'actif, du passif et du personnel du conseil des droits de phare à l'autorité portuaire de Singapour et à l'abrogation de la loi sur les droits de phare (chapitre 171 de l'édition revue).

[1^{er} avril 1973]

Titre abrégé

1. La présente loi peut être citée sous le nom de «loi (d'abrogation) des droits de phare, de 1973».

Interprétation

2. Dans la présente loi, sauf si le contexte appelle une interprétation différente :

- le terme «autorité» désigne l'autorité portuaire de Singapour, instituée par la loi sur les droits de phare ;
- le terme «conseil» désigne le conseil des droits de phare de Singapour, institué par la loi sur les droits de phare ;
- le terme «fonds» désigne le fonds des droits de phare, institué par la loi sur les droits de phare.

Transfert de l'actif et du passif du conseil à l'autorité

3. A la date d'entrée en vigueur de la présente loi

a) le conseil et le fonds cessent d'exister ;

b) toutes les sommes d'argent et tous les autres actifs restant au crédit du fonds sont immédiatement versés et transférés au compte de l'autorité ;

c) tous les actifs, biens meubles et immeubles de toute description ainsi que tous les pouvoirs, droits et privilèges liés ou connexes à ces actifs qui, immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, appartenaient au conseil sont immédiatement transférés et dévolus à l'autorité sans autre assurance et sont libérés et déchargés de toute fiducie ou autre intérêt en équité quelconque ;

d) tous droits, obligations et exigibilités du conseil existant immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi sont réputés être des droits, obligations et exigibilités du conseil.

Transfert du personnel

4. 1) A la date d'entrée en vigueur de la présente loi,

a) toute personne employée par le conseil et

b) toutes les personnes jugées appropriées par le ministre qui étaient employées par l'Etat immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi et assumaient des fonctions dévolues au conseil

sont transférées au service de l'autorité à des conditions les plus proches possibles de celles dont elles jouissaient immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi et ces conditions, qui seront fixées par l'autorité, incluront les salaires et l'ancienneté dont elles jouissaient lorsqu'elles étaient au service de l'Etat ou du conseil, selon le cas.

2) Rien dans le présent article n'empêche le détachement auprès de l'autorité de fonctionnaires au service de l'Etat aux conditions qui seront convenues entre l'Etat et l'autorité.

Règles à adopter par le ministre en ce qui concerne les fonctionnaires transférés

5. Le ministre arrête les règles qui régissent le versement à toute personne visée au paragraphe *b* de l'alinéa 1 de l'article 4 de la présente loi de prestations dont la valeur ne peut être inférieure à celle de toute pension, indemnité ou allocation à laquelle cette personne ou les personnes à sa charge auraient eu droit au titre de la loi sur les pensions et des règlements adoptés en application de cette loi si ladite personne était restée au service de l'Etat. Rien dans ces règles ne peut porter atteinte aux conditions qui auraient été applicables à ladite pension, indemnité ou allocation en vertu de cette loi ou de ces règlements.

Abrogation

6. La loi sur les droits de phare est abrogée par la présente loi.

Dispositions transitoires

7. 1) Tout système, contrat, document, licence, autorisation ou résolution élaboré, établi, accordé ou approuvé au titre de la loi sur les droits de phare en ce qui concerne les fonctions transférées à l'autorité en application de la présente loi est, sauf disposition contraire explicite dans la présente loi, maintenu et réputé élaboré, établi, accordé ou approuvé, selon le cas, au titre des dispositions correspondantes de la loi sur l'autorité portuaire de Singapour.

2) Nonobstant toutes autres dispositions de la présente loi, tout texte d'application adopté en vertu de la loi sur les droits de phare restera en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été abrogé ou remplacé par des textes d'application adoptés au titre de la loi sur l'autorité portuaire de Singapour. Toutefois, l'autorité peut, par ordre publié au journal officiel, modifier, amender ou abroger ces textes d'application ainsi demeurés en vigueur ou toute partie de ces textes qu'elle juge utile.

3) Tous les actes, obligations, accords, instruments et régimes de travail qui subsistent immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi et affectent out élément de l'actif ou du passif transféré à l'autorité en vertu de la présente loi ou tout membre du personnel du conseil ou de l'Etat transféré au service de l'autorité auront pleinement force et effet contre ou en faveur de l'autorité et seront opposables aussi entièrement et effectivement que si, plutôt que le conseil ou l'Etat ou toute personne agissant en leur nom, l'autorité y avait été citée ou y avait été partie.

4) Toute procédure ou cause d'action en instance ou existant immédiatement avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi par ou contre le conseil peut être poursuivie ou exécutée par ou contre l'autorité comme elle aurait pu l'être par ou contre le conseil si la présente loi n'était pas entrée en vigueur.

5) Dans toute loi écrite ou tout document, sauf si le contexte appelle une interprétation différente, toute mention du conseil doit être interprétée comme une mention de l'autorité.

ANNEXE 119

**RÈGLEMENT ET INSTRUCTIONS APPLICABLES AU PERSONNEL DES PHARES PUBLIÉS
PAR LA SECTION DES AIDES À LA NAVIGATION DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR LE 12 FÉVRIER 1974**

Note de service no NAS/PM 2/68

Gardien de phare - S M RODRIGUES : remis en mains propres le 5.3.74 avant-midi

C S GALISTAN : remis en mains propres le 23.2.74 avant-midi

HJ SALIM BIN ABDULLAH : remis en mains propres le 13.2.74 avant-midi

HENRY A NUNES : remis en mains propres le 26.2.74 avant-midi

JUMALI BIN H A RASHID : remis en mains propres le 2.3.74 avant-midi

LEE LAI HAM : remis en mains propres le 8.3.74 après-midi

Règlement et instructions applicables au personnel des phares

1. Un exemplaire du règlement et des instructions applicables au personnel des phares est joint pour information et observance par l'ensemble du personnel des phares.

2. Tous les membres de votre équipage devraient être informés du règlement et des instructions ci-dessus et leurs signatures devraient être recueillies à cet effet.

3. Veuillez accuser réception.

(Signé) B. S. SRIVATHSAN,
Contrôleur des aides à la navigation
Section des aides à la navigation

Annexe

1. Equipage des phares

L'équipage d'un phare se compose normalement de

- 1 gardien de phare
- 1 *serang* et
- 2 auxiliaires de phare.

2. Tableau de service/congés a terre

Le tableau de service pour les gardiens et les équipages est, dans l'ordre :

- Horsburgh

- Raffles
- Fullerton
- Sultan Shoal et
- Pulau Pisang
- suivi d'un congé à terre.

3. Tâches

Le gardien est seul responsable du phare et rend compte directement au contrôleur des aides à la navigation. Il veille à ce que :

- a) le phare soit en bon ordre de marche et fonctionne conformément au caractère prescrit ;
- b) le matériel optique, le groupe électrogène et les autres machines connexes soient maintenus en bon ordre de marche ;
- c) les constructions, le bâtiment énergie, les locaux d'entreposage et leurs environs soient maintenus rangés et propres ;
- d) l'équipage ait été soigneusement informé de ses tâches et soit qualifié pour agir dans tous les cas d'urgence et autres ; et
- e) l'équipage se comporte correctement et soit discipliné.

4. Horaire d'actionnement du feu

Le feu doit être en action à pleine brillance chaque jour du lever au coucher du soleil. Il doit dès lors être mis en marche à 6 h 15 au plus tard et arrêté à 16 h 15 au plus tôt. Toutefois, en cas de mauvaise visibilité, cet horaire peut être allongé en conséquence, à la discrétion du gardien de phare.

5 Quarts

Les quarts pour tous les phares sont les suivants :

- 18 heures à 23 h 30 gardien de phare et un auxiliaire
- 23 h 30 à 3 h 30 *serang*
- 3 h 30 à 7 heures auxiliaire (n° 2)

L'auxiliaire qui partage le quart avec le gardien s'occupe normalement de la préparation des repas et fait office d'homme de jour qui exécute les tâches de relève selon les instructions du gardien de phare.

Au phare Fullerton, les quarts sont organisés individuellement, de telle sorte qu'un membre de l'équipage est de service pendant la journée pour s'occuper de l'entretien de routine du matériel et du radiotéléphone, si nécessaire.

6. Changement de quart

Avant de prendre son service, le quart montant doit s'assurer que le matériel optique, la génératrice et les machines connexes fonctionnent de manière satisfaisante. Le quart descendant ne se retire pas avant que le quart montant n'ait dûment pris son service.

7 Autorisation de quitter le phare

Aucun membre d'équipage ne quitte le phare (ou l'île) sans autorisation préalable du contrôleur des aides à la navigation.

La procédure suivante doit être appliquée chaque fois qu'il est nécessaire qu'un membre d'équipage quitte le phare (ou l'île) :

- a) le gardien de phare demande l'autorisation par radiotéléphone ;
- b) l'Office informe le gardien de phare par radiotéléphone si l'autorisation est ou non accordée ;
- c) lorsque l'autorisation est accordée, l'heure à laquelle la personne compte quitter est inscrite à la fois dans le journal de l'Office et dans le registre des communications radiotéléphoniques ; et
- d) le gardien de phare informe l'Office lorsque la personne concernée regagne effectivement le phare. Si la personne n'est pas revenue dans un délai raisonnable, le gardien de phare en informe l'Office par radiotéléphone.

Le non-respect de ces instructions par le gardien de phare ou l'équipage est passible de mesures disciplinaires.

8. Famille des gardiens de phare

Les gardiens de phare noteront qu'ils ne sont pas encouragés à faire venir leur famille compte tenu des conditions de vie dans les phares mais, s'ils la font venir, ils le font entièrement à leur propre risque et sous leur responsabilité propre. Il faut toutefois noter qu'il est strictement interdit aux familles de loger à Horsburgh, quelles que soient les circonstances.

Les gardiens de phare veilleront absolument à ce qu'aucun membre de leur famille n'abîme ou n'endommage les meubles et les matelas pendant le séjour au phare.

9. Visiteurs

Les gardiens de phare veilleront à ce qu'aucun visiteur ne se rende aux phares ou y séjourne sans y avoir été dûment autorisé. Il peut cependant être donné asile aux personnes en détresse ou demandant à être secourues, mais le gardien de phare informera immédiatement l'Office des circonstances propres à toutes les situations de ce type.

Toute infraction à cette règle par un gardien de phare ou par l'équipage des phares est passible de mesures disciplinaires.

Au phare Raffles, les chambres des visiteurs et des personnalités doivent rester fermées à clef et ne peuvent être utilisées par les groupes ordinaires en visite, sauf autorisation écrite ou communiquée par radiotéléphone donnée par le bureau de la section des aides à la navigation.

10. Chaloupes arrivant au phare

Chaque fois qu'une chaloupe de l'autorité portuaire de Singapour est aperçue en approche du phare, le gardien de phare et deux membres de l'équipage au moins doivent se réunir en tenue correcte sur le débarcadère pour les accueillir.

En cas d'arrivée au phare de fonctionnaires supérieurs de la section des aides à la navigation et lorsque le gardien de phare a été averti par radiotéléphone de l'arrivée de personnalités, le gardien et l'ensemble de l'équipage doivent se réunir en tenue correcte sur le débarcadère pour les accueillir.

Toute infraction à cette règle est considérée comme grave et fera l'objet de mesures disciplinaires.

11. Pavillon à arborer

A l'exception du phare de Pulau Pisan, le pavillon de la marine singapourienne sera arboré quotidiennement de 8 heures au coucher du soleil. Les phares seront informés par radiotéléphone à chaque fois que le pavillon devra être mis en berne.

Aucun pavillon ne sera arboré au phare de Pulau Pisang.

12. Registres/journaux

Les registres et journaux suivants doivent être tenus à tous les phares :

- a) registre pour l'huile pour moteur Diesel à régime rapide et pour l'huile de lubrification ;
- b) journaux pour le moteur/l'alternateur ;
- c) registre des communications radiotéléphoniques ;
- d) inventaire des réserves et des produits médicaux ;
- e) journal et
- f) registre des visiteurs.

Les inscriptions dans les registres et journaux doivent être tenus à jour à tout moment. Le gardien de phare veille personnellement à ce que tous les visiteurs consignent les détails appropriés dans le registre des visiteurs. Des copies des journaux concernant les heures de fonctionnement des machines et la consommation des réserves doivent être soumises par le gardien de phare à son retour du phare sur le continent.

13. Réserves et rations

Le gardien est personnellement responsable de la vérification et de la réception des réserves et des rations. L'échange des rations contre d'autres objets préférentiels est strictement interdit.

Le gardien tient l'inventaire correct des réserves conformément aux procédures actuellement en vigueur. Il doit aussi veiller à maintenir à tout moment au phare une réserve suffisante de toutes les pièces de rechange essentielles pour le matériel optique et les unités moteur et alternateur, et commande le cas échéant des pièces supplémentaires pour reconstituer les stocks. Il doit aussi

veiller à ce que la boîte de secours contenant les produits médicaux et de premiers soins soit complète. La vérification des réserves de produits médicaux et de consommables commandés précédemment par le gardien de phare remplacé incombe au gardien de phare qui le relève.

Dans le cas du linge utilisé pour la chambre des invités au phare Raffles, les gardiens de phare doivent s'assurer que le totalité de ce linge est renvoyé au magasinier pour être lessivé. Des inscriptions correspondantes doivent être faites dans le livre d'inventaire.

14.Réfrigérateur

Les instructions suivantes relatives à l'utilisation et à l'entretien des réfrigérateurs au kérosène doivent être strictement respectées par tous les membres du personnel des phares :

- a) aucune viande de porc ou produit dérivé ne peut être stocké dans le réfrigérateur ;
- b) la viande et le poisson crus doivent être conservés emballés dans des récipients en polyéthylène ;
- c) aucun liquide ou solide chaud ne peut être placé dans le réfrigérateur. Il convient de les laisser refroidir à température ambiante avant de les entreposer ;
- d) il convient de procéder au dégivrage lorsque un demi-pouce de glace se forme sur la chambre de congélation ; pour ce faire, éteindre la flamme, laisser la porte ouverte et laisser fondre la glace. L'intérieur doit ensuite être nettoyé à fond et séché avant de remettre le réfrigérateur en marche ;
- e) le réfrigérateur doit être maintenu propre et en parfaite état d'hygiène en permanence. Pour le nettoyage, utiliser de l'eau chaude et sécher avec une peau de chamois avant de remettre en marche ; ne pas utiliser de savon ou autres détergents ;
- f) utiliser uniquement le kérosène rose fourni à cette fin. N'utiliser en aucun cas du kérosène ordinaire ;
- g) veiller tout particulièrement à ce qu'aucune trace d'huile ne soit laissé sur le dessus du réservoir. Ce dernier doit rester propre pour éviter tout risque d'incendie ;
- h) le nettoyage de l'unité du brûleur et du conduit de fumée et le rognage de la mèche du brûleur seront effectués par le gardien lorsque nécessaire.

15.Communication radiotéléphonique

Les gardiens de phare communiquent sur le canal 13 (plan de La Haye) avec le bureau de la section des aides à la navigation au phare Fullerton pendant les cinq premières minutes de chaque période de deux heures commençant à 8, 10, 12 heures et ainsi de suite jusque 21 heures. Ils font leur rapport de routine selon l'ordre suivant :

- a) Horsburgh
- b) Raffles
- c) Sultan Shoal
- d) Pulau Pisang.

Il faut noter que tous les rapports de routine à 10 heures doivent être faits par le gardien de phare en personne.

Si un gardien de phare a une communication urgente à faire à tout moment autre que les heures des rapports de routine ci-dessus, ces communications peuvent être adressées au bureau de la section des aides à la navigation entre 8 h 30 et 17 heures et au phare Fullerton en dehors des heures de bureau. Si, à tout moment, une communication ne peut être établie sur le canal 13, le gardien de phare peut transmettre les messages urgents au sémaphore de Mount Faber sur le canal 12, avec prière de transmettre au bureau de la section des aides à la navigation.

Les communications par radiotéléphone sont réservées aux questions officielles et les équipages des phares ne peuvent en aucun cas communiquer entre eux, sauf cas d'extrême urgence.

16. Balise de radioguidage au phare Horsburgh

La balise émettrice (principale et de secours) au phare Horsburgh sera entretenue par l'autorité des télécommunications de Singapour. A cet égard, les tâches suivantes incombent au gardien de phare :

- a) organiser et maintenir une surveillance de 24 heures de la balise en service ;
- b) mettre en marche immédiatement la balise de secours en cas de panne de la balise principale. En même temps, signaler immédiatement la panne de la balise principale au contrôleur des aides à la navigation par radiotéléphone par l'intermédiaire du bureau de la section des aides à la navigation/du phare Fullerton et
- c) lorsque la balise principale a été réparée après une panne et son fonctionnement normal rétabli, il convient de le signaler immédiatement par radiotéléphone au contrôleur des aides à la navigation.

17. Entretien du canot de sauvetage et des bossoirs d'embarcation

Le canot de sauvetage doit être mis à l'eau une fois au moins par semaine pendant quelques heures et le bon fonctionnement du moteur doit être vérifié. Le canot doit être maintenu en état de propreté et être prêt en permanence à être utilisé. Toutes réparations nécessaires doivent être signalées sans tarder au bureau. Les bossoirs d'embarcation et les appareils de levage doivent être maintenus en bon état de fonctionnement.

18. Matériel de lutte contre l'incendie

Il appartient au gardien de phare de veiller à ce que tous les membres d'équipage prennent les précautions nécessaires pour empêcher tout départ de feu. Il doit s'assurer que les extincteurs et le matériel connexe prévus à la station soient entretenus régulièrement une fois par an et conservés en bon état afin d'être prêts à être utilisés en cas d'urgence.

19. Calendrier des tests de routine

Il incombe au gardien d'effectuer les tests de routine suivants à la station, avec l'aide de son équipage :

- a) Chaque semaine

1. Le caractère du matériel optique doit être vérifié en utilisant un chronomètre et tout écart doit être signalé sans retard.
2. Il convient de vérifier le bon fonctionnement des alarmes auxiliaires et de panne de la cabine de contrôle optique.
3. La commutation du moteur d'entraînement et du transformateur d'alimentation doit être effectuée au moyen des commutateurs appropriés.

b) Tous les quinze jours

Le bon fonctionnement de la source lumineuse de secours (gaz) doit être vérifié. Le test doit être effectué de jour pendant 10 minutes.

c) Annuellement

Des dispositions doivent être prises pour envoyer les extincteurs sur le continent aux fins de tests et d'entretien après réception des extincteurs pleins de remplacement.

20. Procédures de maintenance

a) Matériel optique

Quotidiennement

(Attention : lors de l'entretien de toute partie du matériel optique, l'alimentation de secteur doit rester coupée en permanence)

1. Nettoyer le verre optique au moyen d'un chiffon doux et de xylol (n'utiliser en aucun cas de l'eau). Pendant le nettoyage, les barres de verrouillage doivent être maintenues en position boulonnée afin d'éviter que l'optique ne tourne dans le mauvais sens.
2. Vérifier le bon état de la lampe principale et des lampes de secours et s'assurer que la lampe principale est en position focale correcte chaque fois que l'optique est mise en service.
3. Vérifier à chaque fois le bon fonctionnement du dispositif de changement de lampe automatique par culbutement manuel avant la mise en service de l'optique.
4. Vérifier l'état des commandes électriques et s'assurer que le relais de surcharge du moteur de service n'a pas culbuté et que le moteur sélectionné actionne l'optique.
5. A l'issue du dernier quart, isoler le matériel optique de l'alimentation de secteur.

b) Fanal

Nettoyer deux fois par semaine les panneaux du fanal. Utiliser uniquement de l'eau claire.

c) Salle des machines

1. La salle des machines doit être tenue en permanence en parfait état de propreté et exempte de toute trace d'huile. La salle doit être maintenue bien ventilée sauf par mauvais temps, auquel cas les claires-voies doivent être fermées contre la pluie.
2. La mise en marche des unités moteur/alternateur et du matériel optique doit être effectuée à chaque fois par le gardien de phare avec l'aide de son équipage.

3. Avant de lancer le moteur diesel/l'alternateur, vérifier que :

- i) le niveau d'huile de lubrification dans la pompe du moteur est correct ; faire l'appoint si nécessaire ;
- ii) le système d'eau de refroidissement est en ordre ;
- iii) la soupape de sortie du réservoir d'avitaillement quotidien en carburant est entièrement ouverte.

4. Les commutateurs d'isolation du tableau principal ne doivent être actionnés qu'après que le gardien de phare s'est assuré que l'ensemble moteur/alternateur fonctionne correctement. S'assurer aussi que les différents commutateurs d'éclairage et de courant sont fermés avant que les commutateurs au tableau principal soient isolés.

5. En cas de panne mécanique ou électrique de l'unité en service, l'unité suivante doit être mise en marche immédiatement. La panne doit être signalée sans retard par radiotéléphone.

6. Aucun moteur ne peut être mis en marche si la pression d'huile de lubrification est inférieure à 1,055 kg/cm².

7. Tous les nouveaux balais d'alternateur doivent être correctement encastrés avant l'utilisation et doivent être dégagés de leurs supports. Les balais doivent être remplacés lorsque leur niveau d'usure atteint 1,25 cm.

8. L'eau des réservoirs d'eau de refroidissement doit être remplacée systématiquement tous les six mois. Les réservoirs ne peuvent contenir aucun dépôt. Après chaque nettoyage périodique, l'eau nouvelle doit être mélangée avec un solvant conformément aux instructions.

9. Changer l'huile de lubrification au bout de 250 heures de fonctionnement, sauf instructions différentes.

d) Batteries

1. Vérifier une fois par semaine la gravité spécifique des différents accumulateurs. (Ne pas utiliser le même hydromètre pour mesurer la gravité spécifique des accumulateurs au plomb et de l'accumulateur alcalin).

2. Si nécessaire, faire l'appoint des accumulateurs au moyen d'eau distillée.

3. S'assurer que le régime de charge est suffisant.

4. Maintenir fermés les bouchons d'aération et le dessus de la batterie propre et exempt de poussière. Enduire de temps à autres les bornes de vaseline.

e) Structures en acier, cuves de stockage et débarcadère

Le gardien de phare devrait surveiller de près les structures en acier exposées, notamment les étriers de défense, les parapets, les réservoirs à eau et à pétrole, et les éléments en acier sur le débarcadère, etc. Ces structures feront l'objet de retouches et de travaux de peinture si nécessaire et les peintures nécessaires seront commandées.

21. Procédures en cas de pannes du matériel

a) Panne de la lampe principale

Vérifier si le dispositif de changement de lampe a fonctionné et si l'alarme a retenti. La lampe de secours peut rester en service jusqu'au lever du jour. Après que l'optique a été mise hors service, la lampe défectueuse doit être immédiatement remplacée par une lampe neuve et le dispositif de changement de lampe doit être réinitialisé pour placer la lampe principale dans la position focale.

b) Panne du dispositif de changement de lampe

Fermer les commutateurs «commande du moteur» et «commande du feu». Retirer les deux lampes du dispositif de changement de lampe, débrancher l'unité, l'enlever de l'optique et installer le dispositif de changement de lampe de rechange. La panne doit être signalée dès que possible.

c) Panne des moteurs rotatifs

Vérifier que le moteur de secours a repris le fonctionnement et que l'alarme a retenti. La panne doit être signalée dès que possible.

Si les deux moteurs sont en panne, fermer le commutateur «commande du moteur» et faire tourner l'optique manuellement. Signaler la panne immédiatement.

d) Panne de l'alimentation de secteur

Fermer les commutateurs «commande du feu» et «commande du moteur». Couper aussi l'alimentation de l'optique au tableau principal. Mettre en marche l'unité moteur/alternateur de secours et remettre l'optique en service.

En cas de perte complète de l'alimentation secteur, il convient de fermer tous les commutateurs principaux. Enlever les lampes et le dispositif de changement de lampe et utiliser le brûleur de secours à gaz et le système de rotation manuel.

22. Généralités

L'attention de tout le personnel des phares est attirée sur l'article 269 de la loi sur la marine marchande (chapitre 172), libellé comme suit :

«Art. 233 : Toute personne employée dans un phare qui omet volontairement ou par négligence d'effectuer tout acte approprié et requis qu'elle doit effectuer en ce qui concerne les feux ou les signaux exhibés dans un phare, si cette omission est susceptible d'entraîner un danger pour la navigation, est passible en cas de condamnation devant un tribunal de première instance d'une amende de mille dollars au plus ou d'une peine d'emprisonnement de deux ans au plus».

(Signé) B. S. SRIVATHSAN,
Contrôleur des aides à la navigation
Section des aides à la navigation.

ANNEXE 120

LETTRE DU 26 MARS 1974 ADRESSÉE AU COMMANDANT DU *K. D. PERANTAU* PAR LE SERVICE
HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR

N° HD 1/L/1

Troisième levé hydrographique conjoint — chenal du cap Rumenia

1. Il a été porté à notre attention que quelques fonctionnaires de votre équipe de levés mixte souhaiteraient séjourner au phare Horsburgh afin de procéder à des observations des marées au cours de la période du levé de la zone III.

2. Afin de faciliter l'approbation requise par les différents ministères du gouvernement concernés, je vous prie de me fournir une liste de vos membres qui débarqueront au phare Horsburgh en précisant ce qui suit :

- a) nom
- b) numéro de passeport
- c) nationalité
- d) durée du séjour à Horsburgh.

3. Autorisation a également été donnée aux membres de votre équipe de levés de séjourner au phare Horsburgh au cours de la période intermédiaire.

4. Je vous prie de me transmettre dès que possible les renseignements ci-dessus ainsi qu'un projet de programme de vos activités de levé.

Veillez agréer, etc.

(Signé)

Francis YIP.

copie :

Contrôleur (aides à la navigation)

Gardien de phare — phare Horsburgh

ANNEXE 121

**LETTRE DU 26 MARS 1974 ADRESSÉE À LA SECTION DES AIDES À LA NAVIGATION DE
L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE SERVICE HYDROGRAPHIQUE
DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

Attention : M. B S Srivathsan

N° HD 1/L/1, vol.3

Troisième levé hydrographique conjoint — chenal du cap Rumenia

Suite à l'entretien d'hier entre vous-même et l'hydrographe, je confirme par la présente qu'un petit nombre de fonctionnaires de l'équipe de levé mixte (dont les membres sont malais, indonésiens, japonais et singapouriens) est autorisé à séjourner au phare Horsburgh en vue d'observer les marées au cours de la période de levés débutant le 25 mars 1974 et d'une durée de 7 à 8 semaines.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Francis YIP.

Copie :

Gardien de phare – phare Horsburgh

ANNEXE 122

LETTRE DU 22 AVRIL 1974 ADRESSÉE AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE LIEUTENANT-COMMANDANT S. W. MAK,
COMMANDANT DU *KD PERANTAU*

Troisième levé hydrographique conjoint — chenal du cap Rumenia

Concerne : HD 1/L/1, vol. 3 du 26 mars 1974.

1. Je vous remercie pour votre lettre du 26 mars 1974. Le personnel ci-dessous séjourne actuellement au phare Horsburgh pour assurer la conduite du transpondeur de l'*audistor* et effectuer des lectures en continu des marées :

Nom	N° de passeport	Nationalité	Durée du séjour
a. Nizar Bin Yeop Mohd Kassim	045058	Malaisienne	Jusqu'au 12 mai 1974
b. Mohd Tahir Bin Kumat	069437	"	"
c. Mohd Kadiri Bin Tahir	060714	"	"
d. Hamzah Bin Mohd Nor	075704	"	"

2. D'autres membres du personnel débarqueront probablement de temps à autre au phare Horsburgh pour les raisons suivantes :

- a) pour réapprovisionner le camp des marées en nourriture et en eau ;
- b) pour effectuer des réparations urgentes sur le transpondeur ;
- c) pour effectuer une triangulation.

Il est possible de fixer des périodes précises pour les paragraphes 2 a) et 2 c), mais on ne peut prévoir à quel moment des réparations urgentes seront nécessaires pour le transpondeur. Étant donné qu'il s'agit d'un levé conjoint, nous aurons en permanence un participant de l'autorité portuaire de Singapour. Nous proposons de ne pas exiger de liste des membres du personnel qui débarquent occasionnellement au phare Horsburgh et chaque débarquement sera escorté par votre représentant, le débarquement ne durant normalement que quelques heures.

Veillez agréer, etc.

(*Signé*)[*Illisible*] Lieutenant-commandant RMN
Commandant.

ANNEXE 123

INSTRUCTION OPÉRATIONNELLE N^o 10/75 DE LA MARINE DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR
EN DATE DU 18 SEPTEMBRE 1975

A compter du 18 septembre [19]75, il y aura cinq secteurs de patrouille qui seront désignés comme suit et dont les coordonnées seront les suivantes :

Secteur	Coordonnées	
F1 (de sultan Shoal au phare de Raffles)	...	
F2 (du phare de Raffles à St. John's Isle)	...	
F3 (de St John's Isle à Johore Shoal)	...	
F4 (de Johore Shoal au phare Horsburgh)	...	
F5 (secteur s'étendant au nord-est à partir du phare Horsburgh)	01°19.0'N 01°17.5'N 01°28.0'N 01°33.0'N	104°18.0'E 104°20.5'E 104°35.0'E 104°32.0'E.

.....

ANNEXE 124

**LETTRE DU 6 JUILLET 1976 ADRESSÉE AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE DE SINGAPOUR**

1. La marine de la République de Singapour (RSN) effectue des patouilles aux confins de nos eaux territoriales ainsi que des exercices fréquents avec l'armée de l'air de la République de Singapour (RSAF) dans la mer de Chine méridionale. A plusieurs occasions, à la fois les navires et les aéronefs ont eu des difficultés à se tenir en liaison avec nos centres de communication de Singapour. Une nouvelle enquête a permis d'établir qu'il s'agit de problèmes d'ordre technique dus aux conditions atmosphériques et à la distance. Il est par conséquent nécessaire d'installer une station relais pour couvrir la distance.

2. L'emplacement adéquat pour y installer la station relais est le phare Horsburgh. La station relais, qui comprendra deux postes radio (VHF et HF) et un bloc d'alimentation à installer dans le phare, occupera une surface au sol de 3 pieds sur 2 pieds. Il sera inutile d'affecter du personnel à la station relais mais son entretien périodique devra être assuré par des techniciens radio.

3. Je me rends compte que c'est beaucoup demander compte tenu de l'espace limité à l'intérieur du phare. J'aimerais cependant pouvoir compter sur votre entière coopération afin de satisfaire aux exigences de la sécurité et de la défense en matière de communication.

4. Je demande donc un accord de principe de vos services, afin que les modalités pratiques de l'installation puissent être mises au point et examinées ultérieurement.

ANNEXE 125

**LETTRÉ DU 8 JUILLET 1976 ADRESSÉE AU CHEF DU SERVICE DES OPÉRATIONS DU MINISTÈRE
DE LA DÉFENSE DE SINGAPOUR PAR LE SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

Confidentiel

Attention : major (*illisible*)

Relais hertzien au phare Horsburgh

1. Votre lettre MINDEF (*illisible*)

2. Un accord de principe vous est donné pour l'installation d'un relais hertzien/de rediffusion au phare Horsburgh, sous réserve des conditions suivantes :

- a) le relais hertzien ne doit pas interférer avec le fonctionnement de la radiobalise et du phare ;
- b) l'autorité portuaire de Singapour ne sera pas responsable du fonctionnement et de l'entretien du système hertzien ni de tout dégât occasionné au matériel ;
- c) MINDEF sera responsable de tout dégât occasionné aux biens appartenant à l'autorité portuaire de Singapour suite à l'installation ou au fonctionnement de la station de répéteur ;
- d) notre service devra être averti de tout personnel se rendant au phare Horsburgh pour la réparation ou l'entretien de la station de répéteur et ce personnel agit à son propre risque.

3. Veuillez nous communiquer les caractéristiques de l'appareil et la source d'énergie nécessaire pour son fonctionnement.

4. Veuillez noter que le TAS a installé un système similaire au phare pour le compte du service des douanes et accises.

Veuillez agréer, etc.

[Meilleure copie disponible.] [Sceau.]

(Signé) Wilson CHUA.

ANNEXE 126

**LETTRE DU 14 AOÛT 1976 ADRESSÉE À L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 127

**LETTRE DU 6 SEPTEMBRE 1976 ADRESSÉE À L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 128

**EXTRAITS DU PROCÈS-VERBAL DE LA 218^E RÉUNION DE COORDINATION DU PERSONNEL
TENUE LE 21 OCTOBRE 1976**

ANNEXE 129

**LETTRE DU 24 NOVEMBRE 1976 ADRESSÉE À L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LA
MARINE DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 130

**PROCÈS-VERBAL EN DATE DU 29 NOVEMBRE 1976 DE LA RÉUNION, TENUE LE
7 NOVEMBRE 1976, CONSACRÉE À L'EXAMEN DE L'INSTALLATION
DE MATÉRIEL DE COMMUNICATION AU PHARE HORSBURGH**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 131

**INSTRUCTIONS DU 7 DÉCEMBRE 1976 ADRESSÉES À LA BASE AÉRIENNE DE CHANGI PAR TÉLEX
PAR LE QG DES FORCES AÉRIENNES DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 132

**LETTRE DU 26 MAI 1977 ADRESSÉE AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
(COMMUNICATIONS ET ÉLECTRONIQUE)**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 133

**INSTRUCTIONS DU 22 AOÛT 1977 RELATIVES À L'ATTRIBUTION DE MISSIONS
AUX FORCES AÉRIENNES DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 134

RÉSOLUTION A.375 (X) ADOPTÉE LE 14 NOVEMBRE 1977 PAR L'ASSEMBLÉE DE L'OMCI

Rés. A:375(X)

RESOLUTION A.375(X)

adoptée le 14 novembre 1977

Point 8 b) de l'ordre du jour

**NAVIGATION DANS LES DETROITS DE MALACCA
ET DE SINGAPOUR**

L'ASSEMBLEE,

NOTANT les dispositions de l'article 16, alinéa i), de la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime qui ont trait aux fonctions de l'Assemblée,

AYANT CONSCIENCE des rapports étroits qui existent entre la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires,

AYANT PRIS CONNAISSANCE des décisions et des mesures prises par les Gouvernements de l'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour au sujet de la sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin dans les détroits de Malacca et de Singapour, qui figurent dans les annexes à la présente résolution,

CONSIDERANT la résolution A.378(X), par laquelle l'Assemblée a adopté des dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime,

AYANT EXAMINE la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa trente-septième session,

ADOpte le nouveau système d'organisation du trafic dans les détroits de Malacca et de Singapour, y compris les dispositifs de séparation du trafic, les routes en eau profonde et les règles qui font l'objet des annexes I à V de la présente résolution,

CONFIRME qu'il est nécessaire que tous les pétroliers empruntant les détroits soient adéquatement couverts par des systèmes d'assurance et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris les frais de nettoyage,

RECONNAIT que les nouvelles aides à la navigation et les aides améliorées qui sont énumérées à l'annexe VI de la présente résolution constitueront une contribution importante à la sécurité de la navigation pour les navires utilisant le nouveau système d'organisation du trafic,

INVITE les gouvernements intéressés à donner des instructions aux navires pour qu'ils se conforment à la présente résolution à partir de la date appropriée,

PRIE le Secrétaire général d'aviser tous les intéressés des détails du système d'organisation du trafic décrit dans les annexes de la présente résolution et d'annoncer la date de son entrée en vigueur, telle qu'elle aura été fixée par les gouvernements intéressés.

ANNEXE I

A "ONE FATHOM BANK" (nouveau dispositif)
(Carte de référence : 622B du Japon, date d'édition : 1er octobre 1973)

Description du dispositif de séparation du trafic

- a) Il est établi une zone de séparation dont les limites sont constituées par une ligne reliant les points géographiques suivants :
- | | | |
|----|--------------|--------------|
| 1) | 03°00',7 N., | 100°47',4 E. |
| 2) | 02°53',7 N., | 100°55',8 E. |
| 3) | 02°49',5 N., | 100°59',5 E. |
| 4) | 02°47',1 N., | 101°04',0 E. |
| 5) | 02°46',7 N., | 101°03',7 E. |
| 6) | 02°49',0 N., | 100°59',5 E. |
| 7) | 02°53',4 N., | 100°55',4 E. |
| 8) | 03°00',3 N., | 100°47',1 E. |
- b) Il est établi, pour le trafic en direction du nord-ouest, une voie de circulation entre la zone de séparation et une ligne reliant les points géographiques suivants :
- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 9) | 03°02',7 N., | 100°48',8 E. |
| 10) | 02°52',5 N., | 101°00',0 E. |
| 11) | 02°49',4 N., | 101°05',4 E. |
- c) Il est établi, pour le trafic en direction du sud-est, une voie de circulation entre la zone de séparation et une ligne reliant les points géographiques suivants :
- | | | |
|-----|--------------|--------------|
| 12) | 02°54',7 N., | 100°43',1 E. |
| 13) | 02°44',4 N., | 101°02',2 E. |

ANNEXE II

DANS LE DETROIT DE SINGAPOUR (nouveau dispositif)

(Cartes de référence : 622A du Japon, date d'édition : 2 juillet 1973

750A, du Japon, date d'édition : 4 septembre 1976

750B du Japon, date d'édition : 4 septembre 1976)

Description du dispositif de séparation du trafic

a) Il est établi une zone de séparation dont les limites sont constituées par une ligne reliant les points géographiques suivants :

- | | | | |
|------------------|---------------|-------------------|---------------|
| 1) 01°23'12" N., | 103°12'24" E. | 7) 01°07'30" N., | 103°43'43" E. |
| 2) 01°13'12" N., | 103°23'24" E. | 8) 01°10'21" N., | 103°39'51" E. |
| 3) 01°07'48" N., | 103°31'42" E. | 9) 01°10'21" N., | 103°33'48" E. |
| 4) 01°03'36" N., | 103°38'57" E. | 10) 01°13'48" N., | 103°24'00" E. |
| 5) 01°05'54" N., | 103°43'23" E. | 11) 01°24'12" N., | 103°13'36" E. |
| 6) 01°08'36" N., | 103°45'26" E. | | |

b) Il est établi une ligne de séparation reliant les points géographiques suivants :

- | | |
|-------------------|---------------|
| 12) 01°08'36" N., | 103°45'26" E. |
| 13) 01°10'17" N., | 103°48'06" E. |
| 14) 01°11'42" N., | 103°51'31" E. |
| 15) 01°13'21" N., | 103°55'00" E. |
| 16) 01°14'53" N., | 103°59'00" E. |

c) Il est établi une zone de séparation dont les limites sont constituées par une ligne reliant les points géographiques suivants :

- | | |
|-------------------|---------------|
| 17) 01°14'53" N., | 103°59'00" E. |
| 18) 01°15'40" N., | 104°03'24" E. |
| 19) 01°15'25" N., | 104°03'27" E. |

d) Il est établi, pour le trafic en direction de l'ouest, une voie de circulation entre les zones et la ligne de séparation d'une part et une ligne reliant les points géographiques suivants d'autre part :

- | | | | |
|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| 20) 01°25'30" N., | 103°15'00" E. | 25) 01°10'27" N., | 103°47'30" E. |
| 21) 01°15'12" N., | 103°25'18" E. | 26) 01°11'57" N., | 103°51'12" E. |
| 22) 01°14'13" N., | 103°30'00" E. | 27) 01°14'00" N., | 103°55'00" E. |
| 23) 01°11'30" N., | 103°40'33" E. | 28) 01°16'01" N., | 104°00'00" E. |
| 24) 01°08'39" N., | 103°44'24" E. | 29) 01°16'36" N., | 104°03'19" E. |

e) Il est établi, pour le trafic en direction de l'est, une voie de circulation entre les zones et la ligne de séparation d'une part et une ligne reliant les points géographiques suivants d'autre part :

- | | | | |
|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| 30) 01°22'00" N., | 103°11'06" E. | 35) 01°09'28" N., | 103°48'42" E. |
| 31) 01°11'33" N., | 103°22'48" E. | 36) 01°11'27" N., | 103°52'51" E. |
| 32) 01°01'36" N., | 103°39'39" E. | 37) 01°13'30" N., | 103°57'40" E. |
| 33) 01°05'00" N., | 103°43'40" E. | 38) 01°14'03" N., | 104°03'35" E. |
| 34) 01°07'48" N., | 103°46'15" E. | | |

Note : Des routes en eau profonde faisant partie de la voie de circulation pour le trafic en direction de l'est sont établies dans le détroit de Singapour, à l'ouest de Batu Berhanti.

ANNEXE III

DANS LA ZONE DU PHARE D'HORSBURGH (nouveau dispositif)

(Carte de référence : 749 du Japon, date d'édition : 2 juin 1973)

Description du dispositif de séparation du trafic

- a) Il est établi une zone de séparation dont les limites sont constituées par une ligne reliant les points géographiques suivants :
- 1) 01°17'19" N., 104°15'00" E.
 - 2) 01°18'00" N., 104°19'42" E.
 - 3) 01°24'33" N., 104°27'03" E.
 - 4) 01°24'18" N., 104°27'15" E.
 - 5) 01°17'48" N., 104°19'51" E.
 - 6) 01°17'06" N., 104°15'00" E.
- b) Il est établi, pour le trafic en direction du sud-ouest, une voie de circulation entre la zone de séparation et une ligne reliant les points géographiques suivants :
- 7) 01°25'24" N., 104°26'19" E.
 - 8) 01°19'24" N., 104°19'30" E.
 - 9) 01°18'38" N., 104°15'00" E.
- c) Il est établi, pour le trafic en direction du nord-est, une voie de circulation entre la zone de séparation et une ligne reliant les points géographiques suivants :
- 10) 01°15'24" N., 104°15'00" E.
 - 11) 01°16'18" N., 104°19'51" E.
 - 12) 01°23'24" N., 104°27'57" E.

ANNEXE IV

**ROUTES EN EAU PROFONDE FAISANT PARTIE DE LA VOIE DE CIRCULATION
EN DIRECTION DE L'EST DU DISPOSITIF DE SEPARATION DU TRAFIC DANS
LE DETROIT DE SINGAPOUR**

(Cartes de référence : 622A du Japon, date d'édition : 2 juillet 1973
750A du Japon, date d'édition : 4 septembre 1976
750B du Japon, date d'édition : 4 septembre 1976)

Description des routes en eau profonde

- a) Il est établi une route en eau profonde à l'intérieur de la voie de circulation destinée au trafic en direction de l'est qui est décrite au paragraphe e) du dispositif de séparation du trafic "Dans le détroit de Singapour". La route en eau profonde est délimitée par une ligne reliant les points géographiques suivants :
- i) 01°03'36" N., 103°38'57" E.
 - ii) 01°05'54" N., 103°43'23" E.
 - iii) 01°08'36" N., 103°45'26" E.
 - iv) 01°10'17" N., 103°48'06" E.
 - v) 01°09'57" N., 103°48'17" E.
 - vi) 01°08'54" N., 103°46'49" E.
 - vii) 01°04'57" N., 103°42'52" E.
 - viii) 01°02'58" N., 103°39'06" E.
- b) Il est établi une route en eau profonde à l'intérieur de la voie de circulation destinée au trafic en direction de l'est qui est décrite au paragraphe e) du dispositif de séparation du trafic "Dans le détroit de Singapour". La route en eau profonde est délimitée par une ligne reliant les points géographiques suivants :
- ix) 01°10'17" N., 103°48'06" E.
 - x) 01°11'42" N., 103°51'31" E.
 - xi) 01°12'04" N., 103°52'15" E.
 - xii) 01°11'48" N., 103°52'38" E.
 - xiii) 01°09'57" N., 103°48'17" E.

ANNEXE V

REGLES APPLICABLES AUX NAVIRES QUI EMPRUNTENT LES DETROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR

I. DEFINITIONS

Aux fins des présentes règles, les définitions ci-après devraient être utilisées :

1. Tout navire ayant un tirant d'eau égal ou supérieur à 15 mètres doit être considéré comme un navire à grand tirant d'eau.
2. Tout navire-citerne d'un port en lourd égal ou supérieur à 150 000 tonnes doit être considéré comme un transporteur de brut géant.

Note : Les définitions ci-dessus ne modifient en rien la définition de l'expression "navire handicapé par son tirant d'eau" qui figure au paragraphe h) de la règle 3 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

II. DISPOSITIONS GENERALES

1. Les navires à grand tirant d'eau et les transporteurs de brut géants doivent avoir à tout moment un creux sous quille d'au moins 3,5 mètres pendant toute la traversée des détroits de Malacca et de Singapour et prendre également toutes les précautions nécessaires, particulièrement lorsqu'ils empruntent les dispositifs de séparation du trafic.
2. Les capitaines des navires à grand tirant d'eau et des transporteurs de brut géants doivent accorder une attention particulière aux restrictions à la navigation lorsqu'ils se préparent à emprunter les détroits.
3. Il est recommandé à tous les navires à grand tirant d'eau et à tous les transporteurs de brut géants d'utiliser, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur des dispositifs de séparation du trafic, les services de pilotage offerts par les différents pays lorsque ceux-ci sont disponibles.

III. REGLES

- Règle 1 — a) Les navires à grand tirant d'eau doivent utiliser la route en eau profonde indiquée entre les points 01°09'57" N., 103°48'17" E. et 01°02'58" N., 103°39'06" E. Les autres navires devraient, autant que possible, éviter la route en eau profonde.
- b) Il est conseillé aux navires à grand tirant d'eau d'utiliser la route en eau profonde entre Buffalo Rock et Batu Berhanti.
- Règle 2 — Les navires à grand tirant d'eau qui naviguent dans la route en eau profonde doivent autant que possible éviter de se dépasser.
- Règle 3 — Tous les navires qui naviguent à l'intérieur du dispositif de séparation du trafic doivent rester dans la voie de circulation appropriée en suivant la direction générale du trafic pour cette voie et tenir autant que possible leur cap dans toute la mesure compatible avec la sécurité de la navigation.
- Règle 4 — En cas d'urgence ou de panne dans la voie de circulation, le navire en cause doit, dans la mesure où il est possible et sûr de le faire, quitter la voie en s'écartant sur tribord.

- Règle 5 — Les navires faisant route vers l'ouest qui approchent du phare de Raffles dans le détroit de Singapour doivent faire route avec prudence en tenant compte des signaux de caractère local qui ont été installés, et s'écarter de la route des navires à grand tirant d'eau qui s'approchent de l'installation d'amarrage à une seule bouée (position approximative : latitude 1°11'25" N., longitude 103°47'30" E.) en provenance du chenal Phillip.
- Règle 6 — Il est conseillé aux transporteurs de brut géants et aux navires à grand tirant d'eau de naviguer à une vitesse qui ne dépasse pas 12 noeuds par rapport au sol.
- Règle 7 — Il est recommandé à tous les navires qui empruntent le dispositif de séparation du trafic de maintenir en permanence une vitesse compatible avec la sécurité de la navigation, de faire route avec prudence et être dans un état de manoeuvrabilité optimal.
- Règle 8 — Il est conseillé aux transporteurs de brut géants et aux navires à grand tirant d'eau qui naviguent dans les détroits de Malacca et de Singapour, de participer au système de signalisation que les navires appliquent actuellement de façon volontaire. En vertu de ce système, les navires susmentionnés diffusent, huit heures avant d'entrer dans les détroits ou dans les dispositifs de séparation du trafic, des avertissements de navigation en indiquant leur nom, port en lourd, tirant d'eau, vitesse et heure de passage au large des phares de One Fathom Bank, de Raffles et de Horsburgh. Il est également conseillé aux trains de remorques difficiles et peu maniables de diffuser des avertissements similaires indiquant le type, la longueur et la vitesse du train de remorque ainsi que son heure de passage dans les trois zones susmentionnées.
- Règle 9 — Tous les navires qui naviguent dans les détroits de Malacca et de Singapour sont priés de signaler par radio à l'autorité côtière la plus proche les aides à la navigation installées dans les détroits dont le fonctionnement serait défectueux, qui seraient endommagées ou qui se seraient déplacées.
- Règle 10 — Les Etats du pavillon, les propriétaires et les exploitants devraient veiller à ce que leurs navires disposent de l'équipement voulu conformément aux conventions/recommandations internationales appropriées.

IV. AVERTISSEMENT

Les navigateurs sont avertis de la possibilité de rencontrer dans les dispositifs de séparation du trafic ou dans leur voisinage un trafic local qui pourrait ignorer les règles et les pratiques internationales. Ils devraient prendre toutes les précautions que peuvent exiger les bons usages maritimes ou les circonstances particulières à chaque cas.

ANNEXE VI

LISTE DES AIDES A LA NAVIGATION A INSTALLER OU A AMELIORER

PARTIE I

AIDES A LA NAVIGATION A INSTALLER AVANT L'ENTREE EN VIGUEUR
DU SYSTEME D'ORGANISATION DU TRAFIC

- a) **Dans le dispositif de séparation du trafic de "One Fathom Bank"**
1. L'installation d'une aide à la navigation équipée d'une balise radar à environ 5,5 milles au sud-ouest du phare de "One Fathom Bank".
 2. L'établissement et le balisage d'un chenal navigable de 23 mètres de profondeur dans la zone spécifiée au paragraphe 1 ci-dessus; et
 3. L'installation d'une balise lumineuse résistant aux chocs à l'extrémité nord-ouest de "One Fathom Bank" (03°02'18" N., 100°49'00" E.).
- b) **Dans le dispositif de séparation du trafic du "détroit de Singapour"**
4. L'installation d'une balise lumineuse résistant aux chocs à Batu Berhanti (01°11'45" N., 103°52'36" E.).
 5. L'installation d'une balise lumineuse résistant aux chocs à la position 01°05'48" N., 103°43'48" E.

PARTIE II

AUTRES AIDES A LA NAVIGATION A INSTALLER OU A AMELIORER

1. Installer une balise lumineuse résistant aux chocs avec réflecteur radar.
03°02'18" N.,
100°49'00" E.
2. Installer une balise lumineuse sur pieux avec réflecteur radar.
02°48'15" N.,
100°53'30" E.
3. Installer une balise radar à "One Fathom Bank".
4. Installer une balise lumineuse sur pieux (haut-fond de 2,4 mètres de Blenheim).
03°04'24" N.,
100°56'48" E.,
5. Installer une balise lumineuse résistant aux chocs avec réflecteur radar (haut-fond de 18 mètres).
02°33'36" N.,
101°23'30" E.
6. Améliorer la balise lumineuse de Tg. Tohor de façon à ce qu'elle soit visible de 10 milles.
7. Installer à Tg. Piai une balise lumineuse qui soit visible de 10 milles.

Rés. A.376(X)

8. Remplacer la bouée existante (au nord de la balise lumineuse de Pulau Nipa) par une balise lumineuse résistant aux chocs.
01°10'04" N.,
103°39'56" E.
9. Remplacer la bouée existante par une balise lumineuse résistant aux chocs avec réflecteur radar.
01°03'51" N.,
103°39'00" E.
10. Installer une balise lumineuse résistant aux chocs avec réflecteur radar.
01°09'39" N.,
103°47'06" E.
11. Remplacer la bouée existante de Buffalo Rock par une balise lumineuse résistant aux chocs.
01°09'54" N.,
103°48'15" E.
12. Equiper la balise lumineuse de Batu Berhanti d'une balise radar.
13. Equiper la balise lumineuse résistant aux chocs à la position 01°05'48" N., 103°43'48" E. d'une balise radar.

RESOLUTION A.376(X)

adoptée le 14 novembre 1977

Point 8 b) de l'ordre du jour

**PROCEDURE D'ADOPTION DES DISPOSITIFS DE SEPARATION
DU TRAFIC AUX FINS DU REGLEMENT INTERNATIONAL
DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER**

L'ASSEMBLEE,

NOTANT que la règle 1 d) du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer dispose que l'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins de ce règlement,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de prévoir une procédure d'adoption rapide,

AYANT EXAMINE le rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa trente-cinquième session ainsi que ses recommandations pertinentes sur cette question,

DECIDE que la fonction conférée à l'Organisation en vertu de la règle 1 d) du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, et relative à l'adoption des dispositifs de séparation du trafic, sera assumée par le Comité de la sécurité maritime au nom de l'Organisation.

ANNEXE 135

**TRAVAUX DE RÉCUPÉRATION DE TERRAIN ET DE PROTECTION DU RIVAGE
AU PHARE HORSBURGH**

- i) annonce dans la presse du 27 janvier 1978**
- ii) rapport d'évaluation des soumissions du 7 avril 1978**

Annonce dans le «Straits Times» du 27 janvier 1978 (vendredi)

Avis d'appel d'offres

Un appel à soumissions distinctes est lancé pour :

**1 TRAVAUX DE RECUPERATION DE TERRAIN ET DE PROTECTION DU RIVAGE
AU PHARE HORSBURGH**

Caution d'adjudication : 1500 dollars

Date de clôture : 21 février 1978

.....

Annexe II

Confidentiel

Secrétariat

Travaux de récupération de terrain et de protection du rivage au phare Horsburgh

Division des services d'ingénierie civile des structures

Autorité portuaire de Singapour

Avril 1978

Confidentiel

Table des matières

Page

1. Introduction
2. Soumissions pour travaux de récupération de terrain et de protection du rivage
3. Evaluation des soumissions
4. Conclusions

Annexes I, II et III

Pièces jointes A et B

Etabli par :

Peter Chia

Directeur adjoint

Division des services d'ingénierie civile et des structures

Lee Siong Huat

métreur principal

7 avril 1978

Confidentiel

Rapports sur les soumissions pour travaux de récupération de terrain et de protection du rivage au phare Horsburgh

1. Introduction

Le rocher Horsburgh est situé à l'est de Singapour, à environ 64,2 km (38,5 milles) du bâtiment Fullerton. Horsburgh est situé à 15 km (9 milles) de Johor et à 14,8 km (8,9 mille) de Pulau Bintan, qui est l'île indonésienne la plus proche au sud. Un phare exploité par l'autorité portuaire de Singapour est situé sur Horsburgh, qui est un affleurement rocheux dont l'emplacement est montré à la pièce jointe A.

Les installations existantes du phare comprennent :

- i) la tour du phare
- ii) la zone d'habitation et la cuisine
- iii) la salle des génératrices et des fournitures électriques ainsi que les citernes de stockage pour le combustible et l'eau

- iv) un petit débarcadère dans la zone intertidale peu profonde, qui ne peut être utilisé que par de petites embarcations.

Le phare est exposé à deux moussons :

- a) la plus forte est la mousson du nord-est, où les pleins effets de la partie ouverte de la mer de Chine méridionale sont ressentis de novembre à mars chaque année ;
- b) les effets moins importants de la mousson du sud-ouest se produisent chaque année de mai à septembre, l'influence de la mousson étant atténuée par la présence des îles indonésiennes au sud et ou sud-ouest.

2. Soumissions pour travaux de récupération de terrain et de protection du rivage

En janvier 1978, le gouvernement a donné instruction à l'autorité portuaire de Singapour d'étudier la possibilité de récupérer les zones qui entourent le phare Horsburgh.

Pour étudier cette possibilité, l'autorité portuaire de Singapour a effectué un levé hydrographique détaillé de la zone intertidale. Le levé a montré que la zone intertidale peu profonde susceptible d'être récupérée est limitée. Sur la base de ces données, le profil de récupération a été établi (voir annexe B). Il serait possible de gagner environ 5110 m² à 5575 m² (55 000 à 60 000 pieds carrés) de terrain autour du phare et d'intégrer ce faisant une anse qui serait incorporée dans le profil de récupération. Cette anse peut fournir l'abri nécessaire pour les petites embarcations par mauvais temps. Incorporer l'anse dans le profil de récupération permettrait aux travaux de protection du rivage (destinés à retenir le terrain récupéré) de faire office de brise-lame pour garantir des conditions plus tranquilles dans l'anse.

A marée basse, la profondeur de l'eau dans l'anse serait d'environ 2 pieds, ce qui permettrait uniquement à des embarcations de petite taille d'utiliser l'anse.

On sait que le fond dans la zone intertidale est constitué de matière dure, ce qui rend la construction de jetées à la fois coûteuse et difficile, et ces jetées resteraient exposées aux effets des moussons tant du nord-est que du sud-est.

La zone autour du débarcadère existant sera comblée par les travaux de récupération de terrain et ce débarcadère devrait être démoli. L'anse envisagée reprendrait les fonctions de la jetée existante pour les petites embarcations.

Compte tenu du fait que Horsburgh se trouve dans une zone très exposée qui subit de plein fouet l'effet des moussons (en particulier des moussons du nord-est) qui prennent naissance dans la mer de Chine méridionale, il serait nécessaire de prévoir des travaux importants de protection du rivage pour résister aux assauts des moussons et préserver le remblai de récupération. La forme de la zone récupérée a été planifiée en tenant compte des niveaux du fond marin et l'entrée de l'anse a été positionnée de manière à ne pas subir l'exposition directe aux moussons.

Dans l'opération d'appel d'offres pour les travaux de récupération et de protection du rivage, les soumissionnaires ont été invités à faire une offre sur la base de grands blocs de béton ou de grands blocs de granit (dont les tailles minimums ont été précisées) pour la construction du mur de protection entourant le rivage. Cette alternative permettrait d'examiner les coûts associés à chaque solution. Les soumissionnaires ont aussi été autorisés à soumettre des solutions personnelles différentes, s'ils estiment que celles-ci peuvent permettre de réduire le coût du projet.

L'appel d'offres a été lancé le 27 janvier 1978. Compte tenu du fait que la mousson plus importante du nord-est se produit chaque année de novembre à mars, il a été précisé que les soumissionnaires ne peuvent compter que sur 7 mois de travaux cette année, si ceux-ci débutent en avril 1978. Les soumissionnaires ont été invités à baser leur prix sur une durée estimative de 7 mois ou sur toute autre durée si celle-ci permet de réduire le coût du projet.

Plusieurs postes de provisions et coûts de revient de base (coûts d'affectation de provisions indiqués à l'annexe III) ont été inclus dans ce contrat, notamment : *a)* installation de désalinisation de l'eau ; *b)* enherbage ; *c)* sentier, dispositif de levage ; *d)* assurance contre les accidents du travail ; *e)* provision pour imprévus.

En ce qui concerne le poste *a)*, la seule source d'eau qui existe actuellement est constituée par les précipitations intermittentes qui sont soumises aux aléas des conditions météorologiques. Horsburgh est situé dans un endroit trop reculé pour permettre un approvisionnement économique en eau par bateau-citerne, un système qui, en outre, serait fortement tributaire de l'état de la mer. Incorporer une installation de désalinisation de l'eau qui, selon les plans, utiliserait la méthode de l'osmose inverse permettrait à Horsburgh de posséder une source plus fiable d'approvisionnement en eau. Le poste 2b est une provision pour la plantation de végétaux si la récupération a lieu. La provision pour un sentier au poste 2c vise à installer une voie d'accès entre l'anse et le phare. L'installation d'un petit engin de levage faciliterait la manipulation de divers objets entre les petites embarcations dans l'anse et la terre, et inversement.

Les postes *d)* et *e)* concernent l'assurance contre les accidents du travail que l'entrepreneur qui exécute les travaux doit contracter, et la provision pour imprévus (environ 10 pour cent) est prévue pour faire face aux circonstances inattendues lors des travaux relatifs au projet.

Les postes *a)* à *c)* ci-dessus peuvent être exécutés par contrat distinct dont le contractant principal (qui exécute les travaux de récupération de terrain et de protection du rivage) assurera les infrastructures et la coordination, pour lesquelles les honoraires de facilitation et de coordination ont déjà été inclus à l'annexe III.

3. Evaluation des soumissions

A la clôture des soumissions le 14 mars 1978, 3 offres avaient été reçues, comme suit :

	Solution I	Solution II	
	Travaux de protection du rivage par blocs de granit	Travaux de protection du rivage par blocs en béton	Délai d'exécution
<i>a)</i> entr. Swee Construction	8 355 550,50 dollars	- dollars	7 mois
<i>b)</i> entr. Loh International	9 870 127,00 dollars	13 716 127,00 dollars	20 mois
<i>c)</i> entr. Wang Coo-Kien	15 787 256,00	-	18 mois
	(16 287 256,00-	-	7 mois

La ventilation des soumissions est indiquée à l'annexe I.

L'offre la plus basse est celle de Swee Construction, qui a indiqué un montant de 8 355 550,50 dollars pour des blocs de granit pour les travaux de protection du rivage et un délai d'exécution de 7 mois.

La deuxième offre est celle de Loh International, qui indique 9 870 127 dollars pour l'utilisation de blocs de granit pour les travaux de protection du rivage et 13 716 127 dollars pour l'utilisation de blocs en béton pour ces mêmes travaux. En examinant l'offre de Loh International, il a été relevé que l'entreprise avait fait une erreur dans l'addition du sous-total des coûts des

différents postes. Le coût pour la solution I (utilisation de blocs de granit comme matériaux de protection du rivage) devrait être ramené à 9 156 827 dollars au lieu de 9 870 127 dollars. Pour les deux solutions, Loh International prévoit un délai d'exécution de 20 mois.

L'offre la plus élevée est celle de Wang Coo-Kien, avec 15,78 millions de dollars pour la solution I (délai d'exécution de 18 mois) et un supplément de 500 000 dollars si le délai d'exécution est ramené à 7 mois.

Discussions avec les soumissionnaires moins-disants

Il a été nécessaire de clarifier certaines choses avec Loh International compte tenu de son erreur d'addition et de voir s'il était possible de réaliser des économies sur le coût du projet. Des discussions ont également été menées avec Swee Construction afin de voir s'il était possible de réduire son prix, qui est le plus faible parmi les différents soumissionnaires.

Loh International

Loh International a confirmé qu'une erreur avait été faite dans l'addition et que le prix de son offre pour la solution I (granit pour les travaux de protection du rivage) devait être 9 156 627,00 dollars et non 9 870 127,00 dollars. L'entreprise a en outre étudié la méthode de travail proposée et a fait savoir par la suite qu'elle ne serait pas en mesure d'offrir une réduction supplémentaire des prix de sa soumission pour les deux solutions.

Swee Construction

Swee Construction a procédé à des études complémentaires relatives à la méthode de travail proposée, en vue de voir s'il était possible de réduire le prix de sa soumission. Après étude, l'entreprise a fait savoir le 30 mars 1978 qu'elle était en mesure d'offrir une diminution totale de 304 038,00 dollars, ce qui ramenait le prix de sa soumission à 8 051 512,00 dollars. Le délai d'exécution est maintenu à 7 mois.

La ventilation des prix revus des soumissions figure à l'annexe II.

4 Conclusions

Le soumissionnaire moins-disant pour ce projet est Swee Construction, avec un prix de soumission revu de 8 051 512,00 dollars et un délai d'exécution de 7 mois. La validité des soumissions expire le 12 juin 1978.

L'entreprise a l'expérience des travaux maritimes et a réalisé ces dernières années avec succès divers travaux de récupération de terrain et de protection du rivage.

Swee Construction a déclaré que, si le contrat lui était attribué, il faudrait que le travail lui soit confié en avril 1978 pour pouvoir le terminer en novembre 1978, avant le début de la mousson du nord-est.

Le coût ci-dessus n'inclut pas les frais d'agence de 9 pour cent, payables à l'autorité portuaire de Singapour si celle-ci est désignée comme agent du gouvernement pour l'exécution de ce projet.

[Voir annexes chiffrées aux pages 1075 à 1080 : non reproduites.]

ANNEXE 136

NOTE DU 4 MAI 1978 AU SECRÉTAIRE (ADMINISTRATION) PAR LE SERVICE HYDROGRAPHIQUE

Confidentiel n° ES/HD 7/1/4(S)
à l'attention de M. Ng Chee Keong

Débarquement à Horsburgh

Notre gardien de phare M. Lee Lai Nam a signalé que deux hommes qui affirmaient venir du service des levés de la Malaisie occidentale ont débarqué au phare Horsburgh à la mi-avril 1978, afin d'effectuer des observations par triangulation.

2. M. Lee Lai Nam les a informés poliment qu'il ne pouvait pas leur permettre de rester dans le phare s'ils n'avaient pas obtenu d'autorisation préalable de l'administration. Les deux hommes sont partis en suite à bord du remorqueur «Tunda».

3. La manière d'agir de M. Lee était strictement conforme au règlement communiqué au personnel des phares.

4. Pour votre information.

(Signé) Wilson CHUA,
pour l'hydrographe
Service hydrographique

copie : maître de port

ANNEXE 137

NOTE EC 219/78 DU 9 MAI 1978 DE LA MALAISIE

le NV *Pedoman* soit autorisé à pénétrer dans les eaux territoriales singapouriennes et à effectuer un contrôle des marégraphes entre le 9 mai et le 2 juin 1978.

.....

Le haut commissariat saurait gré au ministère de l'aider à obtenir l'autorisation, pour le NV *Pedoman*, de pénétrer, aux fins susmentionnées, dans les eaux territoriales de Singapour.

Veillez agréer, etc.

ANNEXE 138

NOTE 115/78 DU 12 MAI 1978 DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR

[Deux pages illisibles.]

(redactylographié)

MFA C 072 :711/9/2 (197)

Le ministère des affaires étrangères présente ses compliments au haut commissariat pour la Malaisie et a l'honneur de se référer à la note n° EC 219/78 de celui-ci, en date du 9 mai 1978.

Le ministère a le plaisir d'accéder à la demande du haut commissariat visant à autoriser le navire malaisien MV Pedoman a pénétrer dans les eaux territoriales de Singapour aux différents points cités dans la note du haut commissariat aux fins de procéder à l'inspection des marégraphes entre le 9 mai et le 2 juin 1978, conformément à l'accord entre la Malaisie, l'Indonésie et Singapour concernant les études conjointes dans les détroits de Malacca et de Singapour.

Le ministère des affaires étrangères profite de l'occasion pour renouveler au haut commissariat pour la Malaisie l'assurance de sa parfaite considération.

Haut commissariat pour la Malaisie à Singapour.

ANNEXE 139

**LETTRE DU 4 DÉCEMBRE 1979 ADRESSÉE AU CAPITAINE P. J. THOMAS, EXPERT MARITIME
PRINCIPAL, AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR ET AU CAPITAINE W. CHUA,
HYDROGRAPHE ADJOINT, AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR
PAR C. K. GOH, DIRECTEUR DE LA MARINE, AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

Echouage à Horsburgh du cargo *Yu Seung Ho* immatriculé au Panama

Nous vous informons que le ministre des communications vous a désignés en vertu de l'article 389 de la loi sur la marine marchande pour enquêter au sujet de l'échouage ci-dessus.

2. Veuillez transmettre votre rapport dès que possible.

(Signé) Goh Choo KENG,
Directeur de la marine.

copies

PS (communications) : concerne votre note MIN COM M 271/3-003 (149) à l'attention de Mme Tan-Tay Gek Eng du 3 décembre 1979 (classé sous Marine/Sec 0105/2)

ANNEXE 140

**TÉLEX DU 21 DÉCEMBRE 1979 ADRESSÉ AU MINISTÈRE SINGAPOURIEN DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES PAR LE HAUT COMMISSARIAT DE SINGAPOUR (KUALA LUMPUR)**

Degré de priorité : immédiat
Classification : TOP SECRET
Télégramme n° 518 (télex)
Reçu le 21/12/79 à 15 h 30
Décodé le 21/12/79 à 16 h 15
Date d'envoi : 21/12/79
de : Singawakil Kuala Lumpur, expéditeur : H C
à : Ministre et PS (1)

M. le secrétaire général adjoint Hamid Pawanchee m'a appelé à Wisma Putra ce jour à 11 h 30 et m'a informé que le gouvernement malais lui avait demandé de me faire savoir que le gouvernement publie aujourd'hui au journal officiel une nouvelle carte de son plateau continental... Avant de le faire, le gouvernement malais souhaitait préalablement informer aimablement les gouvernements voisins ... Pawanchee, lisant un texte rédigé à l'avance, dit que s'il y avait des points sur la nouvelle carte qui nécessitaient des éclaircissements, des discussions pourraient être organisées dans un esprit de bon voisinage, d'amitié et de bonne volonté.

Après qu'il eut lu la déclaration, j'ai attendu qu'il apporte des précisions, tout en sachant que le nouveau «plateau continental» comprendrait le phare Horsburg (*sic*). Il a tergiversé, disant que la carte était fondée sur la convention de Genève de 1958 dont Singapour est un des Etats signataires, sur le traité maritime conclu entre le Johor et Singapour en 1927 et sur divers accords conclus avec la Thaïlande et l'Indonésie. Il dit que le nouveau plateau continental ne posait pas de problème avec la Thaïlande et avec l'Indonésie. Il dit alors uniquement que le nouveau plateau continental comprenait Pulau Batu Puteh, qui est le phare Horsburg. Je lui ai demandé si cette nouvelle frontière était fondée uniquement sur la convention de Genève et sur le traité maritime de 1927 entre le Johor et Singapour. Il a répété qu'étaient inclus des accords conclus avec des voisins comme la Thaïlande et l'Indonésie. Je ne lui ai pas demandé pourquoi Pulau Batu Puteh avait été inclus sans consulter Singapour. Pour information, la première page du New Straits Times de ce matin contenait un article au sujet de la nouvelle carte. Il était prévu que M. Tan Sri Kadir, ministre du développement territorial et régional, tienne une conférence de presse aujourd'hui mais, à ma question, Pawanchee a répondu que la conférence de presse était annulée. Je soupçonne le gouvernement malais de vouloir éviter que Kadir réponde au pied levé à des questions à la conférence de presse. Son épouse m'a dit ce matin que Kadir tenait une conférence de presse.

Je crois que le gouvernement malais se rend compte que certains éléments vont mettre à profit cette carte et ses retombées pour détériorer les relations entre Singapour et la Malaisie. D'où l'annulation de la conférence de presse.

J'ai dit à Pawanchee que j'informerai le gouvernement de Singapour de tout cela.

Si la conférence de presse de Kadir avait eu lieu, nous aurions été informés par Wisma Putra presque en même temps. C'est tout ce que nous aurions eu en guise d'information préalable.

ANNEXE 141

**LETTRE N° KL S 072 :612/11 DU 24 DÉCEMBRE 1979 ADRESSÉE AU MINISTÈRE SINGAPOURIEN
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES PAR LE HAUT COMMISSAIRE DE SINGAPOUR (KUALA LUMPUR)**

à l'attention de M. Lin Chung Ying

Concerne : Nouveau plateau continental de la Malaisie

Suite aux messages télex que j'ai transmis au sujet des actes du gouvernement malais concernant le sujet sous rubrique, je donne ci-dessus mes avis complémentaires :

2. Le gouvernement malais marche sur des œufs dans cette affaire. Je suis certain qu'il se rend compte qu'une fois que ce sujet aura été exposé dans les médias, des considérations politiques inciteront le gouvernement à prendre une attitude dure, ce qui mettra sous pression les relations avec Singapour.

3. Wisma Putra a téléphoné à mon assistant quatre jours auparavant pour fixer un rendez-vous (au vendredi 22 décembre à 11 h 45) dans le bureau de Hamid Pawanchee, secrétaire général adjoint. L'assistante de celui-ci a indiqué qu'elle espérait que je ne changerais pas l'heure du rendez-vous. Lorsque mon assistant a demandé quel en était l'objet, elle a répondu qu'elle l'ignorait, mais qu'il était de nature «bilatérale». Il est apparu plus tard que l'heure du rendez-vous devait coïncider avec une conférence de presse censée être tenue par Tan Sri Kadir Yusof, ministre du développement territorial et régional. Autrement dit, pendant que Pawanchee me communiquait des informations orales dans son bureau, Tan Sri Kadir révélerait à la presse la nouvelle carte officielle. Toutefois, il y eut un changement de dernière minute. Je m'expliquerai plus loin.

4. Avant de me rendre à mon rendez-vous avec Wisma Putra, j'ai assisté à une cérémonie au siège du MAYC où Tunku Abdul Rahman posait la première pierre d'un nouveau bâtiment. J'y ai rencontré Tan Sri Fatima, l'épouse de Tan Sri Kadir. Je lui ai demandé pourquoi son époux ne l'accompagnait pas. Elle dit qu'il était extrêmement occupé et qu'il portait simultanément cinq «casquettes». Elle ajouta qu'il devait tenir une conférence de presse ce matin-là et qu'il ne pouvait donc assister à la cérémonie au MAYC. J'ai dit que cela concernait la nouvelle carte dont on parlait dans le NST de ce matin. Elle a répondu par l'affirmative.

5. A l'issue de la lecture par Hamid Pawanchee de la déclaration officielle, qui était un texte préalablement rédigé, je lui ai demandé où je pouvais me procurer des exemplaires de la carte et la notification officielle. Il a répondu qu'ils seraient disponibles à l'Office de vente de cartes. J'ai alors déclaré que M. Tan Sri Kadir distribuerait sans doute des exemplaires du texte officiel aux personnes participant à la conférence de presse. Pawanchee répondit : «Non, il y a eu un changement de programme. Il n'y aura pas de conférence de presse.» Il ne m'a pas demandé comment j'avais obtenu le renseignement. D'ailleurs, je n'ai pas dévoilé mes sources.

6. La méthode adoptée pour nous informer résultait sans nul doute d'une stratégie mûrement réfléchie. Pawanchee a lu le texte dactylographié et l'a alors mis de côté. Il ne m'en a pas proposé d'exemplaire. De toute évidence, le Gouvernement malaisien voulait que la notification soit verbale.

7. Pawanchee a eu un comportement affecté lors de cet entretien. A d'autres occasions, il s'était montré sympathique et amical. Cette fois-ci, il s'est tu après avoir lu la déclaration. Je lui ai demandé s'il souhaitait que je transmette autre chose à mon gouvernement. Il s'est contenté d'ajouter : «Si votre gouvernement souhaite obtenir des éclaircissements ou des explications, il peut en être discuté de façon amicale.»

8. J'ai demandé à Pawanchee si le nouveau plateau continental était fondé uniquement sur les dispositions de la convention de Genève de 1958 et du traité maritime de 1927 conclu entre le Johor et Singapour ou s'il avait été tenu compte d'autres considérations. Il a marmonné «oui dans les deux cas, mais si des éclaircissements sont nécessaires, nous pourrions nous rencontrer et en discuter».

9. J'ai dit à Pawanchee que je transmettrais le message à mon gouvernement.

10. Pawanchee a dit que, pour tracer les nouvelles limites du plateau continental, les Malais ont pris la «médiane», sinon, les nouvelles limites auraient englobé Sumatra tout entière et au-delà. De même pour d'autres régions.

11. Il m'a répété deux fois qu'il n'y avait aucun problème avec la Thaïlande ni avec l'Indonésie. La Malaisie avait discuté avec ces deux voisins et avait conclu avec eux des accords bilatéraux. Il n'a pas mentionné les Philippines. Il a alors souligné que, en ce qui nous concernait, le phare Horsburg (*sic*) était visé. J'ai regardé la carte et j'ai vu. Par la suite, Fred Tan m'a dit que Horsburg était connu sous le nom de «White Rock» qui, en bahasa, est «Pulau Batu Puteh».

12. Probablement pour atténuer le coup qui nous était ainsi porté, Pawanchee a souligné au passage qu'un différend opposait Hanoï à Jakarta concernant certaines îles à proximité des îles des Natunas. Il tentait de me dire par là qu'il fallait s'attendre à ce que des choses de cette nature surviennent entre voisins.

13. Dans l'ensemble, je crois comprendre que la Malaisie a adopté la stratégie consistant à rendre officielle sa prétention sur Pulau Batu Puteh et à attendre que Singapour la conteste. La balle est donc à présent dans notre camp.

14. Vous ne devez pas vous faire de souci au sujet de la manière dont nous traitons les personnes qui nous interrogent. J'ai fait savoir par écrit à tous les fonctionnaires du pays que personne ne devait répondre aux questions des journalistes ou d'autres personnes. Moi seul m'en chargerai. Toutes les questions doivent m'être adressées personnellement. Je me bornerai à dire que j'ai envoyé la carte et le journal officiel au gouvernement de Singapour, qui les étudiera. Rien de plus.

ANNEXE 142

**LETTRES DU 8 JANVIER 1980 ADRESSÉES À BANG NO HYEON ET À BAK JONG HAKK PAR LE
DIRECTEUR DE LA MARINE DE SINGAPOUR**

Recommandée

Echouage du M.V. *Yuseung Ho*

Je vous informe par la présente qu'après avoir enquêté au sujet de l'accident ci-dessus, le ministre des communications vous a jugé inapte à exercer un emploi sur un navire immatriculé à Singapour.

(Signé) P. J. THOMAS,
Pour le Directeur de la marine.

bc dossier des radiations

Recommandée

Echouage du m.v. *Yuseung Ho*

Je vous informe par la présente qu'après avoir enquêté au sujet de l'accident ci-dessus, le ministre des communications vous a jugé inapte à exercer un emploi sur un navire immatriculé à Singapour.

(Signé) P. J. THOMAS,
Pour le Directeur de la marine.

bc dossier des radiations

ANNEXE 143

**LETTRE DU 28 JANVIER 1980 ADRESSÉE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE SINGAPOUR PAR LE HAUT COMMISSARIAT DE LA MALAISIE**

Réf. n° SR(070)199/1

Concerne : Etude de plan maître des potentialités hydroélectriques et étude de faisabilité d'une centrale hydroélectrique sur les rapides de Pelagus avec transport du CCHT vers la Malaisie péninsulaire.

Je souhaite vous informer que la société Sarawak Electricity Supply Corporation (SESCO) et la compagnie nationale d'électricité de la Malaisie péninsulaire, avec l'association de consultants allemands, procéderont à une étude de faisabilité concernant le sujet ci-dessus.

2. Vous trouverez en annexe pour votre information un exemplaire du «Cadre de référence» qui expose le contexte de ce projet.

3. Je saurais gré à votre gouvernement de bien vouloir donner rapidement son autorisation puisque le projet susmentionné concerne également vos eaux territoriales.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Wan Ishak bin Wan ISMAIL.

Projet

**Cadre de référence pour le levé hydrographique du tracé du câble sous-marin CCHT
entre la péninsule malaise et l'Etat du Sarawak**

Le Gouvernement de la Malaisie souhaite obtenir des services de levé hydrographique, y compris un bâtiment hydrographique approprié, pour choisir un tracé pour la pose de câbles sous-marins de transport de courant continu à haute tension (CCHT) pour une interconnexion envisagée des réseaux d'alimentation électrique entre la Malaisie péninsulaire et l'Etat du Sarawak.

1. But

Le levé a pour but de déterminer le tracé le plus court et le plus adéquat pour la pose de câbles CCHT et de fournir suffisamment de données sur le tracé retenu pour la conception préliminaire du réseau de câbles, la planification des travaux de pose des câbles et les estimations de coût.

2. Portée des travaux

Au cours du levé, le géomètre retenu va :

2.1 en association avec les consultants allemands qui participent à l'étude de faisabilité de la transmission CCHT et avec la société Sarawak Electricity Supply Corporation (SESCO) et la compagnie nationale d'électricité de la Malaisie péninsulaire, choisir les différents tracés du levé pour l'interconnexion entre la pointe occidentale du Sarawak et la pointe méridionale de la Malaisie péninsulaire ainsi que les sites d'arrivée à terre des câbles sous-marins ;

2.2 après avoir exécuté le point 2.1, effectuer un levé préliminaire par une série de sondages le long des itinéraires retenus afin de déterminer le tracé le plus adéquat ;

2.3 le long du tracé retenu, effectuer un levé détaillé qui devrait comprendre les éléments suivants :

- i) la détermination de la topographie du fond marin ; le profil du fond marin le long du tracé serait déterminé en utilisant, par exemple, le sondage à ultrasons et l'échosondeur, et la surface du fond marin sur une largeur de 250 mètres de part et d'autre du tracé serait observée et enregistrée, tous les obstacles éventuels seraient localisés en utilisant, par exemple, un sonar à balayage latéral et les installations existantes (câbles de télécommunications, etc.), s'il y en a (*illisible*) ;
- ii) les profils des couches situées sous le fond marin seraient déterminés en utilisant, par exemple, des techniques sismiques à faible profondeur tel qu'un étinceleur pour obtenir l'épaisseur des sédiments du fond marin et détecter l'existence éventuelle d'un substrat rocheux à proximité de la surface du fond marin ;
- iii) toutes les données géologiques marines disponibles sur le tracé seraient examinées et un nombre suffisant de sédiments du fond marin serait recueilli au moyen d'un échantillonneur sous-marin approprié à des fins de test et d'évaluation ;
- iv) la température de l'eau sur le fond marin et ses écarts ainsi que les différences de température de l'eau aux différentes profondeurs seraient mesurées à un nombre de points suffisants le long du tracé et l'existence éventuelle de toute thermocline serait observée ;
- v) toutes les données et informations existantes relatives aux fluctuations journalières et saisonnières de direction et de vitesse du courant seraient obtenues et analysées et des mesures seraient effectuées pendant le levé pour confirmer et étoffer ces données. Des hodographes des courants de marée seraient aussi réalisés afin d'estimer les changements journaliers de courants à toutes les saisons ;
- vi) évaluer toutes les données disponibles et effectuer des vérifications des activités sismiques (s'il y en a) le long du tracé retenu et, le cas échéant, indiquer les prescriptions de conception pour les réseaux de câbles afin de les protéger contre ces activités ;
- vii) après avoir examiné les conditions sur le site, déterminer la technique de repérage à longue distance la plus adéquate pour localiser les positions du navire pendant le levé afin de mettre en carte et représenter graphiquement les résultats obtenus dans le levé. L'utilisation d'un radar et/ou d'un appareil de navigation par satellite ainsi que d'un matériel de sonar à effet Doppler pour les zones au large et un disque transit et hydro pour les zones du trait de côte est jugée faisable.

3. Rapport

Le consultant soumettra 20 exemplaires du rapport à l'issue des travaux sur le terrain donnant tous les détails des travaux exécutés et toutes les constatations sur la géologie sous-marine, le tracé sur le fond marin et le profil de sa surface, les profils du dessous de la surface du fond marin, les fluctuations de la température de l'eau et la vitesse du courant etc. ainsi que des

recommandations pour la conception des réseaux de câbles afin de protéger ceux-ci contre les dommages pouvant résulter des mouvements océaniques ainsi que le mode optimal pour la pose des câbles.

4. Calendrier d'exécution

On compte que l'étude débutera environ en juin 1980 et sera achevée dans le délai de trois mois.

ANNEXE 144

**NOTE 30/80 DU 14 FÉVRIER 1980 ADRESSÉE AU HAUT COMMISSARIAT POUR LA MALAISIE PAR
LE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR**

Le ministère des affaires étrangères présente ses compliments au haut-commissariat pour la Malaisie et a l'honneur de se référer à l'entretien du 21 décembre 1979 à Wisma Putra, Kuala Lumpur, entre le haut commissaire du Singapour auprès de la Malaisie et le secrétaire général adjoint de la Malaisie, dans le cadre duquel le Gouvernement de la République de Singapour a eu connaissance de la nouvelle carte des eaux territoriales et du plateau continental (1-PPNM SYIT feuillets 1 et 2 du 21 décembre 1979), publiée par le directeur des cartes nationales de la Malaisie.

Le Gouvernement de la République de Singapour est gravement préoccupé par ce qui est représenté sur ladite carte. Par cette carte, la Malaisie prétend revendiquer l'île de Pedra Branca comme lui appartenant. Le Gouvernement de la République de Singapour rejette cette revendication. Il n'existe aucun principe de droit international sur lequel fonder une telle revendication. Depuis les années 1840, le Gouvernement de la République de Singapour, en vertu de ses actes et de ceux des gouvernements qui l'ont précédé, occupe Pedra Branca et les eaux environnantes et exerce sur elles sa souveraineté. Depuis lors, aucun autre pays n'a exercé ni prétendu exercer sa compétence sur Pedra Branca, ni contesté la souveraineté de Singapour sur cette île. Le Gouvernement de la République de Singapour demande donc que ladite carte soit modifiée comme il se doit, de manière à refléter la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca.

Le Gouvernement de la République de Singapour note par ailleurs avec la même préoccupation la manière unilatérale dont les limites des eaux territoriales et du plateau continental ont été tracées en ce qui concerne les zones situées aux approches est et ouest de Singapour. Le tracé des limites territoriales à l'approche ouest de Singapour empiète sur les limites du port de Singapour. Ce tracé viole manifestement la souveraineté de Singapour. Les deux zones en question en dehors des limites du port de Singapour sont dès lors restées indéfinies dans la mesure où elles couvrent des zones où convergent les trois juridictions de Singapour, de la Malaisie et de l'Indonésie. Par conséquent, toute démarcation de ces zones ne peut être tracée que conformément au droit et à la pratique internationaux, à savoir par des consultations entre les trois gouvernements de l'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour. Etant donné que ces consultations n'ont pas eu lieu, il est d'autant plus étonnant que cette démarcation ait été tracée sur la carte en question. Le Gouvernement de la République de Singapour souhaite dès lors affirmer de manière catégorique que les limites territoriales indiquées sur ladite carte, en ce qui concerne ces deux zones, sont pour lui inacceptables et demande que la carte soit dûment corrigée de manière à traduire la situation correcte en ce qui concerne ces eaux.

Le ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler au haut commissariat pour la Malaisie l'assurance de sa parfaite considération.

ANNEXE 145

**LETTRE DU 26 MARS 1980 ADRESSÉE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DE SINGAPOUR PAR LE HAUT COMMISSARIAT DE LA MALAISIE**

Réf. n° SR(070)199/1

Concerne : Etude de plan maître des potentialités hydroélectriques et étude de faisabilité d'une centrale hydroélectrique sur les rapides de Pelagus avec transport du CCHT vers la Malaisie péninsulaire.

Je me réfère à ma lettre SR(070)199/1 du 28 janvier 1980 relative au sujet ci-dessus.

Pour votre information, l'étude débutera au mois de juin 1980. Veuillez trouver ci-joint une carte qui montre l'endroit probable où cette étude sera effectuée.

L'unité de planification économique de la Malaisie saurais gré à votre gouvernement de bien vouloir donner dès que possible l'autorisation à notre consultant de mener avec vos organismes gouvernementaux une étude sur le marché de l'électricité à Singapour.

Je vous saurais gré de me faire connaître la réponse de votre gouvernement à cette demande.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) Wan Ishak bin Wan ISMAIL.

ANNEXE 146

NOTE EC 87/80 DU 14 AVRIL 1980 DE LA MALAISIE

Le haut commissariat pour la Malaisie présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de Singapour et, se référant à la note MFA 30/80 du ministère du 14 février 1980 qui formule les objections du Gouvernement de la République de Singapour relatives à la nouvelle carte de la Malaisie publiée le 21 décembre 1979, a l'honneur de déclarer que le Gouvernement de la Malaisie a englobé l'île Pedra Branca ou Pulau Batu Puteh dans le territoire malaisien parce que, depuis la nuit des temps, elle appartient au territoire de l'Etat du Johor, composante de la Malaisie.

En ce qui concerne les zones maritimes aux approches est et ouest de Singapour, dans l'attente d'un accord bilatéral entre la Malaisie et Singapour, les limites des eaux territoriales et du plateau continental de la Malaisie ont été tracées conformément à la convention de Genève de 1958 sur le plateau continental et au droit international coutumier.

Le Gouvernement de la Malaisie ne doute pas que les problèmes entre la Malaisie et Singapour qui résulteraient de la publication de la nouvelle carte de la Malaisie le 21 décembre 1979 pourraient être résolus à l'amiable par des négociations menées dans l'esprit de respect, de compréhension, de coopération et de bonne volonté réciproque qui caractérise l'ANASE.

Le haut commissariat pour la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de Singapour l'assurance de sa parfaite considération.

ANNEXE 147

**LETTRE N° 141/80 DU 7 JUI 1980 ADRESSÉE AU HAUT COMMISSARIAT DE LA MALAISIE PAR LE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR**

Concerne : Etude de plan maître des potentialités hydroélectriques et étude de faisabilité d'une centrale hydroélectrique sur les rapides de Pelagus avec transport du CCHT vers la Malaisie péninsulaire.

Je me réfère au courrier échangé entre M. Wan Ishak Bin Ismail, du haut commissariat de la Malaisie, et M. Kwan Weng Kin, du ministère des affaires étrangères concernant le sujet ci-dessus.

J'ai le plaisir de vous informer que le Gouvernement de Singapour ne voit pas d'objection au projet d'étude hydrographique en vue de choisir un tracé pour la pose d'un câble sous-marin entre la Malaisie péninsulaire et l'Etat du Sarawak. — Etant donné que les zones envisagées pour l'étude affecteraient les eaux territoriales de Singapour, les autorités singapouriennes souhaiteraient recevoir les coordonnées des zones à étudier situées dans les eaux territoriales de Singapour.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Lin Chun YING,
Pour le PS (affaires étrangères)

Copie : dossier maître

ANNEXE 148

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE EN DATE DU 15 SEPTEMBRE 1980 DU GOUVERNEMENT
DE SINGAPOUR**

Original

Zone économique exclusive

La neuvième session (suite) de la Troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer vient de se terminer à Genève. Il ressort des résultats de cette session que la conférence touche à sa fin et qu'il est probable qu'une nouvelle convention sur le droit de la mer sera conclue sous peu.

Une des tendances qui se dégagent de la conférence est l'approbation d'une limite de 12 milles marins pour la mer territoriale, assortie de garanties de libre passage en transit au travers des détroits, et d'une zone économique exclusive de 200 milles au-delà de la mer territoriale sur laquelle les Etats exerceront leur juridiction et jouiront de droits sur les ressources. Ces dernières années, la pratique des Etats a été conforme à cette tendance. La Malaisie et l'Indonésie, notamment, ont déjà déclaré une mer territoriale de 12 milles marins et une zone économique exclusive de 200 milles marins.

Depuis 1978, Singapour souscrit au concept d'une mer territoriale de 3 milles marins. Dans certaines zones, Singapour peut étendre sa mer territoriale au-delà de 3 milles marins et revendiquer aussi une zone économique exclusive. A la lumière de cette évolution internationale, Singapour exercera ses droits de porter la limite de sa mer territoriale à 12 milles marins au plus. De même, Singapour établira également une zone économique exclusive.

Les coordonnées précises de toutes extensions de la mer territoriale et l'établissement de toute zone économique exclusive seront annoncées en temps utile. Si ces extensions et l'établissement d'une zone économique exclusive devaient recouper des revendications de pays voisins, Singapour négociera avec ces pays en vue d'aboutir à un accord sur la délimitation, conformément au droit international.
