

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 A LA SOUVERAINETÉ SUR PEDRA BRANCA/PULAU BATU
PUTEH, MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE

MALAISIE/SINGAPOUR

MÉMOIRE DE SINGAPOUR

VOLUME 7

(Annexes 149 à 206)

25 mars 2004

[Traduction du Greffe]

Annexe 149	Sections 270 à 278 du code de procédure pénale de Singapour (réimpression de 1980).....	1
Annexe 150	Avis aux navigateurs en date du 1 ^{er} janvier 1981 publié par Singapour et l'avis aux navigateurs en date du 1 ^{er} octobre 1981 publié par Singapour Confidentiel.....	5
Annexe 151	Lettre de la société Regis Ltd au service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour, en date du 25 mai 1981.....	6
Annexe 152	Lettre du 18 juin 1981 adressée au service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour de la société Regis Ltd.....	7
Annexe 153	Lettre du 1 ^{er} juillet 1981 adressée au capitaine de port (Port Master) relevant de l'autorité portuaire de Singapour par la société Regis Ltd.....	8
Annexe 154	Lettre du 2 juillet 1981 adressée à la société Regis Ltd par le capitaine du port (Port Master) relevant de l'autorité portuaire de Singapour.....	10
Annexe 155	Enquête n° 1129A-C/80 en date du 4 août 1981, rapport du <i>State Coroner</i> de Singapour,.....	11
Annexe 156	Rapport en date du 6 mai 1983 de la douzième réunion tripartite du groupe d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour tenue les 5 et 6 mai 1983.....	14
Annexe 157	Rapport d'enquête du 22 juin 1985 sur l'échouage du MV <i>Kota Angkasa</i>	18
Annexe 158	Rapport annuel de l'autorité portuaire de Singapour pour l'année 1987.....	25
Annexe 159	Rapport d'enquête du 20 juin 1988 sur l'échouage de MV <i>Binta Yar'adua</i>	27
Annexe 160	Note de Singapour n° SHC 98/89 en date du 16 juin 1989.....	34
Annexe 161	Note de Singapour n° SHC 99/89 en date du 16 juin 1989.....	36
Annexe 162	Note de Singapour n° SHC 103/89 en date du 22 juin 1989.....	37
Annexe 163	Note de Singapour n° SHC 109/89 en date du 1 ^{er} juillet 1989.....	38
Annexe 164	Note de la Malaisie n° EC 60/89 en date du 14 juillet 1989.....	40
Annexe 165	Circulaires aux navigateurs n° 8/1989 et 12/1989 diffusées respectivement par l'autorité portuaire de Singapour (PSA) le 20 juillet 1989 et le 25 août 1989.....	41
Annexe 166	Note de Singapour n° SHC 139/89 en date du 11 septembre 1989.....	42
Annexe 167	Note de Singapour n° SHC 141/89 en date du 11 septembre 1989.....	44
Annexe 168	Note de Singapour n° SHC 143/89 en date du 13 septembre 1989.....	46
Annexe 169	Note de Singapour n° SHC 64/90 en date du 8 juin 1990.....	47
Annexe 170	Note de Singapour n° SHC 161/89 en date du 22 décembre 1990.....	48
Annexe 171	Note de Singapour SHC 104/91 du 16 septembre 1991.....	49

Annexe 172	«Singapour : construction d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère sur une île afin d'assurer la maintenance d'un phare» article paru dans le <i>Business Times</i> du 12 octobre 1991	51
	Manque les annexes 173, 174, 175, 176, 177.....	53
Annexe 178	Singapour, décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991	54
Annexe 178	Singapour, décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991	54
Annexe 179, 180	57
Annexe 181	Note de Singapour n° SHC 41/92 en date du 15 mai 1992	58
Annexe 182	Note de Singapour n° MFA/D1/422/92 en date du 8 juin 1992	60
Annexe 183	Note de Singapour n° SHC 75/92 en date du 17 août 1992	62
Annexe 184	Rapport d'enquête du 17 septembre 1992 sur l'échouage de MV <i>Martha II</i>	64
Annexe 185	R. O. Winstedt, <i>Une Histoire Du Johor</i> (1365-1941).....	72
Annexe 186	Note de Singapour MFA/D1/0080/93 du 30 janvier 1993.....	73
Annexe 187	Note MFA/D1/675/93 du 30 juillet 1993 de Singapour.....	77
Annexe 188	Note MFA/D1/678/93 du 30 juillet 1993 de Singapour.....	80
Annexe 189	Note MFA/1094/93 du 1 ^{er} décembre 1993 de Singapour.....	81
Annexe 190	«La Malaisie et Singapour comptent résoudre par une procédure juridique certains problèmes sensibles», dépêche datée du 9 septembre 1994 de l'agence de presse Bernama News.....	82
Annexe 191	Note du 14 septembre 1993 de Singapour MFA/D1/554/94.....	83
Annexe 192	Note n° EC 135/949 du 17 septembre 1989de la Malaisie.....	84
Annexe 193	Traling N., «The First Pharos of the Eastern Seas : The Construction of the Horsburgh Lighthouse on Pedra Branca», 67 <i>Journal of the Malayan Branch</i> [Les premiers phares des mers orientales : la construction du phare Horsburgh sur Pedra Branca, Journal 67 de la section malaisienne de la Société royale asiatique].....	85
Annexe 194	Note MFA/815/94 du 3 janvier 1995 de Singapour.....	94
Annexe 195	Note MFA 200/95 du 2 mars 1995 de Singapour	95
Annexe 196	Maritime and Port Authority of Singapore Act, 1996 [Loi de 1996 sur l'autorité maritime et portuaire de Singapour].....	96
Annexe 197	Lettre du 13 juin 1996 adressée au directeur général de la Maritime and Port Authority of Singapore, par Oei P. (hydrographe, Maritime and Port Authority of Singapore)	100
Annexe 198	Rapport d'enquête du 14 octobre 1996 sur l'échouage de MV <i>Gichoon</i>	103

Annexe 199	Rapports du neuvième Parlement de Singapour, vol. 69, colonne 213, négociations sur les questions bilatérales encore en litige avec la Malaisie, 29 juin 1998	110
Annexe 200	Rapport d'enquête du 6 août 1998 sur l'échouage de MT <i>Ocean Gunard</i>	111
A) Rapport	Enquête sur l'échouement du pétrolier MT <i>Ocean Gunard</i> à South Ledge, au large du phare Horsburgh, le 6 août 1998	112
Annexe 201	Rapport d'une étude hydrographique des eaux entourant Pedra Branca, Middle Rocks et South Ledge (2003)	121
Annexe 202	Note EC 65/2003 du 30 juin 2003 de la Malaisie	132
Annexe 203	Note n° EC 106/2003 du 6 novembre 2003 de la Malaisie	133
Annexe 204	Note n° EC 109/2003 du 6 novembre 2003 de la Malaisie	145
Annexe 205	Note MFA/PD1/00007/2004 du 5 février 2004 de Singapour	147
Annexe 206	Note MFA/PD1/00008/2004 du 5 février 2004 de Singapour	148

ANNEXE 149

**SECTIONS 270 À 278 DU CODE DE PROCÉDURE PÉNALE DE SINGAPOUR
(RÉIMPRESSION DE 1980)**

**Code de procédure pénale
Partie VIII**

**Procédures particulières
Chapitre XXX — enquêtes sur les décès**

Interprétation

270. Dans le présent chapitre, sauf si le contexte appelle une interprétation différente :

- le terme «enquête» désigne une enquête d'un Coroner sur la cause de tout décès ;
- le terme «institution» désigne tout lieu où une personne est ou peut être détenue en vertu de toute loi écrite ;
- l'expression «médecin examinateur» désigne tout pathologiste ou médecin qui dirige un hôpital ;
- l'expression «transport sur les lieux» comprend tout examen extérieur nécessaire.

[261]

Procédure en cas de mort non naturelle

Notification du décès par les directeurs d'institution

271. Le directeur, le gestionnaire ou toute autre personne qui dirige toute institution où une personne décède signale immédiatement le décès à un Coroner de la juridiction du lieu de l'institution.

[262]

Devoir de la police a la réception de l'information

272. 1) Lorsqu'un officier de police est informé du décès d'une personne ou que le corps d'une personne est découvert et qu'il y a lieu de soupçonner que cette personne est décédée de mort soudaine, non naturelle ou violente ou si la manière dont la personne est décédée est inconnue, cet officier ou tout autre officier de police se rend immédiatement sur le lieu du corps ou sur le lieu où l'on estime que le décès est intervenu et s'efforce autant que possible de découvrir la cause du décès ; il peut arrêter toute personne dont il a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle est la cause du décès.

2) Après que cet officier a vu le corps ou entamé son enquête, il avertit dès que possible le Coroner en précisant tous les détails éventuels concernant la cause du décès qui ont été portés à sa connaissance et donne son avis sur le point de savoir si le décès est dû ou non à un acte ou une omission illégaux.

Enlèvement du corps sur ordre de l'officier de police.

3) Lorsqu'il n'a pas été signalé au Coroner que le décès est dû à un acte ou une omission illégaux, tout officier qui s'est rendu sur place pour voir le corps et atteste ensuite par écrit qu'il apparaît qu'il n'y a pas de raison de soupçonner que le décès est dû à un acte ou une omission illégaux peut faire emporter le corps en un lieu qu'il indique en attendant l'ordre d'un Coroner, et toute attestation de ce type est communiquée au Coroner.

4) Un officier de police qui enquête sur les circonstances relatives à tout décès qui a été signalé à un Coroner conformément aux dispositions du présent article communique occasionnellement à ce Coroner toutes autres précisions concernant le décès qui seraient portées ultérieurement à sa connaissance ainsi que le nom de toute personne qui a été arrêtée et inculpée dans le cadre de ce décès.

[263

Ordre du Coroner d'inhumer le corps

Examen par le Coroner ou inhumation sans examen

273. 1) Lorsque la découverte d'un corps dans les circonstances mentionnées à l'article 272 est signalée ou portée à la connaissance d'un Coroner dans la juridiction duquel le corps a été trouvé, ce Coroner :

- a) se rend dès que possible sur les lieux où le corps se trouve et procède à son examen ; ou
- b) peut ordonner que le corps soit emporté en tout lieu plus approprié et, sous réserve des dispositions de l'alinéa c, examine le corps à cet endroit ; ou
- c) peut, s'il n'a pas été signalé que le décès était dû à un acte ou une omission illégaux, émettre immédiatement un ordre d'inhumation du corps si son examen lui paraît inutile.

Examen préliminaire

2) Dans le cas de tout corps visé au paragraphe 1, le Coroner procède à un examen préliminaire.

Modif. loi 20/70

3) Si, après avoir procédé à un examen préliminaire, le Coroner estime que le décès est dû à des causes naturelles et qu'il n'est pas nécessaire de mener une enquête, il peut ordonner l'inhumation du corps si celui-ci n'a pas encore été inhumé.

4) Cet ordre peut être émis soit avant, soit après un examen éventuel par un médecin examinateur.

5) Dans tous les cas où un corps est inhumé sur ordre d'un Coroner et où aucune enquête n'a eu lieu, le Coroner signale les faits au procureur ainsi que les motifs pour lesquels l'enquête n'a pas eu lieu et lui transmet tous les rapports et documents en sa possession qui concernant l'affaire en cause.

[264

Ordre d'inhumation lorsqu'une enquête a eu lieu
Modif. loi 20/70

274. 1) Dans tous les cas où le corps n'a pas été inhumé comme prévu à l'article 273,

- a) si une enquête doit avoir lieu et qu'un Coroner estime qu'il est inutile de procéder à un examen *post mortem* du corps de la personne décédée, il peut autoriser l'inhumation du corps sans enquête ;
- (b) si une enquête doit avoir lieu et qu'un Coroner estime approprié d'ordonner un examen *post mortem* du corps, il peut ordonner l'inhumation du corps après qu'un médecin examinateur a dûment procédé à cet examen.

2) L'autorisation d'inhumation visée au présent article peut être accordée par un Coroner à tout moment après qu'il s'est rendu sur place pour examiner le corps.

[265

Enquêtes

Tenue d'une enquête
Modif. loi 20/70

275. Lorsque la découverte d'un corps dans les circonstances visées à l'article 272 est signalée ou portée à la connaissance d'un Coroner dans la juridiction duquel le corps a été découvert, ce Coroner, sous réserve de l'article 273, procède à une enquête.

[266

Enquête dans le cas d'une personne décédée dans une institution ou ayant subi la peine de mort

276. Une enquête doit avoir lieu dans tout cas de décès d'une personne détenue dans une institution ou d'une personne ayant subi la peine de mort.

[267

Pouvoir du procureur d'exiger une enquête

277. 1) Lorsque le corps d'une personne décédée est découvert, le procureur peut exiger de tout Coroner qu'une enquête soit menée sur la cause et les circonstances du décès de cette personne, et tout Coroner ainsi requis peut et doit mener une telle enquête.

2) Le procureur peut aussi indiquer si le corps doit ou non être exhumé, et le Coroner se conforme à cette instruction.

[268

Enquête lorsque le corps est détruit ou irrécupérable
Modif. loi 20/70

278. Lorsqu'un Coroner a des raisons de croire qu'un décès s'est produit dans sa juridiction dans des circonstances telles qu'une enquête devrait avoir lieu et que, en raison de la destruction du corps par le feu ou de toute autre manière ou parce que le corps gît dans un endroit d'où il ne peut

être récupéré, une enquête ne peut avoir lieu sauf en vertu des dispositions du présent article, il peut signaler les faits au procureur et celui-ci peut, s'il le juge souhaitable, ordonner qu'une enquête soit menée en conséquence, et la loi relative aux Coroners et aux enquêtes menées par les Coroners s'applique, sous réserve des modifications nécessaires du fait que l'enquête est menée de manière différente qu'elle ne serait pendant ou après l'examen d'un corps qui se trouve dans la juridiction d'un Coroner.

ANNEXE 150

AVIS AUX NAVIGATEURS EN DATE DU 1^{ER} JANVIER 1981 PUBLIÉ PAR SINGAPOUR ET L'AVIS AUX NAVIGATEURS EN DATE DU 1^{ER} OCTOBRE 1981 PUBLIÉ PAR SINGAPOUR CONFIDENTIEL

1^{er} janvier 1981
Edition mensuelle n° 1
Avis n^{os} 1 à 14

Avis de Singapour aux navigateurs

Section III — Edition n° 1/81

(NM 14T/81)

Singapour — Détroit principal — Navire échoué dans l'approche est

Le navire MV *Yu Seung Eo* GRT 2999 est échoué à un azimut d'environ 90 à 500 mètres du phare Horsburgh (1° 19' 49"N, 104° 24' 27"E). Les structures du navire sont visibles à tous les états de la marée.

2. Les navigateurs sont prévenus de faire preuve de prudence lorsqu'ils effectuent des relèvements radar et des relèvements de distance du phare. L'écho radar du navire échoué peut être confondu avec celui du phare.

Cartes : 503 ; EA 3831 & 2403

PSAED

1^{er} octobre 1981
Edition mensuelle n° 10
Avis n^{os} 82 à 94

Avis de Singapour aux navigateurs

(NM 94D/81)

Singapour — Détroit principal — Navire échoué dans l'approche est

Le navire MV *Yu Seung Eo* GRT 2999 est échoué à un azimut d'environ 90° à 500 mètres du phare Horsburgh (1° 19' 49"N, 104° 24' 27"E). Les structures du navire sont visibles à tous les états de la marée.

2. Les navigateurs sont prévenus de faire preuve de prudence lorsqu'ils effectuent des relèvements radar et des relèvements de distance du phare. L'écho radar du navire échoué peut être confondu avec celui du phare.

Cartes : 503 ; EA 3831 & 2403 /PSAED

ANNEXE 151

**LETTRE DE LA SOCIÉTÉ REGIS LTD AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR, EN DATE DU 25 MAI 1981**

Regis Ltd

Sauvetages maritimes
Services de récupération de cargaisons
Siège social : 9 London Road – Southampton SO1 2AE

Le 25 mai 1981

Au directeur du service hydrographique
Autorité portuaire de Singapour

Il y a quelques années, certains objets de valeur ont été perdus à la mer à l'extrémité est du détroit de Singapour, en un endroit assez incertain situé entre 6 et 10 milles au nord-est du phare Horsburgh. On nous a demandé d'examiner la possibilité de les récupérer.

Les objets étant de petite taille, la possibilité de les détecter dépend de la planéité relative du fond marin. Nous vous serions très reconnaissants de nous autoriser à examiner à cette fin les relevés les plus récents.

Veillez agréer, etc.

pour REGIS
l'administrateur délégué,

(Signé) F. HINDS.

Contact à Singapour
Tél. : 2225700
Hôtel Royal Ramada — Tél. : 2534411 — chambre 625

ANNEXE 152

**LETTRE DU 18 JUIN 1981 ADRESSÉE AU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR DE LA SOCIÉTÉ REGIS LTD**

Regis Ltd

Sauvetages maritimes
Services de récupération de cargaisons
Siège social : 9 London Road – Southampton SO1 2AE
Singapour, le 18 juin 1981
Direction de la marine
World Trade Centre
Singapour
A l'attention de M. Teh — directeur adjoint de la marine

Nous vous remercions pour le temps que vous nous avez consacré hier.

Suite à votre demande, nous joignons un diagramme des eaux en question ; il montre que la zone à observer se trouve entièrement dans les eaux territoriales (selon la définition retenue par la pratique internationale acceptée) de l'îlot sur lequel se trouve le phare Horsburgh.

Cette zone se trouve à distance des itinéraires de séparation de trafic au nord du phare. Les coordonnées approximatives de ses angles sont les suivantes :

1° 30' N — 104° 31½' E

1° 26' N — 104° 26' E

1° 25' N — 104° 33½' E

1° 21' N — 104° 30' E

Nous envisageons de tracer sur toute la zone, au moyen d'un sonar latéral haute fréquence, des lignes à intervalle d'environ 0,5 mille. Il va de soi que cela ne couvrira pas toute la zone, mais nous comptons que cela donnera un bon aperçu du degré de planéité du fond marin, ce qui est une condition préliminaire nécessaire pour évaluer la faisabilité d'une recherche de grande envergure.

Nous vous prions de nous excuser de vous déranger pour une question très mineure et nous espérons que nous pouvons déjà le faire en partant du principe que vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Nous confirmons que les calques sonar, une fois établis, seront mis gratuitement à la disposition aux autorités de Singapour si elles en ont l'usage.

Veillez agréer, etc.

(Signé) F. HINDS,
Directeur général.

[Diagramme à la page 1118 du mémoire de Singapour.]

ANNEXE 153

LETTRE DU 1^{ER} JUILLET 1981 ADRESSÉE AU CAPITAINE DE PORT (PORT MASTER) RELEVANT DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR LA SOCIÉTÉ REGIS LTD

Regis Ltd
Sauvetages maritimes
Services de récupération de cargaisons
Siège social : 9 London Road – Southampton SO1 2AE

Singapour, le 1^{er} juillet 1981
Port Master
Autorité portuaire de Singapour
P.S.A. Tanjong Pagar Complex
Singapour 0208
REMIS EN MAINS PROPRES :

Nous nous référons à la réunion tenue ce matin dans les bureaux de l'autorité portuaire de Singapour et avons le plaisir de vous communiquer les informations complémentaires que vous avez demandées.

Contexte Un navire japonais en difficulté au large du phare Horsburgh il y a quelques années a jeté par-dessus bord environ cent tonnes d'étain en blocs pour sauver le navire. La question de la récupération de cette cargaison a été soulevée. D'après nous, l'opération de récupération, bien que d'un type inhabituel, ne devrait pas poser trop de problèmes. Ce qui est très difficile, c'est de localiser ces objets de très petite taille, et la réussite de toute l'opération dépend entièrement de la possibilité de cette localisation. Pour évaluer la faisabilité, nous souhaitons tracer sur toute la zone, au moyen d'un sonar latéral haute fréquence, des lignes à intervalles réguliers afin de déterminer le degré de planéité du fond marin. Ce n'est qu'ensuite qu'il pourra être intéressant de se lancer dans une opération qui pourrait être extrêmement hasardeuse.

Zone La zone concernée est présentée sur le diagramme en annexe. Elle se situe à distance de la zone de séparation de trafic au nord du phare et est située dans les eaux territoriales des îlots Horsburgh (en postulant des limites de 12 milles et les méthodes habituelles pour déterminer les lignes de base).

Les coordonnées approximatives de ses angles sont les suivantes :

1° 30' N — 104° 31,5' E

1° 26' N — 104° 26' E

1° 25' N — 104° 33,5' E

1° 21' N — 104° 30' E

La zone entière est à portée de vue du phare.

MATERIEL Le matériel à utiliser sur place est un sonar latéral Kleine de 500 kHz appartenant à la société Associated offshore-onshore Services (Pte) Ltd. A notre connaissance, il s'agit du seul sonar latéral de cette fréquence disponible à Singapour.

Le positionnement se fera au moyen d'angles horizontaux au sextant, une précision plus grande n'étant pas nécessaire à ce stade.

Personnel M. F.H.F. HINDS, qui a reçu une formation d'officier de levés hydrographiques dans la marine britannique, assumera le commandement à bord de l'embarcation pour levés hydrographiques, avec l'aide de M. Md. Ismail. Un opérateur de sonar sera mis à disposition par les propriétaires du matériel et les propriétaires de l'embarcation fourniront l'équipage.

Embarcation Il s'est avéré très difficile de trouver une embarcation convenant à ce levé. L'embarcation retenue est un bateau à moteur en bois à hélices jumelles de 11,5 mètres de long et de 3,9 mètres de large propulsé par des moteurs GM de deux fois 216 chevaux et immatriculé SZ 4045 G. Ce bateau présente une disposition très inhabituelle qui le rend idéal à cette fin.

Calendrier Le calendrier dépend de la disponibilité du sonar latéral et des marées (les marées de mortes-eaux étant préférables). La période la plus favorable se situe entre le 9 et le 14 juillet 1981. La durée sera d'environ deux jours, que nous espérons prendre dans cette période.

Autres informations

L'information la plus importante qui manque encore concerne les circonstances exactes de la perte de cette cargaison et, partant, l'identité précise de son propriétaire légitime. Cette information n'a pas encore été obtenue du Japon, étant donné que la faisabilité de toute opération de récupération reste incertaine tant qu'une étude préliminaire n'a pas été faite. De plus, ce n'est que ce matin que nous avons été informés que ces eaux appartenaient indubitablement à Singapour.

La société Regis Ltd est le successeur, pour les activités spécialisées de récupération de cargaisons perdues, d'une entreprise britannique qui a récupéré plus de 80 cargaisons importantes depuis la deuxième guerre mondiale. La grande majorité de ces opérations a été réalisée pour le compte du Gouvernement britannique et toutes ont été menées de la manière la plus formelle et la plus correcte, conformément à des lois et règlements qui sont très bien compris. Il ne fait aucun doute qu'il en sera de même dans ce cas-ci. Nous avons une bonne réputation à préserver et notre ambition est d'avoir d'autres contacts avec vous.

Nous espérons qu'il sera possible de conclure avec vous un accord-cadre dans un délai qui permette de lancer cette recherche.

Pour que vous puissiez sans peine mettre à jour votre dossier dans cette affaire, nous joignons des copies de tout le courrier échangé, que vous pouvez conserver. Nous vous remercions encore une fois pour votre hospitalité.

Veillez agréer, etc.

(Signé) F. HINDS,
Directeur général.

ANNEXE 154

**LETTRE DU 2 JUILLET 1981 ADRESSÉE À LA SOCIÉTÉ REGIS LTD PAR LE CAPITAINE DU PORT
(PORT MASTER) RELEVANT DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

FM/SM
2 juillet 1981
Regis Ltd
n° 9 London Road
Southampton. S01 2AE
Angleterre
c/o Enterim Enterprise & Shipping Agency
Suite 3403-A, 34^e étage
International Plaza
Singapour 0207

1. En réponse à votre lettre du 1^{er} juillet 1981, l'autorisation vous est accordée par la présente de procéder au levé prévu par sonar latéral en vue d'établir la nature et le profil du fond marin dans la zone indiquée, aux conditions suivantes :

- a) mettre à la disposition de l'autorité portuaire de Singapour des copies des tracés des écoutes sonar ;
- b) être accompagné d'un représentant du service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour pendant toute la durée des opérations de levé ;
- c) n'entreprendre aucune tâche supplémentaire ayant trait au projet sans autorisation préalable de l'autorité portuaire de Singapour ;
- d) communiquer une copie des conclusions du levé au moyen du sonar latéral à l'autorité portuaire de Singapour.

Vous êtes prié de confirmer votre acceptation des conditions ci-dessus avant d'entreprendre les travaux de levé.

Veillez agréer, etc.

(Signé) KUTTAN C,
pour le Directeur (marine)/port master.

Service du capitaine du port
Autorité portuaire de Singapour
bc
PS (affaires étrangères) — à l'attention de M. Barry Desker
PS (Communications) — à l'attention de M. Han Fook Kwang
Procureur général — à l'attention de M. S Tiwari
Directeur de la marine
Hydrographe

Notre référence : Note PM/SM du 1^{er} juillet 1981.

ANNEXE 155

ENQUÊTE N° 1129A-C/80 EN DATE DU 4 AOÛT 1981, RAPPORT DU
STATE CORONER DE SINGAPOUR,

Enquête n° 1129A-C/80

Conclusions :

La présente enquête a été menée sur instruction du procureur en vertu de l'article du Code de procédure pénale dans le but de déterminer la cause de la disparition d'un certain T. Copinathan, d'un certain Chang Hom Lam et d'un certain Chang Joo Sang en mer, au large du phare Horsburgh, Singapour, le 24 juin 1980 vers 13 heures 50. Les corps des intéressés n'ont pas été retrouvés.

Les preuves dont je dispose montrent que les trois personnes disparues en mer étaient :

- 1) T. Copinathan, un Indien de sexe mâle, âgé de 29 ans, domicilié à Bik 62, n° 205A, Talok Blangah Heights, Singapour. Il servait comme sergent-chef au sein des forces armées de Singapour dans le centre des appareils électroniques et de communication à Pulau Brani.
- 2) Chang Hom Lam, un Chinois de sexe mâle âgé de 21 ans, domicilié Block 6, n° 131c, Tronoh Road, Singapour. Il servait au sein des forces armées de Singapour dans l'unité des appareils électroniques et de communication.
- 3) Chang Joo Sang, un Chinois de sexe mâle âgé de 23 ans. Il servait, lui aussi, au sein des forces armées de Singapour dans l'unité des appareils électroniques et de communication.

Le 24 juin 1980, vers 8 heures, un navire de la marine de la République de Singapour — connu sous le nom de RSN *Harbour Launch n° 3* [vedette de port n° 3] — quitte sa base de Pulau Brani avec treize personnes à son bord à destination de la jetée NID à Bedok où trois autres membres des forces armées de Singapour embarquent. Les trois disparus font partie du groupe de seize personnes ayant quitté le phare Horsburgh pour effectuer une mission spéciale.

Le phare Horsburgh est situé à quelque 35 milles de Singapour. La RSN *Harbour Launch* effectue normalement l'aller-retour en neuf heures environ.

Le 24 juin 1980, la RSN *Harbour Launch n° 3* est commandé par un certain K. Jaleel : un caporal affecté à la base de Pulau Brani appartenant à la marine de la République de Singapour. Il s'agit d'un capitaine expérimenté ayant obtenu sa qualification dès 1977 et servant dans la marine depuis environ cinq ans et demi.

Avant l'appareillage dans la matinée du 24 juin 1980, K. Jaleel procède à une inspection de la RSN *Harbour Launch n° 3*. Il estime que le navire est en bon état de marche. Il repère cependant une fissure bouchée à l'aide d'un ruban adhésif. De son point de vue, cette fissure ne rend absolument pas le navire impropre à la navigation. Le bâtiment est en outre doté de 40 gilets de sauvetage qui ont été déclarés propres à l'usage à l'issue d'une inspection. Les moyens de communication entre le navire et la salle des opérations de la base de Pulau Brani se composent d'un émetteur radio portable — du type dit «PRC-77 — d'une portée comprise entre 5 et 8 milles.

Pendant l'essentiel du trajet vers le phare Horsburgh, la RSN *Harbour Launch n° 3* est escortée par un autre navire de patrouille de la RSN qui fait route au même cap. Une demi-heure environ avant l'arrivée au phare, ce second bâtiment s'écarte du premier afin d'effectuer ses

patrouilles de routine. En raison de la portée limitée du PRC-77, le capitaine a reçu l'ordre de communiquer avec la salle des opérations par l'intermédiaire d'autres patrouilleurs effectuant des missions de routine dans cette zone.

Vers 13 heures, la RSN *Harbour Launch n° 3* arrive à proximité du phare Horsburgh. La mer est très agitée et les vagues atteignent 3 ou 4 mètres de haut. Le capitaine essaie de se placer le long de la jetée en bois pour débarquer ses passagers, mais sa manœuvre échoue. Le navire est la proie des vagues et ballotté sur les eaux démontées.

A ce moment, le capitaine prie le sergent-chef de réclamer l'aide des navires de la RSN passant à proximité. Grâce au PRC-77, T. Copinathan parvient à établir le contact avec un bâtiment de la RSN non identifié, mais le perd à cause du mauvais temps avant d'avoir pu faire passer son message.

Les vagues se brisent contre la proue du navire et provoquent à la fois l'éclatement du pare-brise et une voie d'eau. Le capitaine tente de manœuvrer, mais la fureur des eaux l'empêche de contrôler suffisamment le navire. Ces tentatives provoquent un élargissement de la voie d'eau à la proue et la perte totale du contrôle du navire. L'inspection du bâtiment révèle que la proue était totalement submergée. A ce stade, ordre est donné à l'ensemble des seize personnes de mettre leur gilet de sauvetage et d'abandonner le navire.

D'après le témoignage de Tan Ai Soon (CW3), le sergent-chef Copinathan aurait été vu sautant dans la mer avec un gilet de sauvetage sur lui. Avant de plonger dans les flots, il aurait crié pour réclamer de l'aide car il ne savait pas nager. Le sergent-chef Copinathan, a ensuite sauté suivi de CW3. Une fois dans l'eau, le sergent-chef Copinathan s'est agrippé à CW3 et a commencé à l'attirer vers le bas à force de se démener et de hurler pour réclamer de l'aide. Après quelques instants, il a relâché sa prise et a été vu partir à la dérive en raison du courant. C'est la dernière fois que T. Copinathan a été aperçu vivant.

Concernant Chang Hom Lam et Chang Joo Sang, ils se retrouvent dans l'eau en compagnie de Lim Chin Pong (CW4) et de six autres personnes. Ils tentent de gagner le phare Horsburgh à la nage en restant en groupe. Après une ou deux heures, ils réalisent qu'ils ne pourront pas atteindre leur objectif en raison du courant très fort. A ce stade, Chang Hom Lam et Chang Joo Sang décident de se séparer du groupe pour tenter de gagner tout seuls le phare. Ils prétendent que cette méthode est beaucoup plus rapide que la nage en grand groupe. Ils s'écartent donc des autres naufragés et c'est la dernière fois qu'ils ont été aperçus, eux aussi, vivants.

En tout, treize survivants sont ensuite repêchés en plusieurs fois et à des moments différents par des bateaux de pêche et un pétrolier. Dès que la nouvelle du naufrage de la RSN *Harbour Launch n° 3* parvient aux autorités, dans la matinée du 25 juin 1980, une opération de recherche et de sauvetage est lancée par la marine et la police maritime de la République de Singapour. Les recherches durent six jours et s'étendent jusqu'à 160 milles au nord du phare Horsburgh. Aucun survivant n'est trouvé. Cependant, en trois occasions, deux gilets de sauvetage intacts et deux autres abîmés — tous provenant de l'infortuné navire — sont repérés et repêchés en divers endroits. Des recherches complémentaires sont menées par des avions de la RSAF au-dessus des eaux baignant les îles malaisiennes et indonésiennes avoisinantes. Aucun des trois disparus n'est retrouvé.

Selon le témoignage du major Poter Chen (CW5), les conditions météorologiques en juin 1980 autour du phare Horsburgh étaient censées être excellentes. A cette époque de l'année, celle de la mousson du sud-ouest, nul ne prévoyait une mer agitée et du mauvais temps.

D'après les preuves dont nous disposons, il semble que, malgré son appellation de RSN *Harbour Launch n° 3*, ce bâtiment n'était pas vraiment une vedette conçue uniquement pour patrouiller dans la zone portuaire. Son usage n'était donc pas limité aux eaux du port. Il convient

également de noter que d'autres navires du même type avaient déjà rallié le phare Horsburgh sans le moindre incident. J'ai examiné les preuves relatives à la navigabilité de ce navire et je n'ai aucune raison de douter qu'il était parfaitement en mesure de prendre la mer. Les preuves démontrent que, le 24 juin 1980, la RSN *Harbour Launch n° 3* a coulé près du phare Horsburgh un peu après 13 heures après avoir fait eau sur sa proue en raison d'une mer étonnamment agitée. J'ai également découvert que les trois personnes disparues avaient abandonné le navire en train de couler en sautant dans l'eau. Depuis le moment où elles ont été vues vivantes pour la dernière fois, elles n'ont pas été retrouvées, en dépit de tous les efforts. Compte tenu des circonstances, je conclus que les trois intéressés ont péri en mer au large du phare Horsburgh en raison du naufrage de la RSN *Harbour Launch n° 3*. Je conclus aussi que, même si les corps des trois malheureux n'ont pas été retrouvés, on peut croire au-delà de tout doute raisonnable qu'ils ont péri ainsi.

Compte tenu des circonstances dans lesquelles la RSN *Harbour Launch n° 3* a sombré, je conclus que personne n'est coupable de cet accident et que la mort de T. Copinathan, de Chang Hom Lam et de Chang Joo Sang est à mettre au compte de la malchance.

(Signé) Tan Soo KING,

Coroner de l'Etat. Singapour

COPIE CERTIFIÉE AUTHENTIQUE

[Tampon : «Coroner de l'Etat, Singapour, 4 août 1981».]

[Sceau.]

ANNEXE 156

**RAPPORT EN DATE DU 6 MAI 1983 DE LA DOUZIÈME RÉUNION TRIPARTITE DU GROUPE
D'EXPERTS TECHNIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION DANS LES DÉTROITS
DE MALACCA ET DE SINGAPOUR TENUE LES 5 ET 6 MAI 1983**

Confidentiel
Kuala Lumpur

Lettre de transmission

La douzième réunion tripartite du groupe d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et Singapour soumet ci-après son rapport comme pièce jointe.

Daté du 6 mai 1983

(Signé) J. E. HABIBIE,
Chef de la délégation indonésienne.

(Signé) M. THILAGADURAI,
Chef de la délégation malaisienne.

(Signé) CAPT. CHITHARANJAN,
Chef de la délégation de Singapour.

**La douzième réunion tripartite du groupe d'experts techniques sur la sécurité de la
navigation dans les détroits de Malacca et Singapour,
5 et 6 mai 1983**

Table des matières

1. Rapport de la douzième réunion tripartite du groupe d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et Singapour, 5 et 6 mai 1983, Kuala Lumpur.

2. Annexes :

- A. Liste des délégués
- B. Allocution d'ouverture prononcée par S. E. Dato Abu Hassan bin Haji Omar, vice-ministre des transports, Malaisie
- C. Ordre du jour
- D. Avis de Singapour aux navigateurs, édition n° 6/82
- E. Document d'information malaisien : amélioration des aides à la navigation de priorité II — balise de Tanjong Tohor Beacon
- F. Etat actuel de la mise en œuvre des aides à la navigation de priorité II.

Rapport de la douzième réunion tripartite du groupe d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et Singapour, 5 et 6 mai 1983, Kuala Lumpur

Introduction

1. En vertu de la décision de la onzième réunion du groupe tripartite des experts techniques (TTEG) tenue le 3 août 1982 à Djakarta, le TTEG a tenu sa douzième réunion à Kuala Lumpur les 5 et 6 mai 1983.

2. Les délégués de l'Indonésie, de la Malaisie et de Singapour ont participé à la réunion. La liste des délégués figure à l'annexe A.

Cérémonie d'ouverture

3. S. Exc. Dato Abu Hassan bin Haji Omar, vice-ministre des transports de Malaisie, déclare la réunion ouverte. Le texte de son allocution figure à l'annexe B.

Election du Président

4 M. M. Thilagadurai, chef de la délégation malaisienne, est élu président de la réunion à l'unanimité.

Adoption de l'ordre du jour

5. La réunion adopte l'ordre du jour reproduit à l'annexe C.

Business arrangement

6. La réunion décide de débattre de tous les points de l'ordre du jour en séance plénière.

Mise en œuvre du système de séparation du trafic

7. La réunion examine le fonctionnement du dispositif de séparation du trafic (TSS). La délégation indonésienne signale l'absence de toute violation majeure du dispositif. Elle estime que trois VLCC [très grands pétroliers] environ empruntent tous les jours les détroits. Dans l'ensemble, le TSS semble assez bien fonctionner.

8. La délégation malaisienne signale que, sur la base d'observations réalisées depuis le phare du banc profond d'une brasse, on estime que 250 navires de toutes tailles empruntent en moyenne tous les jours les détroits. Cependant, cette observation visuelle ne permet pas de vérifier le respect du TSS par lesdits navires. Afin de mieux faire connaître le TSS, la Malaisie l'a inclus dans le programme d'examen.

9. La délégation de Singapour signale qu'en règle générale le TSS fonctionne sans anicroche. Un seul incident est à signaler : un caboteur ayant emprunté le mauvais couloir (des mesures appropriées ont été prises à l'encontre du capitaine du navire).

10. Les participants à la réunion conviennent que le TSS fonctionne correctement sans violation majeure.

Rapport sur les épaves

11. En vertu de la décision adoptée par la dixième réunion du TTEG tenue à Singapour, la délégation malaisienne informe la réunion qu'une demande de détails supplémentaires sur l'épave gisant à 01° 43' 36" de latitude nord et 102° 44' 25" de longitude est a été adressée au service hydrographique britannique (Taunton). La réponse reçue indique que la source de la position de l'épave sur les cartes de l'Amirauté est la carte indonésienne n° 12. La délégation indonésienne accepte d'enquêter sur l'affaire et d'informer les Etats côtiers en conséquence.

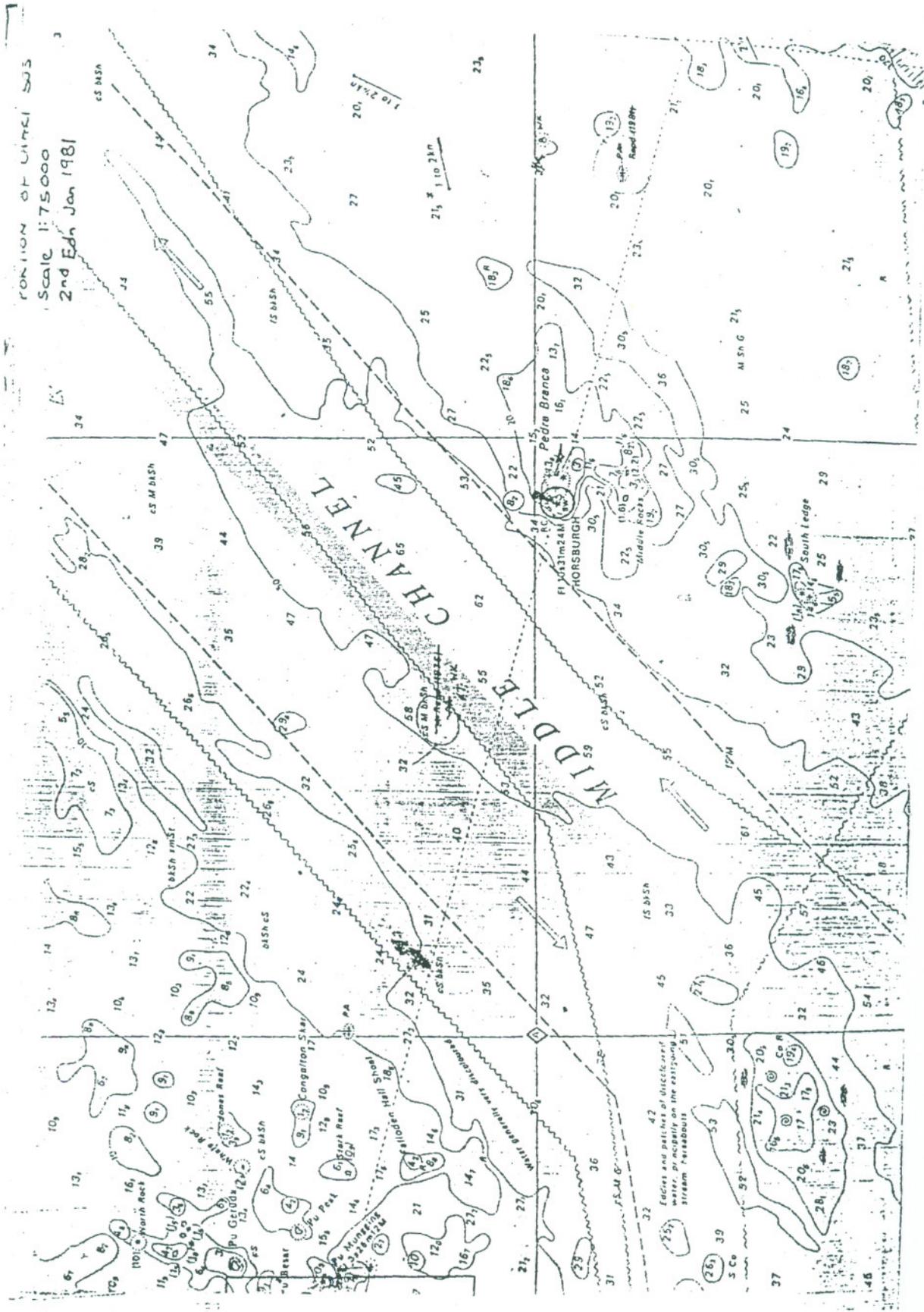
12. La délégation de Singapour informe la réunion que deux épaves ont été vérifiées à proximité du phare Horsburgh. Les positions respectives de ces épaves ont été communiquées aux navigateurs par le biais de l'avis reproduit à l'annexe D.

13. La délégation indonésienne informe également la réunion que leur programme de vérification de la position de plusieurs épaves dans les eaux indonésiennes a dû être provisoirement suspendu en raison de contraintes budgétaires. Elle s'engage à prévenir les autres Etats côtiers de la reprise du programme.

Annexe D

**Avis de Singapour aux navigateurs
Edition n° 6/82**

	SECTION II 2° éd. 1/1/81 LAST MM 9/82 PSAHd	Edition n° 6/82 (NM 59/82)
503		
Supprimer	Epave «Repd (1976) PA»	1° 20' 46" N 104° 22' 37" E
	Epave dangereuse «Repd (1981) PA»	1° 19' 18" N 104° 27' 12" E
	Profondeur 20 ₁ mètres	1° 19' 58" N 104° 27' 14" E
Insérer	La profondeur minimale relevée au-dessus de l'épave est de 47 mètres. Elle est entourée d'une ligne de danger portant l'inscription «Wk».	1° 20' 4" N 104° 22' 50" E
	La profondeur minimale relevée au-dessus de l'épave est de 8 mètres. Elle est entourée d'une ligne de danger portant l'inscription «Wk».	1° 19' 58" N 104° 27' 19" E



ANNEXE 157

RAPPORT D'ENQUÊTE DU 22 JUIN 1985 SUR L'ÉCHOUAGE DU MV KOTA ANGKASA

[note manuscrite illisible]

1. Introduction

1.1. Caractéristiques du navire

Nom :	MV [navire à moteur] <i>Kota Angkasa</i>
N° officiel :	381915
Port d'enregistrement :	Singapour
Indicatif d'appel :	S6HV
Année de construction :	1972
Jauge brute :	3 445,99
Jauge nette :	1 860,99
Longueur :	102 mètres
Largeur :	14 mètres
Vitesse :	13,25 nœuds
Classification :	Bureau Veritas
Propriétaires :	Pacific International Lines Pte Ltd. 45 Market Street Singapour 0104
Exploitant :	Pacific International Lines Pte Ltd. 45 Market Street Singapour 0104

1.2. Le 22 juin 1985 à 2 h 55, le MV *Kota Angkasa* s'est échoué au large du phare Horsburgh à environ 01° 19,4' de latitude nord et 104° 24,5' de longitude est.

1.3. Les principaux membres de l'équipage — à savoir le capitaine, le second, le troisième mécanicien et le timonier — ont été interrogés.

1.4. L'échouement n'a provoqué ni pollution, ni blessure ou mort d'homme.

1.5. Le navire est endommagé dans la partie inférieure de sa coque en raison de l'échouement (voir l'annexe IV).

1.6. Le navire est parvenu à se remettre à flot par ses propres moyens. Il a regagné Singapour pour y décharger sa cargaison et il a ensuite été placé en cale sèche pour procéder aux réparations de sa carène.

1.7. Liste des annexes

- I Déclarations faites par l'équipage
- II Interrogatoires de l'équipage
- III Entrées du registre de bord
- IV Rapport du plongeur
- V Note de protestation
- VI Carte indiquant la route empruntée et la position de l'échouement
- VII Certificats de sécurité du MV *Kota Angkasa*

2. Evénements ayant précédé l'échouement

2.1. Le MV *Kota Angkasa* quitte Singapour le 21 juin 1985 à 23 heures à destination de Bangkok, Thaïlande. A son départ de Singapour il accuse un tirant de 4,65 mètres à l'avant et de 6,45 mètres à l'arrière.

2.2. Le signal «En avant toute» est donné à 23 h 42 le 21 juin 1985 et le navire atteint progressivement sa vitesse maximale comprise entre neuf nœuds et neuf nœuds et demi. Il suit une route au 082° vrai.

2.3. Le capitaine confie le navire au second et descend dans sa cabine à 1 heure le 22 juin 1985. Le second assure les quarts de 0-4 heures et de 12-16 heures.

2.4. Le navire est en pilotage automatique depuis que le signal «En avant toute» a été donné. Le matelot breveté assure la veille sur la passerelle avec le second.

2.5. A 2 h 30, alors que le navire est encore en pilotage automatique, il modifie son cap et passe au 49° vrai afin de laisser le phare Horsburgh à tribord. Le navire s'est également placé dans le couloir approprié, tel qu'il est fixé par le dispositif de séparation du trafic dans cette zone.

2.6. La dernière position avant l'échouement est relevée à 2 h 45 alors que le navire est à 64° vrai et 2,7 milles du phare Horsburgh. Un autre navire fait route en même temps dans la même direction et le rattrape par la hanche bâbord.

2.7. A 2 h 49, le matelot breveté signale une lumière tremblotante droit devant, vraisemblablement celle d'un petit bateau de pêche. Le second ne parvient pas à trouver l'écho correspondant sur l'écran du radar que ce dernier soit réglé sur 3 ou 6 milles de portée. Le second demande alors au matelot de passer en pilotage manuel et de placer la barre à tribord 10.

2.8. Dans sa tentative d'éviter le bateau de pêche, le navire se rapproche du phare Horsburgh. La barre étant toujours à tribord 10, le second suppose que le navire pourra passer au sud des hauts-fonds de Middle Rocks.

2.9. A 2 h 55, le navire s'échoue à environ 0° vrai et 0,45 mille du phare Horsburgh.

3. Evénements ayant suivi l'échouement

3.1. Le navire touche le fond alors qu'il fait route au 80°. Il commence ensuite à accuser une gîte de 3,5° à bâbord.

3.2. Le second déclenche l'alarme générale et fait stopper les machines. Dès qu'il sent l'impact de l'échouement, le capitaine se précipite sur la passerelle. Aucune tentative de remise à flot à l'aide des machines n'a lieu.

3.3. Tous les membres de l'équipage reçoivent l'ordre d'enfiler leurs gilets de sauvetage et de se préparer à affaler les canots de sauvetage.

3.4. Le capitaine donne l'ordre de sonder tous les réservoirs et bouchains.

3.5. Les tentatives d'établissement d'un contact radio avec Singapour se soldent par un échec en raison de la portée limitée du poste VHF du navire.

3.6. Le second lance un message de détresse sur la VHF. Le capitaine nie les allégations du second selon lesquelles il aurait opiné en signe d'assentiment lorsque l'intéressé lui a demandé s'il fallait lancer un message de détresse.

3.7. Le navire *Pacific Ranger* parvient rapidement à proximité du lieu de l'incident pour répondre à la demande d'assistance. Il est prié de relayer un message aux propriétaires du *Kota Angkasa* et repart après avoir été informé qu'aucune assistance n'est requise.

3.8. Les signaux de jour et de nuit prévus pour les navires échoués par le règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972 sont émis ou montrés.

3.9. Le navire parvient à se dégager à 11 h 50 le 22 juin 1985 pendant la marée haute.

3.10. Le remorqueur de sauvetage *Smit Colombo* arrive à proximité du lieu de l'échouement à 12 heures, mais aucune demande d'assistance ne lui est adressée.

4. Constatations

4.1. Le passage près du phare Horsburgh est une voie très fréquentée et une zone critique sous l'angle de la navigation. Il s'agit d'une zone où la densité du trafic convergent est très élevée et la liberté de mouvement restreinte par l'espace maritime réduit.

4.2. Le capitaine n'était pas sur la passerelle et n'a pas non plus laissé d'instructions orales ou écrites visant à ce qu'on l'appelle à l'approche du phare Horsburgh.

4.3. Le temps était beau et clair, la visibilité bonne et la mer calme.

4.4. Le navire était en pilotage automatique alors qu'il traversait des eaux dangereuses dans une zone exigüe.

4.5. Le navire avait emprunté la route prévue par le dispositif de séparation du trafic avant de s'échouer. Le capitaine a précisé qu'il n'avait qu'une vague idée des recommandations formulées dans le cadre de ce dispositif en vertu de l'article 10 du règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972.

4.6. Le navire faisait route à pleine vitesse au moment de l'échouement et sa barre était placée à tribord 10.

4.7. Voici les extraits des tableaux pertinents de l'Amirauté et de PSA concernant les prévisions des marées au large du phare Horsburgh :

Hauteur de marrées		Courant de marrées		
		Heure de basses eaux	Heure des hautes eaux	Vitesse
le 21 à 23 h 56 : 2 mètres				
le 22 à 6 h 50 : 0,1 mètre	0 h 46		5 h 13	+3,7 nœuds
à 14 h 30 : 2,2 mètres	10 h 18		13 h 43	-1,9 nœud
			17 h 23	- 1,2 nœud
			20 h 59	-1,6 nœud
	(-) à l'azimut 236° (V)		(+) à l'azimut 056° (V)	

4.8. Le téléphone qui est un moyen de communication vital entre la passerelle et la cabine du capitaine ne fonctionnait pas correctement : le capitaine pouvait appeler la passerelle de sa cabine, mais l'opération inverse n'était pas possible.

4.9. L'échosondeur était en panne et sa réparation aurait exigé la mise au radoub.

4.10. Tout de suite après l'échouement, le capitaine n'a pas eu recours aux moteurs ni tenté de procéder à un déballastage en vue de dégager le navire. Pour justifier sa décision de ne pas pomper les ballasts, il a expliqué qu'il craignait ce faisant d'aggraver encore la situation.

4.11. Tous les réservoirs et bouchains ont été sondés et une très faible infiltration d'eau de mer a été détectée dans le bouchain bâbord de la cale n° 1. Un pompage continu de l'eau de mer a été alors déclenché.

4.12. Le capitaine a ordonné à tous les membres de l'équipage d'enfiler leur gilet de sauvetage et de se préparer à descendre les canots de sauvetage au cas où une urgence se déclarerait.

4.13. Une inspection sous-marine a été effectuée par des plongeurs hors des limites du port de Singapour le 23 juin 1985. Aucune avarie de l'hélice ou du gouvernail n'a été constatée. Les dommages concernent les bordés de fond depuis l'endroit situé sous l'écouille n° 3 jusqu'à la poupe du navire (voir l'annexe IV).

4.14. Les certificats de sécurité délivrés par le Bureau Veritas — certificat international de franc-bord, certificat de sécurité radio, certificat de sécurité de construction cargo et certificat de sécurité du matériel d'armement cargo — étaient valides au moment de l'échouement.

5. Conclusions

5.1. Le capitaine s'est montré irresponsable et négligent en adoptant une attitude laxiste concernant le contrôle de la navigation et la piètre préparation du passage du détroit. Il a omis de laisser la moindre instruction écrite ou verbale afin qu'on envoie le chercher à l'approche du phare Horsburgh, alors que sa présence sur la passerelle aurait selon toute probabilité permis d'éviter cet incident.

5.2. Malgré les prévisions disponibles concernant les marées et la nature des fonds marins, le capitaine n'a pas jugé bon d'envisager l'allègement du navire afin d'éviter que le navire ne se brise sous l'effet des pressions exercées par l'arc ou le contre-arc au niveau des œuvres vives au moment de la marée descendante.

5.3. Le capitaine a omis de vérifier que le pilote automatique était désactivé pendant la navigation dans des eaux dangereuses ou exigües. Il a permis l'activation de ce pilote en violation de ses ordres permanents concernant le passage en pilotage manuel dans les couloirs de navigation.

5.4. Le second a piloté le navire de manière non professionnelle, indigne d'un marin avant l'échouement. Il a modifié le cap sans déterminer au préalable sa position et a omis d'évaluer l'effet désiré de cette correction de trajectoire en fixant la position du navire. Il a également dévié de sa course pour éviter le bateau et les hauts-fonds de Middle Rocks sans tenir pleinement compte de l'effet des courants de marée à l'instant en cause, provoquant ainsi une dérive du navire vers le nord et, finalement, l'échouement.

5.5. Le second a omis de faire monter le capitaine sur la passerelle alors qu'il hésitait sur la conduite à tenir.

5.6. Le second a omis de prendre les mesures les plus appropriées dans les circonstances de l'espèce pour éviter le danger imminent en stoppant les machines et en exécutant une propulsion vers l'arrière tout en tenant compte du fait que la moindre modification de la course du navire vers tribord ou bâbord rapprocherait celui-ci du phare Horsburgh ou ferait peser un risque d'abordage avec le bâtiment navigant sur sa hanche bâbord respectivement.

5.7. Au vu de ce qui précède, la cause de l'échouement tient à ce que le second — pensant que le navire pourrait passer en toute sécurité au sud des hauts-fonds de Middle Rock — a mis la barre à tribord 10 sans tenir dûment compte des courants de marée. Il aurait dû corriger sensiblement sa course en tournant la barre davantage à tribord afin de contrebalancer l'effet des

courants de marée de nord-est. Il a également modifié sa course sans contrôler sa position et sans vérifier que le navire maintiendrait l'effet désiré du changement de cap.

6. Recommandations

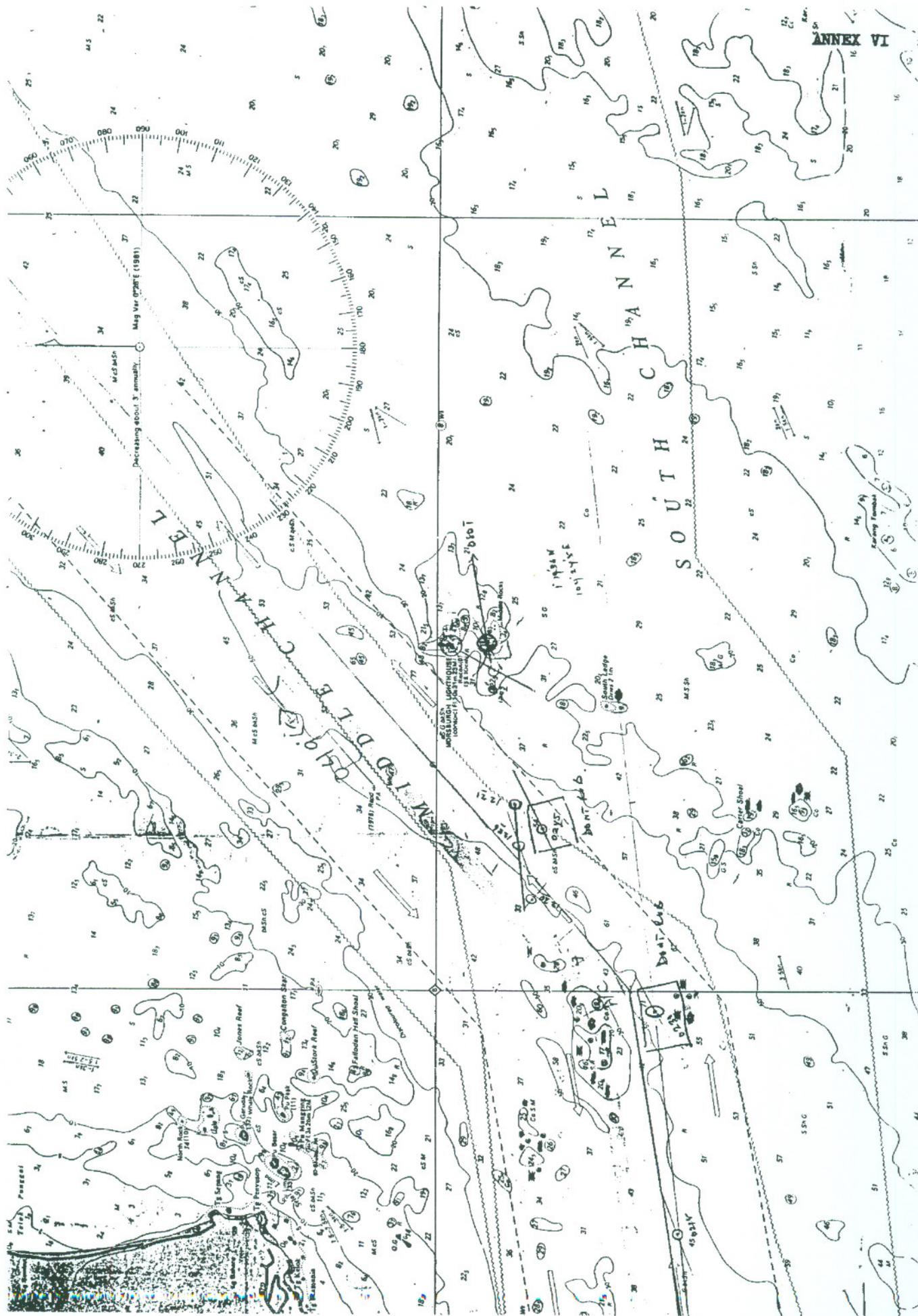
6.1. Aucune enquête formelle n'est recommandée dans la mesure où il est douteux qu'elle apporterait des faits nouveaux.

6.2. L'échouement est le résultat direct de la conduite irresponsable et négligente du capitaine (qui a montré une attitude laxiste concernant le contrôle de la navigation et la piètre préparation du passage du détroit et de la manière non professionnelle et indigne d'un marin) et de la manière dont le second a mené l'action préventive. La conduite du second après l'échouement prouve que l'intéressé manque des qualités propres à un bon marin. Je recommande que le capitaine et son second se voient interdire de servir sur des navires de Singapour.

(Signé) CHOON,

Expert maritime.

31 juillet 1985



ANNEXE 158

RAPPORT ANNUEL DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR POUR L'ANNÉE 1987

Installations et services connexes

Zones franches

La zone franche dans le port a été créée en 1969 pour faciliter le commerce de l'entreposage et promouvoir la gestion des transbordements. Le périmètre du port et le terminal du fret aérien sont des zones franches. Les marchandises sont stockées dans ces zones sans la moindre documentation douanière jusqu'à leur sortie sur le marché. Elles peuvent également être traitées et réexportées avec des formalités douanières réduites au minimum. PSA propose quelque 430 000 mètres carrés d'espace de stockage couvert dans la zone franche et presque quatre fois cette surface d'espace de stockage à ciel ouvert.

Entreposage

PSA dispose d'environ 370 000 mètres carrés d'espace de stockage couvert hors de la zone franche, ce qui en fait le plus gros propriétaire d'entrepôts de Singapour. Le complexe sur plusieurs étages et le complexe de Pasir Panjang sont les principaux ensembles d'entrepôts de PSA. Des réductions de loyer ont été accordées en 1987.

Le complexe à plusieurs étages offre des espaces de bureau, d'entreposage et de traitement des marchandises et se répartit en trois immeubles de onze étages et deux immeubles de dix étages. L'intégration des installations et leur proximité du port permettent aux utilisateurs de regrouper leurs opérations et de réduire leurs frais généraux permanents.

L'un des entrepôts du complexe de Pasir Panjang a fait l'objet d'une rénovation complète afin de servir de centre de distribution régionale à un grand fabricant américain. La société a commencé ses opérations commerciales en décembre.

Services d'approvisionnement en mazout lourd et en eau douce

Le mazout lourd et l'eau douce sont livrés aux navires soit lorsque ceux-ci sont amarrés le long des quais, soit lorsqu'ils sont ancrés dans le port. La quantité de mazout livré a augmenté de 8 % et atteint 8,52 millions de tonnes, ce qui renforce la position de Singapour en tant que port majeur de soutage.

Une «installation de mazoutage d'usage commun» est prévue pour 1988 en vue de combiner les ressources des trois terminaux de mazoutage de Tanjong Pagar. Elle permettra de réaliser des économies de personnel et d'échelle.

Services maritimes

Les navires de Singapour peuvent jouir des services de pilotage et de remorquage de PSA 24 heures sur 24. L'accroissement du trafic maritime s'est traduit par une augmentation du nombre des prestations de pilote qui a augmenté de 5 % et atteint 64 000 dont 98 % réalisés dans un délai

d'une demi-heure à compter de l'heure de la commande. Le nombre de remorquages a augmenté de 3 % et atteint 53 288. En 1988, trois autres unités louées viendront s'ajouter à la flotte de PSA qui comprend déjà douze remorqueurs.

Pour assurer la navigation sûre des navires, PSA entretient des aides (phares, bouées, balises) et procède à des études hydrographiques visant à établir des cartes marines. Les phares de Bedok, Sultan Shoad et Pulau Pisang ont été automatisés en 1978, 1984 et 1986 respectivement. Les phares Raffles et Horsburgh seront automatisés en 1988 au prix de 1,2 million de dollars.

Il est possible d'effectuer des inspections de dégazage sur les navires admis dans le chantier naval en vue d'y subir des réparations ou un travail à chaud. La reprise du secteur des réparations maritimes a provoqué une augmentation de 13 % du nombre d'inspections qui atteint désormais 2 946.

Le centre de réception des résidus de Pulau Sebarok dispose d'installation de réception et de traitement des résidus de pétrole, de boues, d'eaux de ballast sales et d'eaux de nettoyage de soute. Le volume total des résidus de pétrole et des eaux de nettoyage de soute déchargées dans le centre a augmenté de 7 % et atteint 136 500 mètres cube. Le renforcement du yen japonais et la compétitivité accrue des chantiers navals locaux contribuent à attirer davantage de pétroliers à Singapour.

- A) Les entrepôts de PSA ont connu un taux d'occupation de presque 80 % en 1987.
 - B) Singapour est l'un des principaux ports de dégazage au monde.
 - C) Capable de traiter de gros volumes de produits métallurgiques et sidérurgiques et d'engrais en sac, Jurong Port a vu sa capacité de traitement du fret augmenter de 9 % en 1987.
-

ANNEXE 159

RAPPORT D'ENQUÊTE DU 20 JUIN 1988 SUR L'ÉCHOUEMENT DE MV *BINTA YAR'ADUA*

CA 142

Enquêtes sur l'échouement du navire motorisé nigérian *Binta Yar'Adua* au large du phare
Horsburgh le 20 juin 1988

[Note manuscrite illisible.]

1. Introduction

Le navire motorisé (MV) *Binta Yar'adua* appareille de Singapour à destination de Hong Kong. Le 20 juin 1988 vers 4 h 55, il s'échoue à 01° 19,5' de longitude nord et 104° 24,75' de latitude est (à 4 encablures du phare Horsburgh). Il est gravement endommagé au niveau de ses œuvres vives et de ses structures internes. La plupart des citernes à double paroi, ainsi que la soute n° 3 prennent l'eau. Le navire est remis à flot le 23 juin 1988 à l'issue du déchargement d'environ 4000 tonnes de marchandises. Il est ensuite remorqué jusqu'à Singapour où sa cargaison est déchargée et où il est ensuite placé en cale sèche pour y subir des réparations permanentes. L'incident n'a pas provoqué de pollution et aucune personne n'a été blessée.

2. Caractéristiques du navire

Nom :	<i>Binta Yar'adua</i>
N° officiel :	376088
Port d'enregistrement :	Lagos
Jauge brute :	13 315
Type de navire :	Conteneur polyvalent
Année de construction :	1986
Classification :	Lloyds Register of Shipping
Membres de l'équipage :	30 personnes
Propriétaires :	Mss Africa Ocean Lines Ltd 5 Creek Road Adapa, Lagos Nigeria

3. Liste des annexes

- Annexe 1 rôle de l'équipage
- Annexe 2 copie des certificats obligatoires du navire
- Annexe 3 copie de la carte utilisée par le navire
- Annexe 4 rapport de déclaration d'avarie du capitaine
- Annexe 5 déclarations des témoins
- Annexe 6 extraits du journal de bord
- Annexe 7 copie du plan de chargement
- Annexe 8 consignes résumées de la timonerie
- Annexe 9 rapport du plongeur
- Annexe 10 plan des citernes à double paroi du navire

4. Séquence des événements ayant précédé l'échouement

1. Le navire est parti de Santos (Brésil) à destination de la Chine via Singapour et Hong Kong. Il arrive à Singapour le 16 juin 1988 et jette l'ancre dans l'aire de mouillage orientale. A Singapour, il embarque une cargaison de contreplaqué et de marchandises diverses à destination de Hong Kong et entreprend des réparations sur le système de contrôle passerelle du moteur principal.

2. Le 19 juin 1988 à 20 h 30, un pilote de PSA (Port of Singapore Authority) monte à bord du navire qui n'est pas encore totalement prêt à lever l'ancre dans la mesure où la cargaison n'est pas arrimée. A 22 heures, l'équipage termine l'arrimage.

3. A 22 h 23, le navire commence à lever l'ancre. A 22 h 24, l'ancre est levée. Le pilote guide le navire hors du port. A 23 h 15, le pilote quitte le navire.

4. Peu après avoir traversé le couloir menant vers l'ouest du dispositif de séparation du trafic (TSS) et s'être glissé dans le couloir menant vers l'est, le navire commence des essais en mer en vue de vérifier le système de contrôle à distance du moteur principal qui vient d'être réparé à Singapour.

5. Le 20 juin 1988 vers 2 heures, les essais en mer se terminent. Le capitaine fait demi-tour et traverse le couloir du TSS pour revenir à Singapour. A 3 h 18, les techniciens (qui ont effectué les essais en mer) débarquent en un endroit situé à 01° 15,3' de latitude nord et 104° 05,4' de longitude est au large de la bouée du haut-fond de Johor.

6. A 3 h 20, le navire reprend sa route vers Hong Kong. Un peu plus tard, il traverse le couloir du TSS menant vers l'ouest et se glisse dans le couloir menant vers l'est. A 3 h 42, alors qu'il se trouve à 01° 15,4' de latitude nord et 104° 05,4' de longitude est, le capitaine ordonne de mettre les machines en avant toute et prend le cap 089° (V) et (G) (voir la carte de l'annexe 3).

7. A 4 heures, le second relève la position du navire. Un peu plus tard, il confie le quart au premier officier et quitte la passerelle.

8. Vers 4 h 10, le capitaine «acquiert» le signal du phare Horsburgh sur l'aide radar au pointage automatique (ARPA). (Cette procédure permet de différencier l'écho acquis des autres.) Il montre ensuite au second la position du phare sur l'écran radar et visuellement. Il montre aussi au premier officier l'endroit où il faudra corriger le cap. Quelques minutes plus tard, le capitaine quitte la passerelle.

9. A 4 h 15, le premier officier relève la position du navire en prenant l'azimut et la distance depuis un point qu'il identifie comme Tanjong Ayam. Il constate que le navire a légèrement dérivé (deux encablures) au sud de sa route. Il corrige le cap de 089° (V) à 083° (V) sur le pilote automatique (voir l'annexe 3).

10. A 4 h 30, le premier officier relève de nouveau la position du navire. Il constate que le navire se trouve légèrement au nord de sa route. Il corrige le cap de 083° (V) à 073° (V) sur le pilote automatique.

11. Vers 4 h 45, alors que le phare Mungging est par le travers du navire, le premier officier demande à l'homme de pont compétent de prendre la barre et de passer au 045° (G). Il se rend ensuite dans la chambre des cartes et calcule la position à l'aide d'un relèvement radar et de la distance par rapport à Tanjong Punggai. La position du navire est d'environ trois encablures à l'est de la route prévue sur la carte. Il reste dans la chambre des cartes pour étudier les autres cartes.

12. Deux minutes plus tard, le pilote informe le premier officier que le phare Horsburgh a été aperçu à l'avant bâbord et non à l'avant tribord. Le premier officier se rend dans la timonerie, jette un coup d'œil et redescend dans la chambre des cartes. Il vérifie le radar (pour lire les données affichant le relèvement et la distance de Tangong Punggai saisis à 4 heures 45) et la carte pour être certain d'avoir correctement relevé la position à 4 heures 45. Il constate que c'est bien le cas.

13. Quelques minutes plus tard, le premier officier remonte dans la timonerie. Il réfléchit à ce qui pourrait expliquer cette anomalie. Entre-temps le cadet rentre également dans la chambre des cartes pour vérifier. Le premier officier constate que le phare se rapproche à l'avant bâbord. Vers 4 h 55, il ordonne «Tribord toute». Quelques instants plus tard, le navire accuse de fortes vibrations, ralentit et s'échoue. Le premier officier place la commande de pas des hélices sur la position zéro et envoie chercher le capitaine.

4. Séquence des événements ayant suivi l'échouement

1. Le capitaine se rue immédiatement sur la passerelle. Il relève la position du navire et constate qu'il s'est échoué sur des hauts-fonds à environ quatre encablures à l'est du phare Horsburgh à un azimut de 090° (G).

2. Le capitaine ordonne au premier officier, au second et au chef mécanicien de sonder tous les compartiments et de relever la profondeur de l'eau autour du navire.

3. De 5 h 03 à 5 h 19 et de 6 h 43 à 7 h 11, le capitaine tente de remettre le navire à flot à l'aide des moteurs mais ses essais s'avèrent infructueux.

4. Les sondages révèlent que huit des citernes de ballast à double fond et la soute n° 3 ont été inondées (voir l'annexe 10). Le navire est échoué depuis la proue jusqu'à la cloison de la salle des machines. L'hélice est dégagée.

5. A 7 h 21, le capitaine envoie des messages urgents au Port Master [capitaine de port], à l'agent local et au représentant du propriétaire à Singapour.

6. A 10 h 58, un remorqueur de sauvetage accoste le navire. Vers 13 heures, le représentant du propriétaire monte à bord. Vers 16 h 30, des plongeurs spécialisés dans le sauvetage commencent à étudier la situation sous l'eau pour évaluer l'étendue des dommages.

7. Vers 19 heures, un représentant de l'assureur du navire monte à bord. Vers 19 h 30, les plongeurs remontent et décrivent au cap l'étendue des dommages (voir l'annexe 9).

8. Le 21 juin 1988 vers 12 h 52, après avoir consulté l'assureur et le représentant du propriétaire, le capitaine signe une convention de sauvetage (formulaire Lloyds Open Form) avec Ms Salvindo. L'équipe de sauvetage commence à intervenir.

9. Vers 7 h 30, la mer devient houleuse et le navire commence à embarquer de l'eau sur le pont. Le capitaine réalise presque en même temps que le compartiment abritant la gaine technique est inondé. A 7 h 52, le capitaine signe une autre convention de sauvetage avec Ms Smit Tank Towage and Salvage Company.

10. L'équipe de sauvetage pressurise les cuves inondées et allège le navire en déchargeant quelque 4000 tonnes de marchandises extraites du pont et des soutes sur des allèges.

11. Le 23 juin 1988 vers 15 h 23, le navire flotte de nouveau en eau profonde. Les remorqueurs de sauvetage l'ont remorqué à bonne distance des récifs et l'escortent ensuite jusqu'à Singapour. Le navire mouille au large de la bouée du banc du Johor le temps de subir des réparations provisoires.

12. Le 30 juin 1988 à 5 h 31, le navire vient s'amarrer au quai Sembawang pour débarquer toute sa cargaison, puis repart mouiller en attendant d'être admis en cale sèche.

13. Le navire entre en cale sèche le 9 août 1988. Ses plaques et ses armatures endommagées sont réparées et d'autres travaux effectués. Les réparations s'achèvent le 29 août 1988. Le navire mouille encore à Singapour en raison d'un litige opposant les diverses parties.

6. Constatations

1. Au départ de Singapour, le navire comptait un équipage de 30 Nigériens plus 2 Taiwanais surnuméraires. Selon le représentant du propriétaire, le navire devait être vendu à une société taiwanaise à la fin du voyage. Les surnuméraires étaient des ingénieurs travaillant pour le nouveau propriétaire. Une copie du rôle de l'équipage figure à l'annexe 1.

2. Le capitaine, le premier officier et les autres officiers et ingénieurs étaient titulaires des certificats de compétence requis délivrés par le ministère britannique du commerce.

3. Les certificats du navire étaient tous valides au moment de l'échouement. Des copies des certificats obligatoires figurent à l'annexe 2.

4. Le navire a été construit en 1986 et était apparemment neuf. Il était équipé d'un matériel de navigation moderne, y compris un gyro, un radar, un ARPA, un échosondeur, un loch et un système de navigation par satellite. Tout ce matériel était en état de marche et utilisé. Les officiers du navire ont également confirmé l'absence de défaillance d'un matériel quelconque avant l'incident.

5. Selon le capitaine, le système de contrôle depuis la passerelle avait connu des défaillances au cours du voyage Brésil-Singapour. A Singapour, le système avait donc été réparé par des ingénieurs est-allemands employés par le fabricant. Le capitaine avait demandé à son propriétaire l'autorisation d'effectuer des essais en mer pour vérifier le bon fonctionnement du système dans

des conditions réalistes. Le 19 juin 1988, après avoir débarqué le pilote, des essais en mer ont donc été effectués pendant que le navire empruntait le couloir du TSS menant vers l'est. Vers 2 heures le 20 juin 1988, une fois convaincu du bon fonctionnement du système de contrôle, le capitaine ordonne de rentrer à Singapour pour débarquer les techniciens au large de la bouée du banc du Johor. A 3 h 20, le navire reprend son voyage. Sans les essais en mer, il aurait passé le phare Horsburgh vers 3 heures.

6. Le premier officier, le pilotin et l'homme de pont compétent terminent leur service vers 22 h 30 le 19 juin 1988 (alors que l'ancre a été levée) et le reprennent à 4 heures le 20 juin 1988. Ils se sont donc reposés environ cinq heures lorsqu'ils prennent leur quart.

7. Le temps au moment de l'incident est calme et la visibilité claire. Le trafic dans le détroit est réduit. La marée au large du phare Horsburgh est supposée emprunter la direction nord-est (055° vrai) à environ deux nœuds.

8. La position du navire est relevée toutes les 15 minutes. Il est clair, d'après ces relèvements, que le navire n'a pas rencontré de courants ou de marées violents. Les corrections de cap effectuées pendant cette période sont mineures et peuvent être considérées comme normales pour un navire de cette taille.

9. Le premier officier a relevé la position du navire à 4 h 15, 4 h 30 et 4 h 45. Ces positions ont été obtenues en relevant un azimuth et une distance par rapport à des points identifiés par l'intéressé sur l'écran radar comme Tanjong Ayam, Tanjong Kelok et Tanjong Punggai respectivement. Aucune des ces positions n'a été vérifiée soit à l'aide d'un relèvement visuel, soit à l'aide d'un relèvement des distances entre le navire et d'autres points connus. Il est donc probable qu'elles étaient fausses.

10. Le navire se serait trouvé à quelque 0,9 mille au large du phare Horsburgh s'il avait emprunté la route figurant sur la carte. Les récifs à l'est du phare constituaient le danger le plus immédiat pendant le quart du premier officier. Alors même que le capitaine lui avait montré la position du phare Horsburgh sur le radar et visuellement, le premier officier n'a pas cru bon de se servir de ce point de référence pour vérifier ses relèvements et n'a pas non plus calculé son azimuth par rapport à l'ouvrage (à l'aide du radar ou visuellement). Il n'a pas non plus recouru à la technique de navigation par repères parallèles en se servant du phare. S'il l'avait fait, il aurait pu constamment vérifier les positions du navire par rapport au phare, aurait détecté toute dérive éventuelle et aurait pu prendre des mesures correctives.

11. De 4 heures jusqu'à environ 5 heures, le pilotin sert de vigie depuis la timonerie et n'a pas rempli la moindre fonction sur la passerelle. A mon avis, le premier officier aurait mieux fait de demander à l'intéressé de vérifier le cap, de relever des azimuths visuellement et de calculer la position.

12. Le premier officier ou le pilotin n'ont pas non plus vérifié le compas pour s'assurer que l'homme de pont compétent maintenait le bon cap. Ils ignoraient donc si l'intéressé suivait ou pas la route prévue.

13. Le navire était en pilotage automatique depuis environ 3 h 42. Vers 4 h 45, le premier officier commence à modifier la route calculée par ce système. Un peu plus tard, il demande à l'homme de pont compétent de prendre la barre. Avant de confier la barre à l'intéressé, le premier officier n'a pas fait passer les contrôles de commande du mode automatique au mode manuel. Ceci a été confirmé par le pilotin qui affirme avoir réparé un peu plus tard cette lacune après l'activation de l'alarme «correction de trajectoire» par le pilote automatique. Le navire était en mode de pilotage automatique lorsque l'homme de pont compétent a pris la barre : il aurait donc mal réagi aux sollicitations de la barre et adopté une route erratique le temps que le pilotin change le mode de pilotage. Ceci pourrait expliquer la dérive vers l'est par rapport à la route prévue.

14. Le livre de bord déclare que le premier officier a commencé à modifier le cap vers 4 h 50 (voir l'annexe 6). Compte tenu de la vitesse du navire et de ses positions telles qu'elles ont été relevées à partir de 4 heures, on estime que le cap aurait dû être corrigé à 4 h 40. A supposer que le navire n'ait commencé à corriger sa route qu'à 4 h 50, il aurait dérivé d'environ 1,5 mille à l'est de l'itinéraire prévu. Cela ressort clairement du témoignage du pilotin selon lequel le phare Horsburgh a été aperçu à l'avant bâbord après le passage au nouveau cap.

15. Il semble d'après le témoignage du premier officier et du pilotin que le premier a passé le plus clair de son temps (après avoir pris son quart) dans la chambre des cartes sans maintenir une veille efficace. Pendant les passages à proximité des côtes, les officiers sont tenus de passer le moins de temps possible dans la chambre des cartes afin de s'acquitter efficacement de leurs obligations en matière de navigation (par exemple relever des positions) et de veiller à ce qu'une vigie efficace soit maintenue.

16. Lorsque le pilotin a informé le premier officier que le phare était visible à l'avant bâbord, au lieu d'évaluer la situation et de prendre des mesures correctives, l'intéressé a gaspillé un temps précieux à un exercice futile : revérifier ses positions antérieures et essayer de comprendre ce qui aurait pu causer le problème. Apporter des corrections mineures à la route d'un navire (en fonction du vent, du courant, d'un cercle de giration accru, etc.) est une pratique très courante lors d'un trajet côtier. Un officier prudent placé dans la même situation aurait rapidement évalué le problème et modifié la route en virant à bâbord pour se diriger vers des eaux plus profondes et fuir le danger, puis vérifié la position du navire. Après confirmation de ladite position, il aurait corrigé le cap et soigneusement contrôlé la position du navire jusqu'à l'éloignement de la zone dangereuse.

17. Le premier officier affirme qu'alors que le phare était très proche, il a donné l'ordre «Tribord toute». Cependant, dans la suite de son témoignage il parle d'un autre ordre «Bâbord toute» (voir l'annexe 5). Le cap du navire au moment de l'échouement était 090° et le cap précédent 045°. Il est donc peu probable que le cap ait été corrigé à bâbord. Selon moi, même à ce stade tardif, l'échouement aurait pu être évité si le navire avait viré à bâbord pour s'éloigner des récifs.

18. Le capitaine est resté sur la passerelle d'environ 22 h 30 le 19 juin 1988 à environ 4 h 15 le 20 juin 1988. S'il était resté une demi-heure de plus ou jusqu'à la correction finale de la route du navire en vue de passer le phare Horsburgh, le navire aurait pu doubler cet ouvrage sans incident. Cependant, en l'occurrence, le capitaine a passé le commandement au premier officier (l'officier de pont le plus gradé) un peu plus tôt, après avoir donné à l'intéressé des instructions claires sur la manière de passer au large du phare Horsburgh. Cela s'explique peut-être par le fait que le capitaine, après avoir passé une longue période sur la passerelle, était fatigué. Une fois le phare dépassé, la route est dégagée sur environ 100 milles. A mon avis, l'intéressé aurait mieux fait de

rester sur la passerelle le temps que le navire passe le phare Horsburgh sans encombre ou le temps de choisir le cap définitif permettant de passer au large de cet ouvrage.

7. Conclusions

1. La principale cause de l'échouement tient à ce que le navire a dérivé d'environ 1,5 mille à l'est de la route prévue sur la carte. Le navire fonçait alors sur les récifs au large du phare Horsburgh. Le premier officier avait tout le temps requis pour corriger le cap. Cependant, il ne l'a pas fait. On ne peut donc uniquement conclure que l'échouement est le résultat de la négligence dont a fait preuve l'intéressé concernant la navigation.

2. Le premier officier a omis

- a) de superviser le passage du mode de pilotage automatique au mode de pilotage manuel après avoir demandé à l'homme de pont compétent de prendre la barre ;
- b) de vérifier le cap adopté par l'homme de pont compétent ;
- c) de noter les dangers pour la navigation prévus le long de la route du navire pendant son quart ;
- d) de maintenir une surveillance étroite ;
- e) d'évaluer la situation et de prendre les mesures appropriées après avoir été averti par le pilotin de la présence du phare à l'avant bâbord et non à l'avant tribord ;
- f) d'utiliser à bon escient le matériel de navigation (radar, ARPA, répéteurs de cap, etc.) ;
- g) de modifier la route du navire pour s'éloigner de la zone dangereuse alors que le phare était proche du navire.

3. Un capitaine prudent serait resté sur la passerelle jusqu'après le passage du phare Horsburgh ou au moins de la correction finale du cap en vue de franchir cette zone. Si le capitaine avait été sur la passerelle au moment opportun, il aurait pu prendre des mesures correctives et le navire aurait pu échapper à l'échouement.

8. Recommandations

1. Je ne recommande aucune enquête formelle dans la mesure où il est douteux qu'elle apporterait des faits nouveaux.

2. L'échouement étant dû à la négligence dont le premier officier a fait preuve en matière de navigation et, dans une moindre mesure, au fait que le capitaine a quitté la passerelle alors que le navire n'avait pas encore dépassé le phare Horsburgh. Ces deux officiers étant nigériens et le navire étant immatriculé au Nigeria, je recommande d'informer les autorités de ce pays.

3. Je recommande également de ne pas valider le certificat du premier officier concernant l'occupation d'un poste à bord d'un navire de Singapour.

ANNEXE 160

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 98/89 EN DATE DU 16 JUIN 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à la note de ce dernier EC 36/89 datée du 19 avril 1989.

La haute commission désire faire part de ses vives préoccupations concernant l'arrestation de huit bateaux de pêche enregistrés à Singapour.

Les coordonnées mentionnées dans la note EC 36/89 du ministère confirment que cinq de ces bateaux ont été arraisonnés et saisis hors des eaux territoriales malaisiennes.

Trois bateaux — le SMF 698, le SMF 1058 et le SMF 1032 — ont été arraisonnés et saisis dans des zones où les frontières maritimes respectives de nos deux pays n'ont pas encore été délimitées.

Deux bateaux ont été arraisonnés dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca : le SMF 1045 à 01° 28' 27" de latitude nord et 104° 31' 25" de longitude est et à une distance de 11,2 milles marins de Pedra Branca et le SMF 1047 à 01° 27' 24" de latitude nord et 104° 31' 36" de longitude est et à une distance de 10,5 milles marins de Pedra Branca.

Le ministère des affaires étrangères de Singapour a déjà informé à quatre reprises la haute commission malaisienne à Singapour que Singapour exerce sa souveraineté sur Pedra Branca et les eaux environnantes.

- a) Les notes MFA 30/80 du 14 février 1980, MFA 146/80 du 13 juin 1980 et MFA/D1/179/89 du 28 février 1989 se lisent comme suit :

«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.»

- b) La note MFA 365/81 du 24 août 1981 se lit comme suit : «partie de la zone délimitée ... fait partie des eaux territoriales de Singapour dans la mesure où cette dernière possède Pedra Branca».

Le Gouvernement de Singapour ne saurait accepter l'arraisonnement de bateaux de pêche de Singapour par la police maritime malaisienne dans des eaux où les frontières maritimes ne sont pas encore fixées et dans les eaux territoriales de Singapour. Il prie instamment le Gouvernement malaisien de relâcher immédiatement les bateaux arraisonnés dans ces zones et immatriculés SMF 698, SMF 1058, SMF 1032, SMF 1045 et SMF 1047.

Les trois autres bateaux — le SMF 899, le SMF 1005 et le SMF 1043 — ont été arraisonnés et saisis dans des eaux territoriales malaisiennes servant traditionnellement de zones de pêche aux pêcheurs de Singapour.

La haute commission se réfère à sa note SHC 121/86 du 13 novembre 1986 exprimant l'espoir que les arraisonnements et saisies précédents, par les autorités malaisiennes, de navires enregistrés à Singapour dans leurs zones de pêche traditionnelles de la mer de Chine méridionale pourront faire l'objet d'un règlement amiable entre les autorités compétentes.

Les patrouilles de la police maritime et de la marine de Singapour découvrent souvent, dans les eaux territoriales de Singapour, des bateaux malaisiens pêchant dans de prétendues zones de pêche traditionnelles et n'en a jamais saisi aucun. Chaque fois que cela s'avère possible, la patrouille permet la poursuite de la pêche. Lorsque cela s'avère impossible — pour des raisons de sécurité ou autres — les autorités de Singapour demandent aux bateaux concernés de quitter les lieux mais s'abstiennent de les saisir.

Par exemple, PSA (Port of Singapore Authority) érige en ce moment une station radar à Pedra Branca dans le cadre de son système VTIS (Vessel Traffic Information System). La construction est en cours. Les travaux en sont actuellement à un stade où il est nécessaire d'empêcher les navires de trop se rapprocher de l'île. Depuis avril 1989, la marine et la police maritime de Singapour ont demandé à plusieurs navires, dont des bateaux de pêche malaisiens, de s'éloigner.

La haute commission demande au ministère d'utiliser ses bons offices pour obtenir la libération des navires immatriculés SMF 899, SMF 1005 et SMF 1043 et pour conseiller aux autorités malaisiennes de n'entreprendre aucune action contre les bateaux enregistrés à Singapour et pêchant dans leurs zones traditionnelles.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon] Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 161

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 99/89 EN DATE DU 16 JUIN 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie.

En complément de sa note SHC 98/89 du 16 juin 1989, la haute commission exprime sa vive préoccupation devant l'intrusion d'un navire de la police malaisienne et de sa vedette dans les eaux territoriales de Singapour près de Pedra Branca vers 9 heures le 14 juin 1989.

A 8 h 45 le 14 juin 1989, les gardiens du phare Horsburgh ont observé un navire de la police malaisienne PZ 3 s'approcher de Pedra Branca par le nord. Le navire se trouvait alors à environ un mille marin.

A 9 h 10, alors qu'il n'était plus qu'à un demi-mille marin de Pedra Branca, le navire a mis à l'eau une vedette. Trois policiers revêtus de l'uniforme bleu de la police maritime ont pris place à bord, armés de leurs pistolets et équipés d'un appareil photo, de jumelles et d'un poste de radio. La vedette s'est rapprochée de Pedra Branca et a tourné autour de l'îlot à une distance inférieure à 50 mètres, pendant que ses occupants observaient à la jumelle et photographiaient le phare Horsburgh.

A 9 h 25, PZ 3 a récupéré la vedette avant de partir en direction du détroit de Singapour.

La haute commission rappelle que la République de Singapour exerce sa souveraineté sur Pedra Branca et les eaux environnantes. Ces actes provocateurs de la police malaisienne dans les eaux territoriales de Singapour ne sauraient de toute évidence être qualifiés d'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit. Le Gouvernement de Singapour déplore ces actes et demande au Gouvernement malaisien de veiller à ce qu'ils ne se reproduisent pas.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon] Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 162

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 103/89 EN DATE DU 22 JUIN 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à la note antérieure référencée SHC 99/89 du 16 juin 1989 qui exprime, notamment, sa vive préoccupation concernant les actes du navire de la police malaisienne immatriculé PZ 3 qui a fait intrusion dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca le 14 juin 1989.

La haute commission désire informer le ministère d'une nouvelle intrusion, n'ayant aucun rapport avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit, par un navire de la police malaisienne immatriculé PSC 38 dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca. Les détails sont les suivants :

Vers 11 h 40 le 17 juin 1989, un navire de la police malaisienne immatriculé PSC 38 avec six personnes à bord a été aperçu en train d'effectuer des cercles autour de Pedra Branca à une distance comprise entre 400 et 800 mètres. Deux personnes étaient revêtues de l'uniforme bleu foncé de la police, l'une d'un uniforme composé d'une chemise bleu clair et d'un pantalon court kaki et trois autres d'effets civils. Un civil a été aperçu en train de photographier le phare Horsburgh pendant que PSC 38 effectuait des cercles autour de Pedra Branca. Un autre civil a été aperçu en train de prendre des notes ; PSC 38 a quitté les lieux après en avoir été prié par la marine de Singapour.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 163

NOTE DE SINGAPOUR N^o SHC 109/89 EN DATE DU 1^{ER} JUILLET 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à ses notes SHC 99/89 du 16 juin 1989 et SHC 103/89 du 22 juin 1989 exprimant, notamment, sa vive préoccupation concernant les activités des navires de la police royale maritime malaisienne (RMMP) qui ont effectué des intrusions dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca les 14 et 17 juin 1989.

La haute commission regrette qu'en dépit des demandes qu'elle a adressées au ministère en vue de faire cesser ces intrusions de la RMMP dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca, d'autres intrusions n'ayant aucun rapport avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit ont eu lieu.

- a) De 21 h 40 le 24 juin 1989 à 21 h 30 le 26 juin 1989, le navire de la RMMP immatriculé PZ 5 a mouillé à moins d'un mille marin de Pedra Branca. Pendant cette période, des navires de la marine de la République de Singapour (RSN) ont informé à trois reprises le navire PZ 5 de la RMMP qu'il se trouvait dans les eaux territoriales de Singapour et l'ont prié sans succès de quitter les lieux. A 23 h 17 le 25 juin 1989, l'officier commandant le navire PZ 5 de la RMMP a transmis le message suivant au navire de la RSN RSS *Daring* : «Nous avons reçu pour consigne de nos autorités de rester ici. Selon le Gouvernement malaisien, ce lieu fait clairement partie des eaux territoriales malaisiennes... J'ai reçu l'ordre spécifique de me rendre dans cette zone.» Plusieurs personnes armées de fusils M-16 ont été aperçues à bord du navire PZ 5 de la RMMP. Une partie des individus se trouvant sur le pont du bâtiment ont été aperçus en train de filmer le phare Horsburgh.
- b) A 12 h 40 le 25 juin 1989, le navire PSC 38 de la RMMP a rendu visite au navire PZ 3 de la même marine alors que ce dernier mouillait dans les eaux territoriales de Singapour.
- c) A 2 h 40 le 26 juin 1989, le navire PX 33 de la RMMP a rendu visite au navire PZ 3 de la même marine alors que ce dernier mouillait dans les eaux territoriales de Singapour.
- d) De 9 à 15 heures le 27 juin 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 1 mille marin de Pedra Branca. Des navires de la RSN l'ont informé qu'il se trouvait dans les eaux territoriales de Singapour et l'ont prié sans succès de quitter les lieux.
- e) De 11 h 10 à 15 h 15 le 28 juin 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à environ 1 mille marin de Pedra Branca.
- f) De 9 h 30 à 15 h 45 le 29 juin 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 0,9 mille marin de Pedra Branca. Même après avoir été informé par un navire de la RSN, à 10 heures, qu'il se trouvait dans les eaux territoriales de Singapour et qu'il devait quitter les lieux, son commandant n'a pas obtempéré.
- g) De 11 h 35 à 17 h 40 le 30 juin 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 0,9 mille marin de Pedra Branca.
- h) A 12 h 35 le 30 juin 1989, le navire PSC 38 de la RMMP a été observé en train de se rapprocher à grande vitesse de Pedra Branca jusqu'à une distance de 0,6 mille marin de cet îlot afin de prendre des photographies du phare. Le PSC 38 de la RMMP a rendu visite au navire PZ 3 de la même marine à 13 h 10, alors que ce dernier mouillait dans les eaux territoriales de Singapour.

- i) De 17 h 40 le 30 juin 1989 à 6 h 25 le 1^{er} juillet 1989, le navire PZ 11 de la RMMP a mouillé à 0,9 mille marin de Pedra Branca.

Depuis le 24 juin 1989, des navires de la RMMP assurent une présence journalière dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca et observent, filment et photographient l'île. La haute commission ne comprend pas le but de cette action, d'autant plus que, le 23 juin 1989, le conseiller à Kuala Lumpur, M. Ong Keng Yong, a déclaré à Encik Arshad Hussein, le secrétaire adjoint principal (Asie du Sud-Est I) que Singapour serait heureuse d'inviter des fonctionnaires malaisiens à visiter Pedra Branca s'ils en formulaient le désir. Cette invitation à visiter l'île et à voir le radar du système VTIS (Vessel Traffic information) de PSA demeure valable.

Singapour occupe Pedra Branca et les eaux environnantes et y exerce sa souveraineté de manière ininterrompue depuis les années 1840. Ces des derniers jours, des navires de la RMMP armés mouillent à proximité de l'île. Il en résulte une situation dangereuse sur le terrain. Le risque est grand de voir des navires malaisiens se retrouver à faible distance de navires de Singapour, ce qui pourrait mener à une confrontation physique et à une escalade dont aucun des deux gouvernements ne veut.

La haute commission rappelle que Singapour exerce sa souveraineté sur Pedra Branca et les eaux environnantes. Le Gouvernement de Singapour dénonce et déplore vivement ces actes commis par des navires de la RMMP dans ses eaux territoriales et demande de nouveau au Gouvernement malaisien de veiller à ce que de tels actes ne se reproduisent pas.

En décembre 1981, le premier ministre de Singapour, M. Lee Kuan Yew, et le premier ministre de Malaisie, Dato' Seri le docteur Mahathir Mohamad, sont convenus que les deux pays échangeraient des documents en vue de préciser les revendications de la Malaisie sur Pedra Branca. Le 16 juin 1989, le ministre des affaires étrangères de Singapour, M. Wong Kan Seng, a confié à son homologue malaisien, Dato' Abu Hassan bin Hj Omar, à Genève que Singapour attendait une réaction de la Malaisie concernant cet échange de documents. M. Wong a aussi déclaré que, faute d'un accord à l'issue de l'échange, Singapour était prête à accepter que la Malaisie conteste sa souveraineté sur Pedra Branca devant la Cour internationale de Justice, étant entendu que la décision rendue par cette instance sera contraignante pour les deux parties. La haute commission réitère ces offres et prie la Malaisie — au cas où elle persisterait à formuler des revendications sur Pedra Branca — de le faire pacifiquement conformément aux arrangements susmentionnés et au droit international.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 164

NOTE DE LA MALAISIE N° EC 60/89 EN DATE DU 14 JUILLET 1989

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments à la haute commission de la République de Singapour et, concernant les notes de ce dernier référencées SHC 99/89, SHC 103/89 et SHC 109/89 datées respectivement du 16 juin 1989, du 22 juin 1989 et du 1^{er} juillet 1989, a l'honneur de faire valoir ce qui suit :

- 1) Le Gouvernement de Malaisie répète que Pulau Batu Putih ou Pedra Branca faisant partie depuis des temps immémoriaux du territoire de l'Etat du Johor, les eaux environnantes font par conséquent partie des eaux territoriales malaisiennes. Par conséquent, Pulau Batu Putih ou Pedra Branca et les eaux environnantes sont incluses dans le territoire et les eaux territoriales malaisiennes sur la nouvelle carte de Malaisie publiée le 21 décembre 1979 et sur la réédition de 1984 de la carte malaisienne des eaux territoriales et du plateau continental.
- 2) La présence et la navigation de bateaux de police malaisiens et les actes des personnes à bord de ceux-ci dans les eaux entourant Pulau Batu Putih ou Pedra Branca aux dates mentionnées dans les notes susmentionnées de la haute commission s'analysent en un exercice légitime des pouvoirs d'un Etat souverain, la Malaisie, sur son territoire et ses eaux territoriales et la Malaisie n'a pas le moins du monde commis, ce faisant, un acte d'intrusion en République de Singapour.
- 3) Le Gouvernement de Malaisie déplore vivement les agissements préoccupants de l'autorité portuaire de Singapour qui a entrepris d'ériger une station radar sur Pulau Batu Putih ou Pedra Branca dans le cadre de son système VTIS (Vessel Traffic Information System) sans informer au préalable le Gouvernement de Malaisie, ni obtenir son consentement. Ces agissements, de même que les mesures prises par la République de Singapour pour empêcher les bateaux de pêche malaisiens de pêcher dans cette zone constituent des violations de la souveraineté de la Malaisie sur Pulau Batu Putih ou Pedra Branca et ses eaux territoriales.

Le ministère désire attirer l'attention de la haute commission sur la note de la haute commission malaisienne n° EC/80 du 14 avril 1980 et adressée au ministère des affaires étrangères de Singapour dans laquelle la souveraineté de la Malaisie sur Pulau Batu Putih est clairement exposée en détail. Une copie de ce document est jointe pour mémoire à la présente.

Le ministère des AFFAIRES étrangères saisit cette occasion pour renouveler à la haute commission de la République de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon] Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 165

**CIRCULAIRES AUX NAVIGATEURS N° 8/1989 ET 12/1989 DIFFUSÉES RESPECTIVEMENT PAR
L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR (PSA) LE 20 JUILLET 1989 ET
LE 25 AOÛT 1989**

Confidentiel

A l'attention de la communauté maritime

Système d'information sur le trafic maritime (VTIS)

1. L'autorité portuaire de Singapour (PSA) élabore actuellement un système d'information sur le trafic maritime (Vessel Traffic Information ou VTIS) en vue de contrôler le trafic dans le détroit de Singapour et le respect par les navires du dispositif de séparation du trafic (Traffic Separation Scheme ou TSS). Le VTIS fait partie du programme global lancé par PSA afin d'améliorer la navigation dans le port et ses environs. Le système utilisera les informations transmises par des stations radar installées sur Sultan Shoal, Raffles, St John's Island, Bedok et Pedra Branca.

2. PSA a entamé la construction des stations radar en décembre 1988 et commencé par Bedok et St John's Island. Elle vient de se lancer dans la construction de la station de Pedra Branca. La tour censée abriter le radar sur cette île est déjà terminée. Deux antennes radar seront installées au sommet de cet ouvrage : une tâche qui sera confiée à des ingénieurs de PSA aidés par des consultants suédois et norvégiens. Une fois le matériel installé, cette équipe procédera aux vérifications des mesures et aux tests d'acceptation du site. Les travaux de préparation ont déjà commencé. Le matériel et le personnel arriveront sur l'île par bateau. Il devrait y avoir beaucoup de mouvements autour de l'île pendant plusieurs semaines.

3. En raison de ces travaux en cours, tous les navires doivent veiller à continuer à passer bien au large de Pedra Branca. La marine et la police maritime de la République de Singapour continueront à exiger de tous les navires trouvés à proximité de l'île qu'ils quittent la zone. Les navires devront également veiller à passer bien au large des autres sites de station radar lorsque les travaux d'installation auront débuté à ces endroits.

(Signé) Fong HINTAN,

au nom du Port Master
Capitainerie du port.

ANNEXE 166

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 139/89 EN DATE DU 11 SEPTEMBRE 1989

1. La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à la note EC 60/89 de ce dernier en date du 14 juillet 1989, ainsi qu'à son aide-mémoire en date du 20 juillet 1989.

2. Le Gouvernement de la République de Singapour rejette l'assertion du Gouvernement de Malaisie selon laquelle Pedra Branca faisant partie depuis des temps immémoriaux du territoire de l'Etat du Johor, les eaux environnantes font par conséquent partie des eaux territoriales malaisiennes. Cette assertion n'est pas défendable en droit international. La haute commission relève que la note du ministère EC 60/89 ne contient aucune preuve corroborant les prétentions malaisiennes.

3. Le Gouvernement de la République de Singapour relève aussi que la Malaisie a publié une série de cartes officielles reconnaissant que Pedra Branca (ou Pulau Batu Putih) fait partie de Singapour. Ces cartes incluent la «Series L 7010 Sheet 135 Edition 2-SDFM» publiée par le Surveyor general (géomètre principal), Fédération de Malaya en 1962 ; une réédition intitulée «Series L 7010 Sheet 135 Edition 2-DNMM n° 36» publiée par le directeur de l'institut cartographique national de Malaisie en 1965 ; et la «Series L 7010 Sheet 3-PPNM» publiée par le directeur de l'Institut cartographique national de Malaisie en 1974.

4. Le Gouvernement de la République de Singapour répète que Pedra Branca fait partie du territoire de Singapour. Ce dernier, depuis les années 1840, 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 cette époque et pendant plus de 130 ans, aucun pays n'a exercé ou revendiqué une juridiction sur Pedra Branca ou n'a contesté la souveraineté que Singapour y exerce.

5. Le Gouvernement de la République de Singapour ne peut donc pas accepter l'assertion du ministère assimilant les intrusions de navires de la police maritime malaisienne dans les eaux territoriales entourant Pedra Branca — intrusions répertoriées dans les notes de la haute commission SHC 99/89 du 16 juin 1989, SHC 103/89 du 22 juin 1989 et SHC 109/89 du 1^{er} juillet 1989 — à un exercice légitime de la souveraineté malaisienne.

6. De même, le Gouvernement de la République de Singapour ne saurait accepter l'assertion du ministère selon laquelle les actes de l'autorité portuaire de Singapour (PSA) accomplis dans le cadre de la construction du système VTIS (Vessel Traffic Information System) et la diffusion par la même PSA d'une circulaire portuaire priant les navires de se tenir à l'écart des eaux entourant Pedra Branca, ainsi que les actes des autorités de Singapour visant à empêcher tous les bateaux de pêche de pénétrer dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca, sont des violations de la souveraineté malaisienne sur Pedra Branca et ses eaux territoriales.

7. La haute commission désire attirer l'attention du ministère sur le fait que le Gouvernement de la République de Singapour a pris toutes les mesures raisonnables pour régler le différend dans l'esprit des relations chaleureuses et étroites instaurées entre la Malaisie et Singapour.

Conformément à l'accord conclu entre les deux premiers ministres en décembre 1981, la haute commission demande qu'il soit procédé à un échange de documents en novembre 1989 afin de résoudre la question une fois pour toutes. Au cas où, à l'issue de cet échange, la question ne serait toujours pas réglée, Singapour acceptera de soumettre conjointement le différend à la Cour internationale de Justice dont la décision sera contraignante pour les deux Parties.

8. La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, *[tampon]*
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 167

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 141/89 EN DATE DU 11 SEPTEMBRE 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à ses notes SHC 99/89 du 16 juin 1989, SHC 103/89 du 22 juin 1989 et SHC 109/89 du 1^{er} juillet 1989 exprimant, notamment, sa vive préoccupation concernant les activités des navires de la police royale maritime malaisienne (RMMP) qui ont effectué des intrusions dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca les 14, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29 et 30 juin 1989.

2. La haute commission regrette qu'en dépit des demandes qu'elle a adressées au ministère en vue de faire cesser ces intrusions de la RMMP dans les eaux territoriales de Singapour entourant Pedra Branca, d'autres intrusions n'ayant aucun rapport avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit ont eu lieu.

- a) De 8 h 40 à 10 h 41 le 1^{er} juillet 1989, le navire de la RMMP immatriculé PZ 11 a mouillé à 0,7 mille marin de Pedra Branca. De 12 h 15 à 17 h 50 le 1^{er} juillet 1989, le navire de la RMMP immatriculé PZ 11 a mouillé à un mille marin de Pedra Branca. De 20 h 55 à 9 heures le 1^{er} juillet 1989, le navire de la RMMP immatriculé PZ 11 a mouillé à 1 mille marin de Pedra Branca.
- b) A 11 heures le 2 juillet 1989, le navire de la RMMP immatriculé PZ 3 a mouillé à 0,75 mille marin de Pedra Branca. Prié de quitter les eaux territoriales de Singapour, son commandant a répliqué avoir l'ordre de demeurer sur place. A 15 h 08, le navire PZ 3 de la RMMP a levé l'ancre et patrouillé autour de Pedra Branca avant de partir. Le même navire est revenu mouiller à environ 1 mille marin de Pedra Branca le 2 juillet 1989 avant de lever l'ancre à 11 h 30 le 3 juillet 1989.
- c) A 21 h 15 le 3 juillet 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 1 mille marin de Pedra Branca. Il est reparti à 16 h 30 le 4 juillet 1989.
- d) A 16 h 30 le 4 juillet 1989, le navire PX 9 de la RMMP a mouillé à 1 mille marin de Pedra Branca. Il est reparti à 16 h 40 le 6 juillet 1989.
- e) A 12 h 22 le 6 juillet 1989, le navire PSC 38 de la RMMP a rendu visite au navire PX 9 de la même marine alors que ce dernier mouillait à 1 mille marin de Pedra Branca.
- f) De 16 h 25 à 16 h 40 le 6 juillet 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a rendu visite au navire PX 9 de la même marine alors que ce dernier mouillait à un mille marin de Pedra Branca.
- g) De 11 h 30 à 16 h 30 le 7 juillet 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 1 mille marin de Pedra Branca.
- h) A 14 h 33 le 9 juillet 1989, le navire PZ 3 de la RMMP a mouillé à 0,8 mille marin de Pedra Branca. Il est parti à 15 h 35 le 9 juillet 1989.
- i) A 15 h 35 le 9 juillet 1989, le navire PX 9 de la RMMP a mouillé à 0,8 mille marin de Pedra Branca. Il est parti à 8 h 45 le 11 juillet 1989 pour revenir, à 10 h 58 le 11 juillet 1989, s'ancre à 0,7 mille marin de Pedra Branca. Il a de nouveau levé l'ancre à 11 heures le 11 juillet 1989.

- j) De 17 heures à 17 h 15 le 12 juillet 1989, le navire PX 9 de la RMMP a effectué quatre passages à très faible distance (parfois 0,25 mille marin) de Pedra Branca. L'un des policiers à bord a été aperçu en train de prendre des photographies.
- k) A 13 h 40 le 29 juillet 1989, le navire PSC 38 de la RMMP a effectué des cercles autour de Pedra Branca à une distance de 0,5 mille marin pour photographier l'île. Son commandant n'a pas répondu à un message d'un navire de la RSN lui intimant l'ordre de stopper les machines. Le même jour, de 13 h 40 à 13 h 59, le navire PZ 11 de la RMMP a effectué un point fixe à 0,5 mille marin de Pedra Branca.

3. La haute commission rappelle que Singapour exerce sa souveraineté sur Pedra Branca et les eaux environnantes. Le Gouvernement de Singapour dénonce et déplore vivement ces actes commis par des navires de la RMMP dans ses eaux territoriales et demande de nouveau au Gouvernement malaisien de veiller à ce que de tels actes ne se reproduisent pas.

4. La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 168

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 143/89 EN DATE DU 13 SEPTEMBRE 1989

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à sa note SHC 139/89 ainsi qu'aux commentaires communiqués par l'ambassadeur Yahya Baba au conseiller Ong Keng Yong le 11 septembre 1989 à propos de la dernière phrase du paragraphe 7 de ladite note.

La haute commission désire clarifier son point de vue : à supposer que la question de la propriété de Pedra Branca ne puisse pas être réglée à l'issue d'un échange de documents, Singapour et la Malaisie devraient soumettre conjointement leur différend à la Cour internationale de Justice dont la décision sera contraignante.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, *[tampon]*
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 169

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 64/90 EN DATE DU 8 JUIN 1990

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à ses notes SHC 109/89 du 1^{er} juillet 1989, SHC 139/89 du 11 septembre 1989 et SHC 1439/89 du 13 septembre 1989 réclamant, notamment, un échange formel de documents sur Pedra Branca.

La haute commission a l'honneur également de se référer à la réunion tenue entre les ministres des affaires étrangères de Singapour et de Malaisie à Kuala Lumpur le 17 juillet 1989, réunion au cours de laquelle Son Excellence Dato' Haji Abu Hassan bin Haji Omar a indiqué que les deux parties pourraient se rencontrer à l'issue du CHOGM à Kuala Lumpur pour traiter de cette question. C'est pourquoi le ministère — au paragraphe 7 de sa note SHC 139/89 datée du 11 septembre 1989 — a proposé que l'échange formel de documents se déroule en novembre 1989 afin de résoudre une fois pour toute la question sur la base de l'accord conclu entre les premiers ministres de Singapour et de Malaisie en 1981.

La haute commission a l'honneur de demander au ministère de suggérer une date proche pour l'échange formel de documents à Singapour.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 170

NOTE DE SINGAPOUR N^o SHC 161/89 EN DATE DU 22 DÉCEMBRE 1990

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à ses notes SHC 109/89 du 1^{er} juillet 1989, SHC 139/89 du 11 septembre 1989, SHC 143/89 du 13 septembre 1989 et SHC 64/90 du 8 juin 1990 réclamant, notamment, un échange formel de documents sur Pedra Branca.

La haute commission a l'honneur de se référer à la réunion tenue à Singapour le 22 août 1990 entre Dato' Ahmad Kamil Jaafar, secrétaire général du ministère des affaires étrangères de la Malaisie, et M. Peter Chan, secrétaire permanent du ministère des affaires étrangères de Singapour, ainsi qu'à la réunion tenue par la suite entre Dato Kamil et le ministre des affaires étrangères de Singapour le 23 août 1990. En ces deux occasions, Dato Kamil a informé Singapour que le côté malaisien procédait aux préparatifs finaux de l'échange formel de documents sur Pedra Branca en vertu de l'accord conclu entre les Premiers ministres en 1981.

Un certain temps s'étant écoulé depuis la visite de Dato Kamil à Singapour en août 1990, la haute commission voudrait savoir quand l'échange formel de documents pourra avoir lieu. La haute commission apprécierait que le ministère fixe une date rapprochée pour l'échange formel de documents à Singapour.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 171

NOTE DE SINGAPOUR SHC 104/91 DU 16 SEPTEMBRE 1991

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de se référer à ses notes SHC 109/89 du 1^{er} juillet 1989, SHC 139/89 du 11 septembre 1989, SHC 143/89 du 13 septembre 1989, SHC 64/90 du 8 juin 1990 et SHC 161/90 du 22 décembre 1990 réclamant, notamment, un échange formel de documents sur Pedra Branca.

La haute commission aimerait également attirer l'attention du ministère sur les récentes déclarations de dirigeants politiques malaisiens importants — y compris le vice-ministre des affaires étrangères, YAB Dato le docteur Abdullah Fadzil Che Wan, et le Menteri Besar de l'Etat du Johor, YAB Tan Sri Muhyiddin Yassin — ainsi que sur une résolution adoptée par la réunion des délégués à la section jeunesse UMNO du Johor Baru le 13 septembre 1991 concernant les revendications malaisiennes sur Pedra Branca. Le Gouvernement de la République de Singapour répète que Pedra Branca et les eaux environnantes font partie du territoire de Singapour. Depuis les années 1840, en vertu de ses actes et de ceux des gouvernements qui l'ont précédé, il occupe Pedra Branca et les eaux environnantes et exerce sur elles sa souveraineté. Depuis cette époque et pendant plus de 130 ans, aucun pays n'a exercé ou revendiqué une juridiction sur Pedra Branca ou n'a contesté la souveraineté que Singapour y exerce.

Cependant, conformément à l'accord conclu entre les premiers ministres de Singapour et de Malaisie en vue de résoudre la question par un échange de documents prouvant qui est propriétaire de Pedra Branca, le Gouvernement de la République de Singapour a demandé à plusieurs reprises au Gouvernement de Malaisie de suggérer une date rapprochée pour procéder audit échange. Dans ce contexte, la haute commission aimerait attirer l'attention du ministère sur sa dernière note consacrée à ce sujet (SHC 161/90 datée du 22 décembre 1990) qui signale que Dato' Ahmad Kamil Jaafar, secrétaire général du ministère des affaires étrangères de la Malaisie, a informé Singapour — pendant sa visite de la mi-août 1990 — que la Partie malaisienne procédait aux préparatifs finaux en vue de l'échange formel de documents sur Pedra Branca sur la base de l'accord conclu entre les premiers ministres de Singapour et de Malaisie en 1981.

La haute commission aimerait aussi attirer l'attention du ministère sur la déclaration récente du vice-ministre des affaires étrangères de Malaisie, YAB Dato le docteur Abdullah Fadzil Che Wan, selon laquelle la Malaisie est disposée à engager des discussions sur ce sujet avec Singapour, est prête à fournir des preuves corroborant ses prétentions sur Pedra Branca et accepterait qu'une tierce partie se voit demander d'aider à trouver une solution au problème au cas où les deux pays n'y parviendraient pas par leurs propres moyens. Compte tenu de cette déclaration et du fait qu'un an s'est écoulé depuis la visite de Dato Kamil à Singapour, la haute commission aimerait savoir quand l'échange formel de documents pourra avoir lieu. Singapour aimerait que ledit échange ait lieu à Singapour le plus rapidement possible.

Au cas où, à l'issue de cet échange, la question ne serait toujours pas réglée, Singapour réitère sa proposition — contenue dans la note de la haute commission (SHC 139/89) du 11 septembre 1989 — de confier à la Cour internationale de Justice le soin de se prononcer sur la contestation par la Malaisie de la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca, étant entendu que la décision rendue par cette instance sera contraignante pour les deux Parties.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, *[tampon]*
Wisma Putra
Malaisie

ANNEXE 172

**«SINGAPOUR : CONSTRUCTION D'UNE AIRE D'ATERRISSAGE POUR HÉLICOPTÈRE
SUR UNE ÎLE AFIN D'ASSURER LA MAINTENANCE D'UN PHARE»
ARTICLE PARU DANS LE *BUSINESS TIMES*
DU 12 OCTOBRE 1991**

La construction d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère sur l'île litigieuse de Batu Putih est censée améliorer et faciliter l'entretien du matériel installé dans le phare érigé à cet endroit a déclaré hier soir le docteur Yeo Nang Hoag, ministre de la Défense de Singapour.

«L'intention est de moderniser les installations» a précisé l'intéressé lors d'une conférence de presse conjointe organisée à l'issue de discussions avec le ministre de la défense Datuk Seri Najib Tun Razak au ministère de la défense à Kuala Lumpur.

Les discussions sur les questions bilatérales entre les deux ministres ont notamment porté sur le problème de Batu Putih qui «a été brièvement abordé» selon le docteur Yeo arrivé hier à Kuala Lumpur pour une visite de deux jours.

L'intéressé a déclaré que l'autorité portuaire de Singapour (PSA) a commencé à améliorer les installations en raison de l'accroissement du trafic à proximité de l'île inhérent au développement de la région notamment sous l'angle du tourisme.

Au fil des années, a-t-il déclaré, les installations ont été complétées par des panneaux solaires et un système radar garantissant la sécurité de la navigation internationale.

Selon le docteur Yeo, ce matériel complexe doit être entretenu et l'aire d'atterrissage pour hélicoptère a été construite pour permettre aux techniciens de se rendre facilement sur le phare et d'en revenir.

Il affirme que le ministère de la Défense n'est pas impliqué dans la construction de l'ouvrage.

Selon le docteur Yeo, celui-ci et Datuk Seri Najib sont convenus qu'il serait plus opportun de confier aux ministères des affaires étrangères des deux pays le soin de suivre cette question.

Il rappelle que la question de l'île a été discutée par les premiers ministres des deux pays en 1991 et que ceux-ci sont convenus que leurs ministères des affaires étrangères respectifs devraient se rencontrer et échanger des preuves documentaires en vue de résoudre le problème «dans l'esprit de relations d'amitié et de bon voisinage».

L'île, située à quelque 15 kilomètres de la côte du Johor, est un promontoire rocheux situé en pleine mer entre Singapour, Johor et Bintan et elle occupe une position stratégique à l'entrée orientale du détroit de Tebrau séparant Johor de la République insulaire.

Selon certaines sources, Singapour revendique l'île en se fondant sur le fait qu'elle l'administre depuis environ 100 ans alors que les historiens du Johor prétendent que l'île a toujours fait partie du territoire de cet Etat.

Les instances de la jeunesse UMNO ont demandé hier au gouvernement d'expliquer la position actuelle de Pulau Batu Putih : une île située dans les eaux du Johor et revendiquée par Singapour.

«Si l'île appartient réellement à la Malaisie, nous voulons que le gouvernement fasse preuve de fermeté et ne la cède pas à un pays tiers. Si l'île n'appartient pas à la Malaisie, le gouvernement devrait également expliquer ce fait au peuple» a déclaré le chef du bureau international de la jeunesse UMNO, Mustafa Yaakob.

Selon ce responsable, l'île appartient historiquement à la Malaisie-Bernama

ANNEXES 173

«S'PORE : ISLAND HELIPAD FOR LIGHTHOUSE MAINTENANCE» [SINGAPOUR: UN HÉLIPORT SUR L'ÎLE POUR L'ENTRETIEN DU PHARE], *LE BUSINESS TIMES* DU 12 OCTOBRE 1991

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 174

NOTE MFA/D1/85891 DE SINGAPOUR DATÉE DU 15 NOVEMBRE 1991

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 175

NOTE MFA/D1/85991 DE SINGAPOUR DATÉE DU 15 NOVEMBRE 1991

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 176

NOTE SHC 134/91 DE SINGAPOUR DATÉE DU 15 NOVEMBRE 1991

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 177

NOTE SHC 135/91 DE SINGAPOUR DATÉE DU 15 NOVEMBRE 1991

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 178

SINGAPOUR, DÉCRET SUR LES SITES PROTÉGÉS (N° 10) DE 1991

N° S 525

Loi sur les zones et les sites protégés

(Chapitre 256)

Décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 5(1) de la Loi sur les zones et les sites protégés, le ministre de l'Intérieur promulgue le décret suivant :

1. Le présent décret peut être cité comme le décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991 et entrera en vigueur le 29 novembre 1991.

2. Les lieux décrits dans la deuxième colonne de la première liste sont par la présente déclarés sites protégés aux fins de la loi sur les zones et les sites protégés et personne ne pourra y pénétrer à moins de disposer d'un laissez-passer ou d'une autorisation délivré par l'autorité précisée dans la première colonne de la première liste ou d'en avoir reçu la permission d'un agent autorisé de service sur les lieux.

3. Le Décret sur les sites protégés (no 2) de 1989 est révoqué.
G.N. n° S 45/89

Première colonne
Autorité

Deuxième colonne
Site protégé

Secrétaire,
Autorité portuaire de Singapour

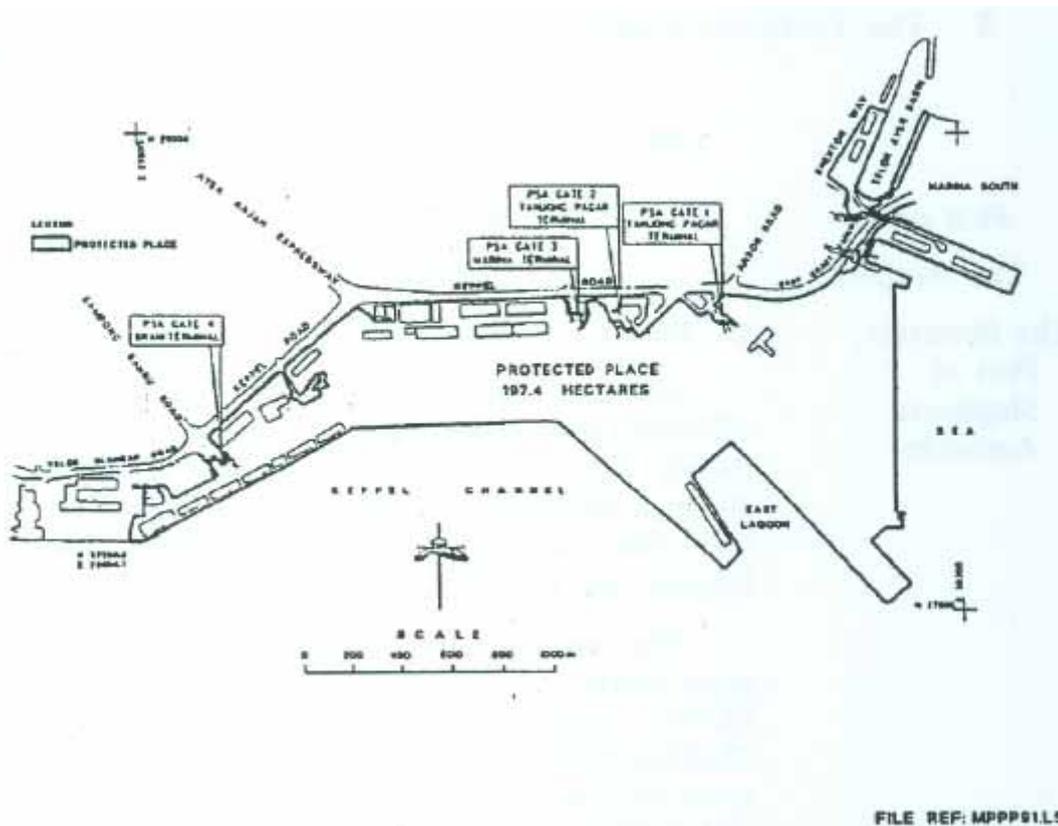
1. Port de Singapour
Toute la zone occupée par le «Port de Singapour» contenant une zone d'environ 197,4 hectares et délimitée par Telok Blangah Road, Keppel Road, East Coast Park-way, Shenton Way, Telok Ayer Basin, East Lagoon et Keppel Channel. La limite commence au coin situé le plus à l'ouest dudit «Port de Singapour» dont les coordonnées sont 27 288,8 mètres nord et 26 954,7 mètres est. Le point de commencement est à 2711,2 mètres au sud et à 3045,3 mètres à l'ouest du Survey Depart.

10. Port de Singapour (phare Horsburgh)
L'île occupée par le «port de Singapour (phare Horsburgh)» contenant une zone d'environ 8650 mètres carrés.
Le coin situé le plus à l'Est est à environ 73° 51' et à une distance de 97 mètres du phare à environ 1° 19' 49" de latitude nord et 104° 24' 27" de longitude est. Les limites sont décrites en détail dans le plan VII figurant dans la deuxième liste.

PLAN I

Port de Singapour

(Tanjong Pagar Terminal, Keppel Terminal, Marina Terminal)

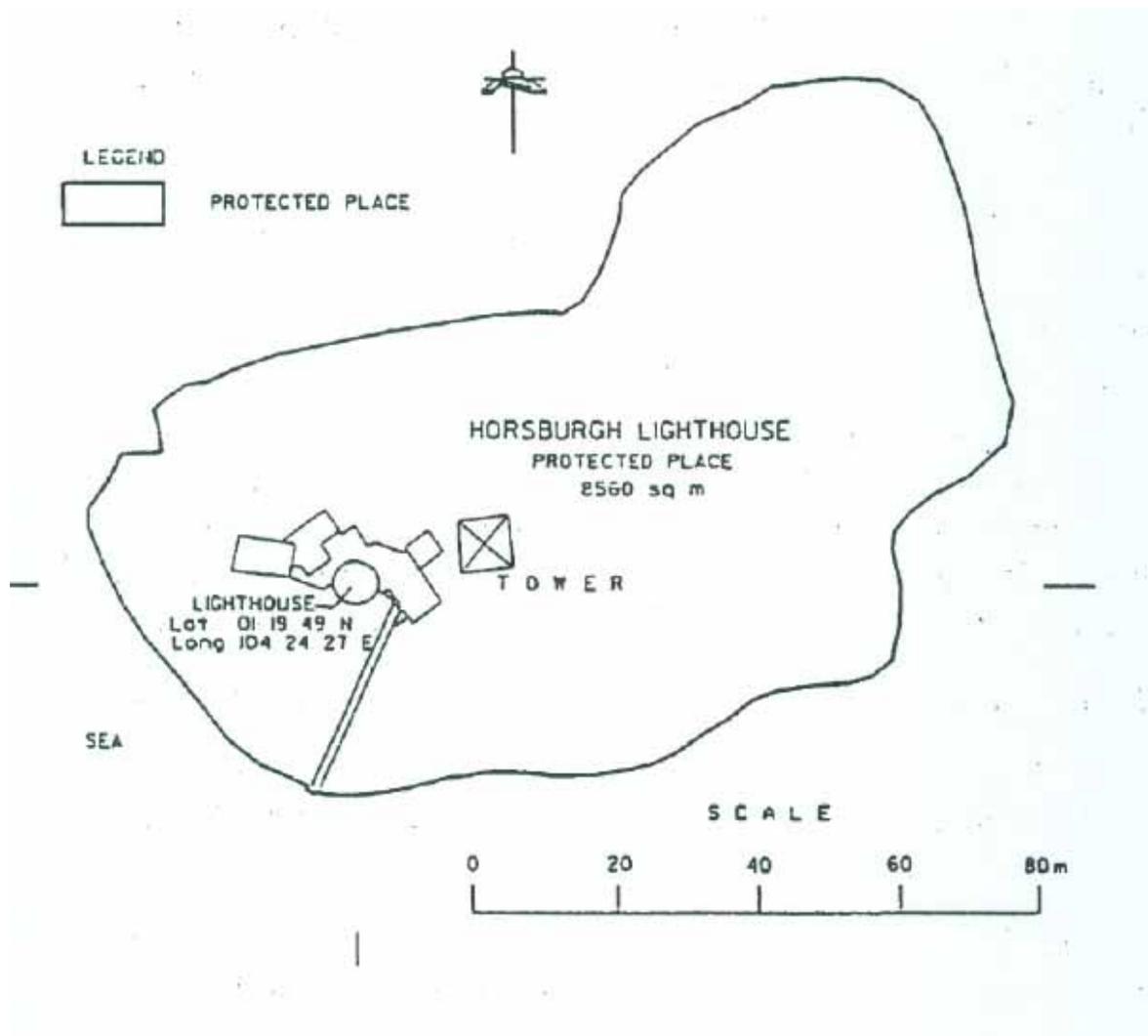


Deuxième liste

Plan VII

Port de Singapour

(Phare Horsburgh)



Fait le 23 novembre 1991

Tan Chin Tiong
Secrétaire permanent
Ministère de l'intérieur
Singapour

[LD/1.13/AT/Vol 5 ; AG/SL/51/89 Vol.1]

ANNEXE 179

NOTE SHC 18/92 DE SINGAPOUR DATÉE DU 13 MARS 1992

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 180

NOTE MFA/D1/169/92 DE SINGAPOUR DATÉE DU 13 MARS 1992

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 181

NOTE DE SINGAPOUR N^o SHC 41/92 EN DATE DU 15 MAI 1992

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et, à propos de la note de celui-ci référencée EC 16/92 et datée du 5 mai 1992, a l'honneur de déclarer ce qui suit :

- 1) Le Gouvernement de la République de Singapour rejette catégoriquement l'assertion du Gouvernement de Malaisie selon laquelle Pedra Branca «faisant partie depuis des temps immémoriaux du territoire de l'Etat du Johor, les eaux environnantes font par conséquent partie des eaux territoriales malaisiennes». Cette assertion n'est pas défendable en droit international. La haute commission relève que la note du ministère EC 16/92 du 5 mai 1992 ne contient aucune preuve corroborant les prétentions malaisiennes.
- 2) Le KP *Landok* a été repéré dans les eaux territoriales de Singapour près de Pedra Branca le 21 avril 1992 à 11 h 18 amarré à une bouée situés à 500 mètres et à 235 degrés à l'ouest de l'île. Le 22 avril 1992 de nouveau, le KP *Landok* a été trouvé à moins d'1 mille marin de Pedra Branca à l'intérieur des eaux territoriales de Singapour. Le KP *Landok* n'a pas sollicité l'autorisation du Gouvernement de Singapour de pénétrer dans les eaux territoriales de la République, ni de s'amarrer ou de mouiller aux endroits indiqués. Ces actes constituaient par conséquent des intrusions dans les eaux territoriales de Singapour n'ayant de toute évidence rien à voir avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit. Le Gouvernement de Singapour rejette l'assertion selon laquelle, dans les deux cas, le KP *Landok* se trouvait dans les eaux territoriales malaisiennes.
- 3) Le KP *Landok* ne se trouvait pas sur des zones de pêche malaisiennes, mais dans les eaux territoriales de Singapour. Par conséquent, la question de l'exercice par la Malaisie de sa souveraineté sur ses eaux territoriales dans le cadre de l'application de la loi sur les pêcheries malaisiennes ne se pose pas.
- 4) Le Gouvernement de Singapour regrette profondément que le Gouvernement de la Malaisie ait choisi de qualifier les actes légaux du patrouilleur de la marine de la République de Singapour (RSN) de «provocations». Le patrouilleur de la RSN avait ordonné au KP *Landok* de quitter les eaux territoriales de Singapour dans la mesure où la présence de ce navire ne relevait pas de l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit. L'équipage du patrouilleur s'acquittait régulièrement de ses devoirs et fonctions dans les eaux territoriales de Singapour. Ses actes ne sauraient donc être assimilés à «des provocations».
- 5) Les incidents susmentionnés démontrent clairement qu'il est dans l'intérêt commun de la Malaisie et de Singapour de résoudre la question des prétentions de souveraineté sur Pedra Branca le plus rapidement possible sur la base d'un échange de documents pertinents. Dans ce contexte, L'*Attorney General* de Singapour a transmis à son homologue malais, le 17 février 1992¹, un mémorandum reprenant les arguments juridiques et les documents supportant la thèse de la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca. Il a aussi demandé à l'intéressé une copie de tous les documents sur lesquels la Malaisie se fonde pour justifier ses prétentions sur Pedra Branca. Cependant, aucun document n'a été reçu à ce jour par Singapour. En attendant le règlement de la revendication malaisienne de souveraineté sur Pedra Branca, le Gouvernement de Singapour prie instamment le Gouvernement de la Malaisie de prendre les mesures requises afin que ses navires s'abstiennent de commettre des actes créant des problèmes pour les deux Parties.

¹ Le mémorandum de l'*Attorney General* de Singapour est daté du 15 février 1992. Il a été remis à l'*Attorney General* de Malaisie le 17 février 1992.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE 182

NOTE DE SINGAPOUR N° MFA/D1/422/92 EN DATE DU 8 JUIN 1992

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute commission malaisienne et a l'honneur de se référer à l'arraisonnement et à la saisie de deux bateaux de pêche enregistrés à Singapour — le SMF 794 et le SMF 1028 — par les autorités malaisiennes le 28 mai 1992.

Le ministère proteste contre l'arraisonnement et la saisie, par les autorités malaisiennes, de bateaux de pêche de Singapour se trouvant sur leurs zones de pêche traditionnelles. Le ministère a l'honneur de demander à la haute commission de prier les autorités malaisiennes compétentes de s'abstenir de commettre le moindre acte contre un bateau de pêche enregistré à Singapour et se trouvant sur un lieu de pêche traditionnel, ainsi que de relâcher immédiatement et sans condition les SMF 794 et 1028.

Le ministère aimerait attirer l'attention de la haute commission sur le fait que les patrouilles de la police maritime et de la marine de Singapour découvrent souvent, dans les eaux territoriales de Singapour, des bateaux malaisiens pêchant dans de prétendues zones de pêche traditionnelles et n'en a jamais saisi aucun. Chaque fois que cela s'avère possible, la patrouille permet la poursuite de la pêche. Lorsque cela s'avère impossible — pour des raisons de sécurité ou autres — les autorités de Singapour demandent aux bateaux concernés de quitter les lieux mais s'abstiennent de les saisir. A moins que ces actes de bon voisinage ne soient réciproques, il risque de devenir impossible de continuer à traiter avec autant d'indulgence les bateaux de pêche malaisiens surpris dans les eaux territoriales de Singapour.

Les déclarations sous serment des capitaines du SMF 794 et du SMF 1028 révèlent qu'ils ont subi des violences et été soumis à des intimidations. Ils ont été giflés et soumis au vacarme de tirs émanant d'armes à feu. Dans le cas du SMF 1028, ce navire a d'abord été arraisonné par la police maritime malaisienne dans des eaux échappant à la juridiction de la Malaisie. Des violences physiques et des coups de fusil ont été utilisés pour contraindre le capitaine à mettre le cap sur les eaux malaisiennes après son arraisonnement illégal.

Ce n'est pas la première fois que les autorités malaisiennes outrepassent leur juridiction. Le ministère rappelle à la haute commission malaisienne sa note TPN SHC 86/90 du 17 juillet 1990 dans laquelle il dénonce l'arraisonnement et la saisie illégaux de deux bateaux de pêche dans des eaux indonésiennes par les autorités malaisiennes.

Le recours à la violence physique contre des pêcheurs de Singapour par des membres de la police maritime malaisienne est une conduite absolument inacceptable. Les tirs de ces policiers visant à intimider les pêcheurs de Singapour constituent un acte imprudent et gratuit qui aurait pu avoir des conséquences tragiques.

Singapour proteste énergiquement contre ces agissements inacceptables et invite les autorités malaisiennes à traduire sans délai leurs auteurs devant la justice. A cet égard, le ministre se félicite de ce que, selon certaines informations parues dans la presse, les autorités malaisiennes auraient fait part de leur intention d'enquêter sur l'incident et de punir les coupables. Le ministère demande à la haute commission d'exhorter les autorités compétentes à terminer rapidement leurs investigations et à rendre les résultats de l'enquête publics.

Le ministère demande que les déclarations sous serment ci-jointes des capitaines des SMF 794 et SMF 1028 soient transmises rapidement aux autorités compétentes, dans la mesure où elles revêtent une importance évidente pour l'enquête. Le ministère sera heureux de faciliter la recherche de toute preuve supplémentaire que les autorités malaisiennes pourraient solliciter afin de faciliter leurs investigations.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

haute commission de Malaisie, *[tampon]*
Singapour

ANNEXE 183

NOTE DE SINGAPOUR N° SHC 75/92 EN DATE DU 17 AOÛT 1992

La haute commission de la République de Singapour présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de la Malaisie et a l'honneur de rejeter la thèse du Gouvernement de Malaisie concernant les intrusions effectuées dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca par les navires malaisiens suivants : le KP *Landok* les 21 et 22 avril 1992 ; le PZ 4 les 14, 23, 24, 26, 27 et 28 mai 1992 ; le PA 53 les 8 et 22 juin 1992 et le PZ 11 le 11 juillet 1992 (voir les notes du ministère n° EC 36/92, EC 37/92 et EC 38/92 du 5 août 1992).

Les navires susmentionnés n'avaient pas obtenu des autorités de Singapour la permission de pénétrer et/ou de rester dans les eaux territoriales de la République autour de Pedra Branca. Les activités de ces navires dans lesdites eaux étaient donc non autorisées et illégales et n'avaient par conséquent rien à voir avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit.

La haute commission rappelle de nouveau que le Gouvernement de Singapour dénonce énergiquement les intrusions illégales de ces navires et que plusieurs notes de protestation en ce sens ont été adressées par la haute commission et le ministère des affaires étrangères de Singapour (voir l'annexe).

Le Gouvernement de la République de Singapour désire souligner qu'il n'émet pas de prétentions sur Pedra Branca. Il exerce son droit de propriété sur l'île et les eaux environnantes. Pedra Branca appartient à Singapour. Les eaux autour de Pedra Branca sont par conséquent des eaux territoriales de Singapour. Elles ne sont pas des eaux territoriales malaisiennes. Les actes commis par les autorités de Singapour sur Pedra Branca et les eaux territoriales environnantes ne représentent pas des tentatives visant à modifier la situation sur le terrain. Singapour n'a pas besoin d'agir ainsi, car Pedra Branca fait partie de son territoire. Le Gouvernement de la République de Singapour, depuis les années 1840, 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 cette époque et pendant plus de 130 ans, aucun pays n'a exercé ou revendiqué une juridiction sur Pedra Branca ou n'a contesté la souveraineté que Singapour y exerce.

Le Gouvernement de la République de Singapour rejette par conséquent catégoriquement l'assertion malaisienne selon laquelle il aurait à plusieurs reprises ordonné à ses navires de pénétrer dans les eaux territoriales malaisiennes autour de Pedra Branca, ce qui aurait gêné les navires du Gouvernement malaisien dans l'accomplissement de leurs devoirs. Les navires du Gouvernement de Singapour continuent à faire respecter la souveraineté de Singapour sur les eaux territoriales de la République autour de Pedra Branca.

Le Gouvernement de la République de Singapour désire maintenir les bonnes relations entre les deux pays. Les intrusions par des navires du Gouvernement malaisien dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca ne peuvent que résulter en des incidents fâcheux et nuire aux relations bilatérales entre les deux pays sans faire avancer d'un pouce les prétentions de la Malaisie sur Pedra Branca. Dans ce contexte, le Gouvernement de la République de Singapour prie instamment le Gouvernement malaisien de faire cesser les intrusions illégales de ses navires dans les eaux territoriales autour de Pedra Branca pendant que les prétentions malaisiennes sont examinées et évaluées selon des principes juridiques, comme le Premier ministre malaisien s'y est engagé.

La haute commission de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de Malaisie l'assurance de sa considération distinguée.

Ministère des affaires étrangères, [tampon]
Wisma Putra
Kuala Lumpur

Annexe

**Notes de tierces personnes relatives aux incidents liés aux intrusions précédentes des navires
du Gouvernement de Malaisie *KP Landok, PZ 4, PA 53 et PZ 11* dans les eaux
territoriales de Singapour**

1. MFA/D1/281/92 datée du 22 avril 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 2. SHC 35/92 datée du 23 avril 1992 de la haute commission de la République de Singapour au ministre des affaires étrangères de la Malaisie
 3. SHC 41/92 datée du 15 mai 1992 de la haute commission de la République de Singapour au ministre des affaires étrangères de la Malaisie
 4. SHC 43/92 datée du 25 mai 1992 de la haute commission de la République de Singapour au ministre des affaires étrangères de la Malaisie
 5. SHC 46/92 datée du 1^{er} juin 1992 de la haute commission de la République de Singapour au ministre des affaires étrangères de la Malaisie
 6. SHC 47/92 datée du 1^{er} juin 1992 de la haute commission de la République de Singapour au ministre des affaires étrangères de la Malaisie
 7. MFA/D1/396/92 datée du 1^{er} juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 8. MFA/D1/397/92 datée du 1^{er} juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 9. MFA/D1/424/92 datée du 8 juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 10. MFA/D1/472/92 datée du 22 juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 11. MFA/D1/473/92 datée du 22 juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 12. MFA/D1/474/92 datée du 22 juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 13. MFA/D1/490/92 datée du 26 juin 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
 14. MFA/D1/565/92 datée du 21 juillet 1992 du ministre des affaires étrangères de la République de Singapour à la haute commission de la Malaisie
-

ANNEXE 184

RAPPORT D'ENQUÊTE DU 17 SEPTEMBRE 1992 SUR L'ÉCHOUAGE DE MV *MARTHA II*

CA 213

**Enquête sur l'échouement du MV *Martha II* le 17 septembre 1992
au large du phare Horsburgh**

Table des matières

A) Rapport

1. Résumé
2. Résumé des événements
3. Observations
4. Conclusions
5. Recommandations

B) Liste des annexes

- Annexe A Caractéristiques du navire.
- Annexe B Déclarations de l'équipage du MV *Martha II*.
- Annexe C Copie de la carte montrant la position du navire.
- Annexe D Extraits des tables des marées et des informations destinées aux pilotes publiées en 1992 par Singapour.
- Annexe E Extrait du journal de bord du navire.
- Annexe F Constatations du tribunal d'enquête consulaire dirigé par l'ambassade royale de Norvège à Singapour.
- Annexe G Copie du rapport chiffrant les dommages dus à l'échouement rédigé par l'American Bureau of Shipping.
- Annexe H Copie du rapport envoyé à West of England Protection and Indemnity (P & I) Club par son correspondant local MM. Drew et Napier

A) Rapport

1 Résumé

1.1. Le navire motorisé (MV) *Martha II* s'échoue à 01° 17,7' de latitude nord et 104° 23,7' de longitude est à environ deux milles au sud du phare Horsburgh vers 18 h 42 le 17 septembre 1992. Le navire parvient à se dégager par ses propres moyens et regagne Singapour. Il a subi d'importants dommages au niveau de sa coque. Il est ensuite placé en cale sèche et réparé.

1.2. L'incident n'a provoqué ni blessure, ni mort d'homme. Une certaine pollution a été causée par du mazout échappé des cuves du navire.

1.3. Le rapport se base sur des déclarations de l'équipage (remises à l'ambassade royale norvégienne), des copies de carte, des journaux de bord et des documents relatifs à l'incident.

2. Résumé des événements

2.1. Le MV *Martha II* arrive à Singapour le 16 septembre 1992 en provenance de Haïfa (Israël) et sa destination finale est Fremantle (Australie). Il décharge quelques conteneurs à Singapour et y charge aussi quelques autres.

2.2. Le 17 septembre 1992 à 16 h 06, le navire quitte Singapour. A 16 h 36 le pilote débarque dans la zone d'embarquement ouest. Le capitaine prend le relais aux commandes et, un peu plus tard, le navire se glisse dans le couloir du dispositif de séparation du trafic (TSS) menant vers l'est. A 16 h 42, le capitaine ordonne «En avant toute».

2.3. Un peu plus tard, le capitaine confie le navire au second qui est l'officier de quart. Entre 17 et 18 heures, le capitaine monte à plusieurs reprises sur la passerelle pour vérifier la progression du navire.

2.4. A 18 heures, le troisième officier relève le premier officier pour permettre à celui-ci de dîner. A 18 h 05, le capitaine monte sur la passerelle. Il vérifie la position du navire, puis décide de modifier la route et d'emprunter le chenal sud entre Singapour et Carter Shoal (voir l'annexe C). Le capitaine trace la nouvelle route sur la carte. A 18 h 10, le capitaine ordonne de passer au 082° T&G et reporte la position du navire sur la carte. Il ordonne ensuite au troisième officier de conserver la nouvelle route. Peu de temps après, il quitte la passerelle.

2.5. A 18 h 15, le troisième officier fait le point et remarque que le navire a dérivé encore un peu plus à bâbord (nord) de la route prévue. Il corrige le cap au 083° T&G. A peu près au même moment, il peut voir les rochers de South Ledge à environ un demi-mille à l'avant bâbord. Il maintient un contact visuel avec lesdits récifs.

2.6. Vers 18 h 38, le deuxième officier monte sur la passerelle pour vaquer à des occupations personnelles. Il jette un coup d'œil à l'extérieur et remarque deux objets ressemblant à des récifs à l'avant bâbord. Lorsque le troisième officier lui confirme que ces objets sont bien des récifs, il signale à l'intéressé que le navire paraît passer très près de ces formations et lui demande d'augmenter l'écart. Le troisième officier passe immédiatement en pilotage manuel et appuie à tribord. Le navire vire à tribord. A 18 h 42, alors que le navire est à hauteur des récifs, il s'échoue sur le haut-fond au large des récifs de South Ledge. Il s'incline vers tribord, puis roule brutalement sur bâbord. Le capitaine et le premier officier se ruent sur la passerelle. Le capitaine ordonne «Tribord toute» et fait stopper les machines. Un instant plus tard, le navire se dégage par l'effet de la dérive. Le capitaine ordonne à l'équipage de vérifier par sondages tous les compartiments et de détecter les dommages éventuels. Vers 19 h 20, le capitaine remarque la présence d'un peu de mazout dans l'eau. Il appelle le centre des opérations de PSA (Port of Singapore Authority) et l'informe de l'accident. Il déclare qu'il rentre à Singapour, car il craint que son navire ne soit endommagé. Le centre des opérations le prévient qu'il ne sera pas autorisé à rentrer à Singapour tant que ses fuites n'auront pas été colmatées et le navire inspecté.

2.7. Le capitaine passe ensuite des appels téléphoniques à l'agent local et au représentant du propriétaire (le capitaine Hinrichs, directeur général adjoint d'ABC Conteneurs qui se trouve à Singapour) et les informent rapidement de l'état du navire. Pendant ce temps, le navire remonte à allure réduite le couloir du TSS menant vers l'ouest. A 1 heure, le 18 septembre 1992, le représentant du propriétaire demande au capitaine de jeter l'ancre à environ 2,5 milles au sud-est de la zone d'embarquement des pilotes orientale : un remorqueur disposera alors un barrage flottant anti-marée noire autour de la coque.

2.8. Entre 1 heure et 8 heures du matin, le navire progresse le long du couloir du TSS afin d'arriver au large de Singapour dans la matinée. A 8 h 48, il jette l'ancre au sud-est de la zone d'embarquement des pilotes orientale à 01° 11,2' de latitude nord et 103° 56,2' de longitude est. A 9 h 30, le remorqueur *Salvirile* vient l'accoster et déploie 300 pieds de barrage flottant anti-marée noire autour des parties endommagées. Entre 13 heures et 14 h 40, les plongeurs inspectent la coque au-dessous de la ligne de flottaison.

2.9. A 14 h 50, le navire lève l'ancre et continue vers l'ouest. A 18 h 08, il jette l'ancre à 01° 09' de latitude nord et 103° 34' de longitude est. Pendant la nuit, des remorqueurs tentent de déployer des barrages flottants autour de la coque, mais doivent renoncer en raison de la violence des vents et de la forte houle. Le 19 septembre 1993, le remorqueur *Salvenus* place 1100 pieds de barrage flottant autour du navire. A 12 heures, une nouvelle inspection sous-marine et des réparations supplémentaires sont effectuées sous la supervision du représentant du propriétaire. Les réparations et l'inspection prennent fin à 17 heures.

2.10. L'équipage procède au pompage des cuves de mazout endommagées. Le navire vient ensuite se ranger le long d'un quai pour y décharger sa cargaison. Il est ensuite placé en cale sèche à Singapour et subit des réparations importantes au niveau de ses bordés de fond doubles.

3. Observations

3.1. Le navire est inscrit au registre international norvégien. Ses caractéristiques figurent à l'annexe I. Ses certificats étaient en cours de validité au moment de l'incident. Aucun dysfonctionnement de ses machines, de son gouvernail ou de son matériel de navigation n'avait été signalé avant l'incident. Ce dernier n'est pas dû à une défaillance des machines ou du matériel.

3.2. Le navire était commandé par M. Van Houke Alain, un ressortissant belge titulaire d'un brevet de capitaine délivré par la Belgique, depuis environ quatre mois.

3.3. Les autres officiers et hommes d'équipage étaient philippins. L'officier de quart était M. Danile S Sevilla, titulaire d'un brevet de deuxième officier délivré par les Philippines qui effectuait sa première traversée en cette qualité. Le troisième officier, ainsi que d'autres officiers de pont, des officiers ingénieurs et la plupart des hommes d'équipage, étaient montés à bord à Singapour le 16 septembre 1992.

3.4. Le temps entre 17 et 19 heures le 17 septembre 1992 est calme avec des vents légers, un ciel dégagé et une bonne visibilité. Le trafic dans cette zone est réduit.

3.5. Le système radar — intégré au système VTIS (Vessel Traffic Information System) — du phare Horsburgh est défectueux au moment de l'incident : les opérateurs VTIS n'ont donc pas pu relever la position du navire ni prévenir celui-ci qu'il allait s'échouer.

3.6. La route prévue du navire passait par le couloir du TSS menant vers le nord-est, au large du phare Horsburgh. Cependant, vers 18 h 10, le capitaine prend soudainement la décision d'emprunter le chenal sud entre Carter Shoal (un rocher en pic recouvert de 3 mètres d'eau) et South Ledge (un haut-fond rocheux avec deux récifs immergés sur une hauteur de 2,4 mètres et des récifs immergés — recouverts de 5,5 mètres d'eau — s'étendant sur 0,3 mille autour de cette formation). Le navire doit passer entre ces deux hauts-fonds à 0,7 mille de chacun d'entre eux. Selon le capitaine qui a déjà emprunté le chenal sud quelques années auparavant, sa décision est motivée par le désir d'éviter des attaques de pirates. Les directives de l'Amirauté à l'usage des navigateurs déclarent que : «Le chenal sud n'est pas recommandé aux navires ayant un tirant d'eau important, dans la mesure où son utilisation n'offre aucun avantage et où son fonds est rocheux, inégal et parsemé de hauts-fonds.» D'aucuns pourraient arguer du tirant d'eau relativement modeste (environ 9,7 mètres) du navire pour conclure que la recommandation susmentionnée ne s'appliquait pas en l'occurrence. Le chenal sud n'est pas une route de navigation régulière et nombre de bateaux de pêche évoluent dans ses eaux. En outre, la distance économisée est minime (environ 10 milles sur un trajet de 2400 milles jusqu'à Fremantle), de sorte qu'il vaut mieux utiliser le couloir du TSS menant vers le nord-est. A mon avis, le capitaine n'a vraisemblablement pas consulté les directives à l'usage des navigateurs (ou d'autres ouvrages) avant de s'engager dans le chenal sud.

3.7. Selon les tables des marées de Singapour (voir l'annexe D), la vitesse du courant près du phare Horsburgh entre 18 et 19 heures le 17 septembre 1992 était de 2,5 nœuds et sa direction nord-est. (Ces prévisions correspondent à celles des tables des marées de l'Amirauté.) Le courant aurait poussé le navire en direction du nord vers South Ledge. Pour compenser le courant, le navire aurait dû virer de 10° à tribord à 18 h 15 afin de rester sur la route prévue. Les deux puis les trois degrés imprimés à la barre par le troisième officier étaient insuffisants.

3.8. Après avoir décidé d'emprunter le chenal sud, le capitaine aurait dû rester sur la passerelle (pendant environ encore 20 minutes) afin de vérifier la progression du navire et de contrôler sa route jusqu'au franchissement de la zone des hauts-fonds. Or l'intéressé a quitté la passerelle peu après avoir modifié le cap, afin de vaquer à des travaux de routine. Avant de quitter les lieux il a demandé au troisième officier de «maintenir le cap du navire». Cette instruction était ambiguë. Il n'a donné aucune instruction spécifique. Il n'a pas averti l'intéressé des risques de courant latéral, ni des mesures à prendre en cas de problème pour «maintenir le cap du navire». Le troisième officier a fait le point toutes les 15 minutes et, même après avoir constaté la dérive du navire vers le nord, hésité quant aux mesures à prendre. Cela indique que l'intéressé n'était pas suffisamment compétent ou sûr de lui pour gérer la situation. Normalement, le capitaine reste sur la passerelle (surtout pendant le quart des jeunes officiers) pendant le passage de détroits étroits, de zones traversées par de forts courants ou de régions où le trafic est intense. Le capitaine avait donné pour consigne à l'officier de veille (dans le cadre de ses ordres permanents) de l'appeler sur la passerelle lorsqu'il nourrit un doute ou lorsqu'il est contraint de modifier la route de plus de trois degrés. Ceci, afin d'être certain de prendre la mesure appropriée. Il semble que le troisième officier ait hésité à appeler le capitaine alors qu'il nourrissait des doutes. Ceci, probablement en raison des difficultés de communication entre ces deux officiers de nationalité différente. Le troisième officier avait rejoint le navire quelques heures plus tôt et n'avait pas été correctement mis au courant par le capitaine.

3.9. Le capitaine prétend avoir très peu dormi au cours des jours précédents (cinq heures et demie pendant les soixante heures précédentes). Il était resté constamment sur la passerelle pendant la progression du navire dans le détroit de Mall (afin de guetter sur le radar d'éventuels pirates et de contrôler la route du navire) en route vers Singapour. Le navire avait fait une escale de 24 heures à Singapour, mais le capitaine avait dû rester éveillé pendant ce laps de temps afin de rencontrer les dockers, les agents et le représentant de la compagnie, ainsi que de surveiller les opérations de chargement/déchargement et diverses autres tâches comme le changement d'équipage. L'équipage ayant été intégralement remplacé sauf en ce qui concerne le capitaine, ce dernier était la seule personne à bord à bien connaître le navire. Il avait donc dû s'occuper de questions triviales normalement du ressort des autres officiers ou de simples hommes d'équipage. Il avait par conséquent subi une énorme pression et avait été privé de périodes suffisantes de sommeil ininterrompu. S'il était très fatigué, il aurait dû emprunter les routes standards (connues de la plupart des officiers) après les avoir soigneusement étudiées (et consulté les publications pertinentes) au lieu d'emprunter des chenaux inhabituels à titre de raccourcis.

3.10. Les radars du navire étaient activés et fonctionnaient correctement. Le phare Horsburgh et son répondeur étaient visibles sur l'écran. Le troisième officier n'a pas eu recours à la technique de navigation par repères parallèles en se servant du phare. S'il l'avait fait, il aurait pu constamment détecter l'effet de la dérive et prendre des mesures correctives pour compenser le courant.

3.11. L'ambassade royale de Norvège a convoqué un tribunal consulaire d'enquête. Selon les autorités d'Oslo, l'accident serait dû à une erreur de navigation. Elles pensent que le capitaine aurait dû rester sur la passerelle le temps de passer la zone parsemée de hauts-fonds. Mme Anne Riketer-Svendsen — qui présidait l'enquête — m'a confié avoir reproché au capitaine ses défaillances et aux propriétaires d'avoir remplacé la plupart des officiers de pont et des officiers mécaniciens sans prendre les mesures requises pour que l'équipage puisse prendre suffisamment de repos avant d'entamer la traversée. Les autorités norvégiennes n'ont pas pris de mesure (punitives) à l'encontre de l'équipage ou des propriétaires du navire. Une copie de leur rapport figure à l'annexe F.

4. Conclusions

La principale cause de l'accident tient à la dérive du navire vers le haut-fond sous l'effet de la dérive et à son échouement sur des récifs submergés au large de South Ledge. Le troisième officier n'avait pas vérifié la position du navire, ni pris les mesures appropriées pour passer à une distance sûre du haut-fond. Les autres facteurs ayant contribué à l'accident sont les suivants :

- a) le capitaine a modifié la route sans consulter les publications nautiques pertinentes ;
- b) le capitaine a quitté la passerelle à un instant critique sans avoir transmis correctement le commandement au troisième officier ni donné suffisamment de consignes à celui-ci ; et
- c) le capitaine et les autres officiers n'avaient pas pris suffisamment de repos avant le voyage, ce qui aurait affecté leur vivacité d'esprit et de vigilance pendant le quart.

5. recommandations

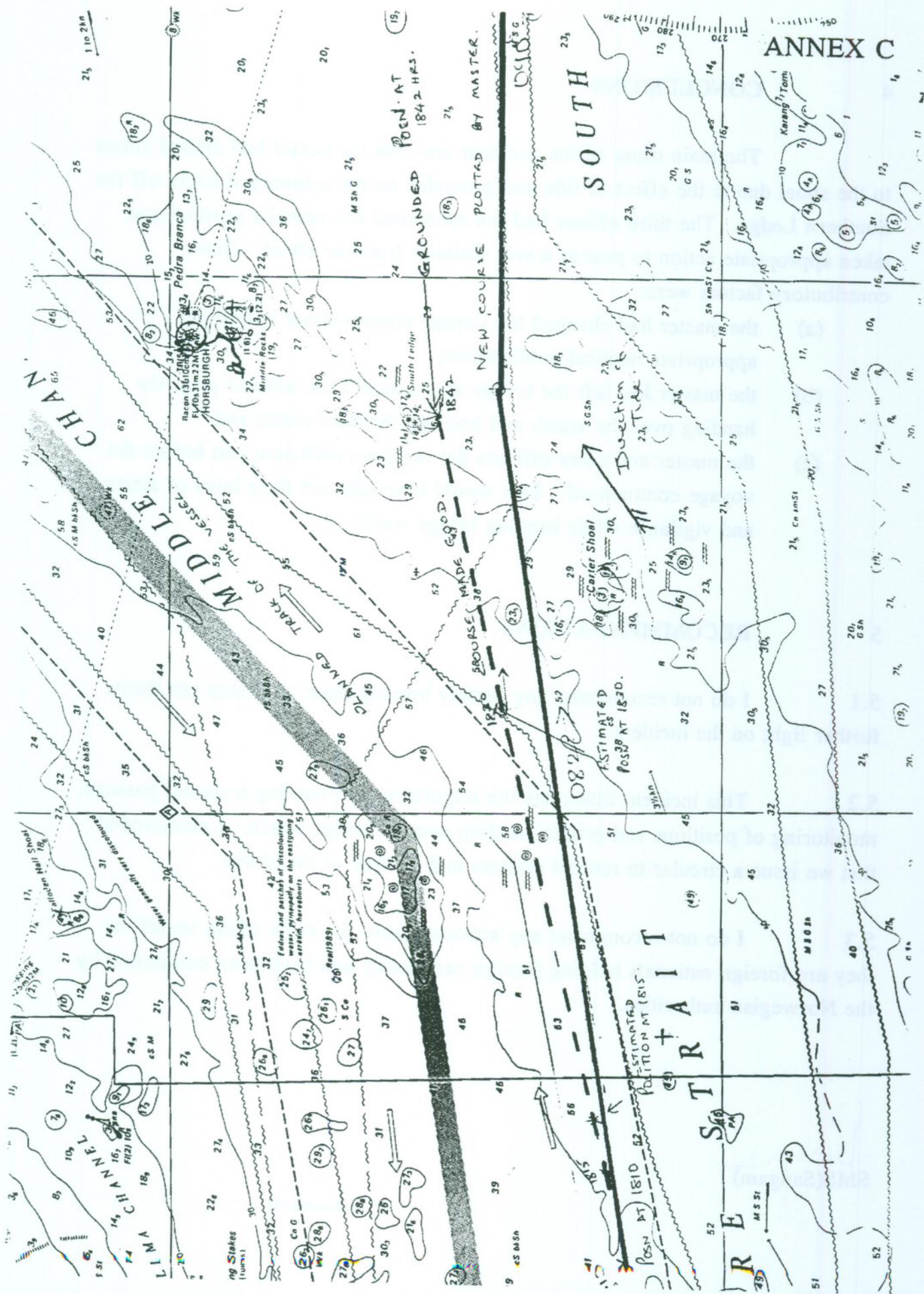
5.1. Je ne recommande aucune enquête complémentaire dans la mesure où il est douteux qu'elle apporterait des faits nouveaux.

5.2. Cet incident illustre l'importance d'une préparation d'un passage à proximité des côtes, du relèvement des positions et de la transmission correcte du commandement des navires pendant les relèves de quart. Je recommande de publier une circulaire rappelant ces points aux capitaines et aux officiers.

5.3. Je ne recommande pas d'action contre l'équipage du navire, dans la mesure où il se compose de ressortissants étrangers détenant des brevets délivrés par des pays tiers et ont déjà reçu des conseils de la part des autorités norvégiennes.

SMS (Sangam)

Inv3/martha.213



SEAL ALNES N.V.

M/V Martha II

Port : en mer

Date : 17 septembre 1992

Extrait du journal de bord

Nom du navire : Martha II
Indicatif : LAKW 4
Numéro officiel :
Port d'enregistrement : Bergen, Norvège
Propriétaires : Combo Carriers SA Luxembourg
Exploitants : V-Ships Norway
Voyage n° 6/296 A : de Singapour à Fremantle
Ballast/cargaison : conteneurs 16 971 M^T
Tirant d'eau : 7,65 mètres poue ; 9,70 mètres poupe
Capitaine : Alain Van Houcke

Journal de bord n° 3

Page n° 86

Date : 17 septembre 1992

18 h 42 : collision avec les récifs de South Ledge à 01° 17,7' de latitude nord et 104° 23,7 de longitude est. Le navire gîte fortement au contact des récifs. Des fuites de mazout sont constatées sur les cuves MCD n° 5, 6 et 8 à bâbord et sur la cuve AFO n° 7 à bâbord (toutes cuves situées à bâbord).

VTIS Singapour est prévenu sur le canal VHF 10 et l'agence Belsin/le capitaine H. Hinrichs (directeur général adjoint d'ABC) par VHF également par l'intermédiaire du poste radio de Singapour.

Modifions la route pour revenir à Singapour — dans la mesure où les fuites de mazout semblent peu importantes — en attendant les instructions de VTIS.

Le premier officier et le chef mécanicien procèdent à des sondages et relèvent les niveaux dans toutes les cuves et cales. Essayons de trouver un moyen de stopper la fuite de mazout, mais sans succès.

Le chef mécanicien
Croth M.
[signature]

Le premier officier
Kudelski R.
[signature]

Le capitaine
Van Houcke
[signature]

Chief Eng./Chief Offc.

Master

ANNEXE 185

R. O. WINSTEDT, *UNE HISTOIRE DU JOHOR (1365-1941)*

Le service funèbre du Sultan est lu par un Tamil musulman. Tengku 'Abdu'l-Jalil et le Temenggong du Johor arrivent plus tard et expriment le désir d'emporter la dépouille à Riau. Deux ans plus tard, le Tamil 'Abdu'l-Kadir meurt également.

Pendant toute cette période, l'ancien royaume de Johor dont l'histoire est si célébrée est en fait totalement négligé. Begbie — dont l'ouvrage a été publié en 1834 — indique la population d'endroits faisant partie de l'État moderne : Johor, 1000 personnes ; Pulau Tinggi, 225 personnes sous la férule d'un Batin ; Sungai Papan, 775 personnes sous la férule d'un Batin ; et Segamat, 400 maisons. Newbold — dont le livre a été publié cinq ans plus tard — indique une population plus nombreuse : à Johor Lama, environ 300 maisons ; à Sedili, environ 70 maisons ; dans le district de Padang entre Parit Siput et Pinang Sa-ribu, environ 200 personnes ; et à Segamat, 2400 personnes. À ces endroits, il convient d'ajouter «Polais» près de Pontian, sous Raja Semat, avec environ 100 maisons, Pontian et Benut (de petits villages sous Penghulus), le district de Batu Pahat (qui s'étend de Pinang Sa-ribu à la rivière Batu Pahat) et le gros district de Muar avec ses villages Bokko (? Bekok), Langkat, Grisek, Ring, Pagoh et la population totale estimée du Johor (à l'exclusion des îles) à 25 000, mais tous les chiffres résultent sans doute de conjectures. À l'époque et depuis le règne du Temenggong Abu-Bakar la frontière avec Pahang est la même qu'à l'époque du sultanat de Malacca.

Le Temenggong de Muar — et de Segamat — règne sur huit Penghulus : quatre en amont (PENGHULU BESAR, PENGHULU TANJONG, PENGHULU DAGANG et PENGHULU MUNGGAL, ces deux derniers étant de style Minangkabau) et quatre en aval (Grisek, Bukit Raya, Liang Batu et Ring). Il envoie chaque année au sultan Hussain le droit de 1 dollar levé sur chaque maison des habitants du Padang et 200 sacs (*kampit*) de riz. Il est également habilité par le sultan Hussain à lever des droits sur les importations : 20 dollars sur chaque *kati* d'opium, 2 dollars sur chaque *koyan* de riz, 1 dollar sur chaque *koyan* de sel et aussi des droits sur certaines exportations : 1 dollar sur chaque *bhar* d'ivoire, 1,5 dollar sur chaque *bhar* d'étain. Padang et Johor Lama sont placés sous Orang Kayas. La domination directe du Temenggong du Johor s'étend de Pontian jusqu'à Sedili Besar en passant par le Cap Rumenia. Mais Engku Konik, le Temenggong de Muar de 1801 à 1830, est nommé par 'Abdu'r-Rahman, Temenggong du Johor et de Singapour. Le Gouvernement du Johor est vague et vacillant. À la mort de Engku Konik, Segamat se sépare de Muar. Sultan Hussain est théoriquement le suzerain de l'ensemble mais n'exerce en réalité qu'une seule prérogative : essayer d'extorquer de l'argent pour sa propre poche.

ANNEXE 186

NOTE DE SINGAPOUR MFA/D1/0080/93 DU 30 JANVIER 1993

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à l'avis aux navigateurs n° 89/92 (T) contenu dans le numéro 06/92 du service hydrographique de la marine royale malaisienne, telle qu'elle a été reçue par l'autorité portuaire de Singapour (PSA) le 20 août 1992. L'avis déclare qu'une étude hydrographique est en cours, qu'elle est menée par le navire spécialisé malaisien KD *Mutiara* au large de la côte orientale du Johor et qu'elle devrait prendre fin en juillet 1992. Une copie de l'avis figure à l'annexe A.

Le ministère relève qu'une partie de la zone comprise à l'intérieur des coordonnées indiquées dans ledit avis aux navigateurs fait partie des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Cependant, aucune autorisation n'a été sollicitée auprès des autorités compétentes de Singapour en vue d'effectuer une étude dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca.

Le KD *Mutiara* a été aperçu en plusieurs occasions dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca :

- a) Le 19 juillet 1992 à 15 heures, le KD *Mutiara* a été aperçu à 3,1 milles marins de Pedra Branca.
- b) Le 21 juillet 1992 à 5 h 15, le KD *Mutiara* a été aperçu à 4,1 milles marins de Pedra Branca.
- c) Le 29 juillet 1992 à 14 heures, le KD *Mutiara* a été aperçu à 2,7 milles marins de Pedra Branca.

Compte tenu de ce qui précède, le capitaine Wilson Chua, hydrographe, autorité portuaire de Singapour, a écrit au capitaine Mohd Rasip bin Hassan, directeur, direction hydrographique, service de la Marine, ministère de la Défense, Malaisie, le 2 octobre 1992 pour obtenir des éclaircissements sur ce point. Une copie de la lettre du capitaine Wilson Chua est jointe à la présente dans l'annexe B et une copie de la réponse du capitaine Mohd Rasip bin Hassan (datée du 3 novembre 1992) est également jointe à la présente dans l'annexe C.

Le Gouvernement de la République de Singapour rejette l'assertion de la Malaisie, telle qu'elle figure dans la lettre du capitaine Mohd Rasip bin Hassan en date du 3 novembre 1992, selon laquelle «Pulau Batu Puteh (Pedra Branca) fait partie de la Malaisie de sorte que les eaux qui l'entourent font partie des eaux territoriales malésiennes». La Malaisie doit corroborer ses prétentions avant de pouvoir revendiquer la souveraineté. Jusqu'à présent, l'argumentation malaisienne repose uniquement sur une assertion à caractère historique n'étant pas supportée par les faits ou par le droit international. De son côté, en revanche, le Gouvernement de la République de Singapour, depuis les années 1840, 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 cette époque et pendant plus de 130 ans, aucun pays n'a exercé ou revendiqué une juridiction sur Pedra Branca ou n'a contesté la souveraineté que Singapour y exerce.

Le Gouvernement de la République de Singapour proteste contre le contenu dudit avis et contre l'étude hydrographique menée par le KD *Mutiara* dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Le KD *Mutiara* n'a pas obtenu l'autorisation du Gouvernement de Singapour de pénétrer et de demeurer dans les eaux territoriales de la République de Singapour aux dates susmentionnées. Les activités de ce bâtiment n'étaient pas autorisées et par conséquent illégales. Le Gouvernement de Singapour déplore que le Gouvernement malaisien ait autorisé le

KD *Murtiara* à effectuer une étude dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca sans obtenir au préalable l'accord des autorités de Singapour compétentes. Le Gouvernement malaisien est prié de noter qu'un tel accord doit être obtenu avant la publication d'un avis de ce genre et le lancement d'une étude hydrographique dans les eaux territoriales de Singapour par des autorités malaisiennes.

SINGAPOUR

Le 30 janvier 1993

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

Annexe A

09/92 (T) Malaisie péninsulaire, côte orientale, mer de Chine méridionale, étude hydrographique.

L'étude hydrographique est menée au large du Johor dans la zone délimitée par les points suivants :

- | | | |
|----|---------------|----------------|
| a. | 02° 00' 00" N | 104° 36' 00" E |
| b. | 01° 23' 09" N | 104° 29' 05" E |
| c. | 01° 35' 05" N | 104° 50' 00" E |
| d. | 02° 00' 00" N | 104° 50' 00" E |

Les caractéristiques du navire s'établissent comme suit :

Nom :	KD <i>Murtiara</i>
Pavillon :	Malaisie
Indicatif :	9MNG
Longueur :	71 mètres
Largeur :	13 mètres
Tirant d'eau :	4,2 mètres

Les navigateurs sont priés de ne pas s'approcher de l'étrave ou de l'arrière du navire (que ce soit par bâbord ou tribord).

L'opération prendra fin en juillet 1992

Cartes pertinentes : MAL 5, BA 769, 2403, 3543

Annexe B

Capitaine Mohd Rasip bin Hassan
Directeur
Direction hydrographique
Service de la marine : ministère de la Défense
Jalan Padang Tembak
50634 Kuala Lumpur
Malaisie

Etude hydrographique malaisienne menée dans les eaux territoriales de Singapour

J'ai l'honneur de me référer à l'avis aux navigateurs n° 89/92 (T) paru dans votre n° 06/92 que nous avons reçu le 20 août 1992 et qui a été porté à mon attention récemment. Il est déclaré dans l'avis qu'une étude hydrographique est actuellement menée par le bâtiment hydrographique KD *Mutiara* au large de la côte orientale du Johor. L'étude devrait prendre fin d'ici juillet 1992 (Une copie de l'avis n° 89/92 (T) est jointe à la présente pour faciliter votre lecture).

2. Selon les coordonnées reprises dans l'avis, une partie de l'étude porte sur les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca (voir les coordonnées «b» indiquées dans l'avis). Aucune autorisation n'ayant été sollicitée auprès des autorités de Singapour pertinentes en vue de mener l'étude dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me fournir des éclaircissements sur ce point.

Veillez agréer...

(Signé) Wilson CHUA
Hydrographe
Service hydrographique

Direction hydrographique
Marine royale malaisienne
Ministère de la Défense
Malaisie
Jalan Padang Tembak
50634 Kuala Lumpur

Votre réf. :

Notre réf : KP/LAUT/HYD/11456 Jil.4 - (56)

Date : 3 novembre 1992

Capitaine Wilson Chua
Hydrographe
Service hydrographique
Autorité portuaire de Singapour (PSA)
7 Kappal Road
N° 02-26 Tanjong Pagar Complex

Singapour 0205

Cher Monsieur,

Etude hydrographique dans les eaux de Malaisie y compris les eaux de Pulau Batu Puteh

Référence :

A. Votre lettre n° MD 7/1/4 (s) du 2 octobre 1992.

1. Concernant l'étude hydrographique menée par le KD *Mutiara* au large de la côte orientale du Johor, telle qu'elle est mentionnée dans l'avis n° 89/92 (T), j'ai le plaisir de vous informer qu'elle a été décidée en vue d'assurer la sécurité de la navigation dans cette zone qui est très fréquentée par les transports maritimes et de combler les lacunes des études précédentes.

2. J'aimerais souligner que l'étude est entièrement menée dans des eaux malaisiennes. Pulau Batu Puteh (Pedra Branca) fait partie de la Malaisie et les eaux qui l'entourent font par conséquent partie des eaux territoriales malaisiennes. La question d'une autorisation des autorités de Singapour ne se pose donc absolument pas. La Malaisie rejette toute prétention de Singapour laissant croire que les eaux malaisiennes autour de Pulau Batu Puteh sont des eaux appartenant à Singapour.

Veillez ...

[Formule de politesse écrite à la main]

[Signature]

ANNEXE 187

NOTE MFA/D1/675/93 DU 30 JUILLET 1993 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de dénoncer les activités menées dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca par des navires appartenant à la marine royale malaisienne (RMN) et à la police maritime royale malaisienne (RMPP) le 29 janvier, le 4 mars, le 17 mars, le 17 avril, le 24 avril, le 26 avril, le 4 mai, le 21 mai, le 25 mai et le 9 juin 1993, activités n'ayant rien à voir avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit. Lesdites activités sont décrites en détail à l'annexe.

Les navires de la RMN et de la RMPP n'avaient pas obtenu l'autorisation du Gouvernement de Singapour de pénétrer et de demeurer dans les eaux territoriales de la République autour de Pedra Branca le 29 janvier, le 4 mars, le 17 mars, le 17 avril, le 24 avril, le 26 avril, le 4 mai, le 21 mai, le 25 mai et le 9 juin 1993, ni d'y mener une autre activité quelconque (telle que photographier, filmer, observer, etc.). Les activités des navires RMN et de la RMPP n'avaient rien à voir avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit ; elles étaient par conséquent non autorisées et illégales. Le Gouvernement de Singapour proteste énergiquement contre ces activités non autorisées et illégales des dits navires qui n'ont rien à voir avec l'exercice d'un droit de passage inoffensif ou en transit et déplore que le Gouvernement malaisien ait cru bon d'autoriser ces bâtiments à poursuivre de telles activités.

Le Gouvernement de Singapour aimerait également préciser que les activités illégales des navires du Gouvernement malaisien dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca ne sauraient en aucun cas étayer les prétentions de la Malaisie sur l'île. De telles provocations risquent au contraire de déclencher sur le terrain un incident qui pourrait entraver les efforts visant à régler le problème. Le Gouvernement de Singapour insiste de nouveau solennellement auprès du Gouvernement malaisien afin que celui-ci veille à éviter la répétition de provocations de ce type alors que les prétentions de Kuala Lumpur sur Pedra Branca sont examinées à l'aune des principes juridiques comme convenu avec le Premier ministre de Malaisie.

Le Gouvernement de la République de Singapour répète que Pedra Branca fait partie du territoire de Singapour. 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 cette époque et pendant plus de 130 ans, aucun pays n'a exercé ou revendiqué une juridiction sur Pedra Branca ou n'a contesté la souveraineté que Singapour y exerce.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 30 juillet 1993

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

Détails sur les intrusions dans les eaux territoriales autour de Pedra Branca par des patrouilleurs de la RMN et de la RMPP les 29 janvier, 4 mars, 17 mars, 17 avril, 24 avril, 26 avril, 4 mai, 21 mai, 25 mai et 9 juin 1993

29 janvier 1993

Le 29 janvier 1993 vers 10 h 40, trois patrouilleurs de la RMN (le KD *Serampang*, le KD *Sri Negeri Sembilan* et le KD *Sri Kelantan*) font intrusion dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca et se rapprochent à trois milles marins de l'île. Une fois arrivés à cette distance, ils rebroussement chemin et mettent le cap à l'ouest.

4 mars 1993

Le 4 mars 1993 vers 11 h 50, deux navires de la RMN (le KD *Ganas* et le KD *Lembing*) pénètrent dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Les deux bâtiments modifient ensuite leur route et mettent le cap au nord-est, passant à moins de 0,6 mille marin au nord-ouest de Pedra Branca. Dix personnes sont dénombrées sur le navire en tête de la formation et neuf sur l'autre. L'un des hommes du premier navire prend des photographies de Pedra Branca.

17 mars 1993

Le 17 mars 1993 vers 9 h 40, un navire de la RMN (le KD *Musytari*) pénètre dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Il suit une route au nord-est et réduit sa vitesse de 16 à 6 nœuds alors qu'il passe à moins d'un mille marin de Pedra Branca. Dix personnes en uniforme en tout sont aperçues sur le pont du navire. Deux d'entre elles filment Pedra Branca à l'aide d'une caméra vidéo. Vers 10 h 17, le KD *Musytari* accroît sa vitesse et met le cap au nord pour s'éloigner de Pedra Branca.

17 avril 1993

Le 17 avril 1993 vers 11 h 10, un navire de la RMN (le KD *Todak*) pénètre dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. A 11 h 22, le KD *Todak* se rapproche à moins de 0,8 mille marin de Pedra Branca. Il change deux fois de cap avant de s'éloigner de l'île à 11 h 51. Trente cinq hommes en uniforme ont pris place à bord du navire. L'un d'entre eux prend des photographies de Pedra Branca pendant qu'un autre filme l'île à l'aide d'une caméra vidéo.

24 avril 1993

Le 24 avril 1993 vers 11 h 30, un navire de la RMPP (le *P/n° 17*) pénètre dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. A 11 h 45, il est à moins de 600 yards de la partie nord-ouest de l'île et il reste à cet endroit pendant un court moment avant de s'éloigner. Quatre personnes sont à bord.

26 avril 1993

Le 26 avril 1993 vers 7 h 57, un navire de la RMN (le KD *Kasturi*) pénètre dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. A 8 h 09, il se trouve à 0,9 mille marin de la partie nord-ouest de l'île. Il se dirige ensuite vers la mer de Chine méridionale. Dix personnes sont aperçues sur le pont du navire. L'une d'entre elles prend des photographies de Pedra Branca pendant qu'une autre filme l'île à l'aide d'une caméra vidéo depuis le sommet du pont.

4 mai 1993

Le 4 mai 1993 vers 9 h 28, deux navires de la RMN (le KD *Todak* et le KD *Jerai*) pénètrent dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. A 9 h 38, ils sont à 0,5 mille marin de la partie nord-ouest de l'île. Ils mettent ensuite le cap sur la mer de Chine méridionale. Quatre hommes en tout (revêtus d'un uniforme) sont aperçus sur le pont du navire de tête, le KD *Todak*. Deux d'entre eux observent Pedra Branca à la jumelle pendant qu'une troisième prend des photographies de l'île. Dix hommes en uniforme sont aperçus sur le pont du second navire, le KD *Jerai*. Deux d'entre eux sont également aperçus en train d'observer Pedra Branca à la jumelle pendant qu'une autre prend des photographies de l'île.

21 mai 1993

Le 21 mai 1993 vers 9 heures, le navire de la RMPP immatriculé *PZ 5* pénètre dans les eaux territoriales de Singapour et se rapproche à moins d'un mille marin de la partie ouest de l'île. Sept personnes en uniforme ont pris place à bord de ce patrouilleur. Le *PZ 5* suit une route sud-ouest avant de virer à l'ouest à 9 h 09 pour se diriger vers la côte sud du Johor.

De même, le 21 mai 1993 vers 9 h 10, un autre navire de la RMPP (le *PX 4*) pénètre dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Trois hommes en uniforme ont pris place à bord. Le *PX 4* entre plusieurs fois dans les eaux territoriales de Singapour et en ressort, à proximité de Pedra Branca, jusqu'à environ 11 h 05 heure à laquelle il met le cap sur la mer de Chine méridionale. Pendant cette période, vers 9 h 56, le *PX 4* a été aperçu en train de se rapprocher d'un chalutier à 2 milles marins au nord de Pedra Branca. Le *PX 4* s'écarte du chalutier vers 10 h 05.

25 mai 1993

Le 25 mai 1993 vers 16 h 15, le navire de la RMPP *PZ 3* pénètre dans les eaux territoriales de Singapour et se rapproche à moins de 0,6 mille marin de la partie nord-ouest de Pedra Branca. Vers 16 h 28, il met le cap sur la côte méridionale du Johor. Quatre personnes sont aperçues à bord du navire dont l'une en train de prendre des photographies de l'île.

9 juin 1993

Le 9 juin 1993 vers 11 h 10, les navires de la RMN KD *Todak* et KD *Perdana* passent à environ 3,8 milles marins au nord-ouest de Pedra Branca, en direction du détroit de Singapour. À 11 h 46, alors qu'ils se trouvent à 11 milles marins à l'ouest de Pedra Branca, ils font demi-tour et mettent le cap à l'est en direction de l'île. Les navires de la RMN passent ensuite au nord-est-ce qui leur permet de frôler la partie nord-ouest de Pedra Branca à environ 0,5 mille marin.

En tout, sept personnes — revêtues de l'uniforme de la RMN — sont aperçues à bord du navire de tête. L'une d'entre elles observe Pedra Branca à la jumelle. Sept autres personnes sont également aperçues à bord du second navire : cinq sur le pont, une à la proue et une à la poupe. La personne postée sur la poupe prend des photographies de Pedra Branca.

Vers 14 h 04, le KD *Todak* et le KD *Perdana* sont de nouveau aperçus à 5 milles marins au nord de Pedra Branca en train de suivre une route au sud-est.

Les navires de la RMN passent ensuite à 3,3 milles marins au nord-ouest de Pedra Branca à 14 h 15. Ils maintiennent leur cap et, à 14 h 34, alors qu'ils sont à peu près à 7,8 milles marins à l'ouest de Pedra Branca, modifient leur route et prennent un cap au nord-est. Vers 15 heures, les navires de la RMN passent à 3,4 milles marins de la partie nord-ouest de Pedra Branca. Alors qu'ils sont à environ 7 milles marins au nord-est de l'île, ils virent vers le nord et se dirigent vers la mer de Chine méridionale.

ANNEXE 188

NOTE MFA/D1/678/93 DU 30 JUILLET 1993 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute commission malaisienne et a l'honneur de se référer à l'avis aux navigateurs du service de la marine de la Malaisie péninsulaire numéroté 15 (T), daté du 26 mai 1993 et relatif à une étude d'impact sur l'environnement et une enquête sur le sable portant sur le haut-fond de Ramunia.

Le Gouvernement de la République de Singapour relève qu'une partie de la zone dans laquelle l'étude et l'enquête susmentionnées sont menées se trouve à l'intérieur des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca.

Le Gouvernement de la République de Singapour proteste contre l'insertion, sans son accord, d'une partie des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca dans l'avis du service de la marine de la Malaisie péninsulaire et contre le lancement, sans son consentement, d'une étude d'impact sur l'environnement ainsi que d'une enquête sur le sable dans lesdites eaux. Le Gouvernement malaisien est prié de noter que l'approbation du Gouvernement de Singapour doit être obtenue pour pouvoir inclure une partie quelconque des eaux territoriales de cette République autour de Pedra Branca dans un avis de ce type et pour mener une étude d'impact sur l'environnement et une enquête sur le sable dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 30 juillet 1993

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

ANNEXE 189

NOTE MFA/1094/93 DU 1^{ER} DÉCEMBRE 1993 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à la lettre SR(070)151-3 vol. VIII datée du 25 août 1993 et adressée à M. Fong Hin Tat, Port Master [capitaine du port], autorité portuaire de Singapour (PSA).

Le Gouvernement de Singapour rejette catégoriquement les assertions contenues dans la lettre susmentionnée, telle qu'elle a été adressée au Port Master.

Le Gouvernement de la République de Singapour répète qu'une partie de la zone délimitée par les coordonnées énoncées dans la clause pertinente de l'appel d'offres JPSB/3/93 (dont une copie est jointe à la présente) — publié par le Johor Port Sdn Bhd concernant la phase IV de développement du port de Johor — est incluse dans des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. De sorte qu'il convient de solliciter l'accord des autorités de Singapour concernant l'évacuation des déblais de dragage dans ladite zone.

Le Gouvernement de la République de Singapour proteste contre l'insertion dans ledit appel d'offres de cette portion du site de déblai qui fait partie des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca. Le Gouvernement malaisien est prié de noter que toute insertion de ce type suppose l'obtention de l'accord du Gouvernement de Singapour.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 1^{er} décembre 1993

[tampon]

Haute commission de Malaisie

ANNEXE 190

**«LA MALAISIE ET SINGAPOUR COMPTENT RÉSOUDRE PAR UNE PROCÉDURE JURIDIQUE
CERTAINS PROBLÈMES SENSIBLES», DÉPÊCHE DATÉE DU 9 SEPTEMBRE 1994 DE
L'AGENCE DE PRESSE BERNAMA NEWS**

C/GE/BNS0507
Ngt msst 091000
Malaysia-Singapore (news focus)

La Malaisie et Singapour comptent résoudre par une procédure juridique certaines questions sensibles

KUALA LUMPUR, 9 septembre (Bernama) -- Il semble que la rencontre en tête à tête entre le Premier ministre Datuk Seri docteur Mahathir Mohamed et son homologue de Singapour, Goh Chok Tong, à Langkawi mardi dernier ait été davantage qu'une simple rencontre bilatérale ordinaire.

Pendant que des ministres et des hauts responsables des deux pays menaient des discussions informelles sur la meilleure manière de renforcer et d'élargir les relations à tous les niveaux en soulignant la nécessité de clarifier leurs politiques pour éviter les malentendus, les deux dirigeants évoquaient des questions plus graves et plus précises susceptibles d'affecter les bonnes relations entre les deux pays.

Les deux dirigeants ont passé presque deux heures à discuter de toute une série de sujets, y compris des différences sur la propriété d'une minuscule île appelée Pulau Batu Puteh et située au large du Johor et le statut de terrains appartenant à la compagnie de chemin de fer «Malayan Railway» (aujourd'hui KTM Serhad) et situées dans la République insulaire.

Leur intention en évoquant ces questions «sensibles» au cours de la réunion est très claire : préserver les bonnes relations entre les deux pays ; c'est dans ce but qu'ils ont décidé de les résoudre en faisant appel au droit.

La question de la propriété de l'île — connue à Singapour sous le nom de Pedra Branca et située au large de Teluk Ramunisd au sud-est du Johor — a surgi au début des années 1980 lorsque des pêcheurs malaisiens se sont plaints d'avoir été empêchés de pêcher dans cette zone.

Pour des raisons historiques, Singapour gère jusqu'à aujourd'hui le phare érigé sur l'île -- suite

AFY JK

ANNEXE 191

NOTE DU 14 SEPTEMBRE 1993 DE SINGAPOUR MFA/D1/554/94

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à l'avis aux navigateurs n° 6 de 1994 diffusé par le service hydrographique de la marine royale malaisienne et visant des opérations de prélèvement de sable envisagées dans la zone de Beting Rumania, Johor.

Le Gouvernement de la République de Singapour relève qu'une petite partie de la zone dans laquelle il est envisagé de prélever du sable est située dans les eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca.

Le Gouvernement de la République de Singapour proteste contre l'inclusion, sans son accord, d'une partie des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca dans l'avis aux navigateurs n° 6 de 1994 diffusé par le service hydrographique de la marine royale malaisienne et du prélèvement, sans son approbation, de sable dans la portion de ces eaux relevant de la souveraineté de la République de Singapour. Le Gouvernement malaisien est prié de noter que toute insertion relative à des eaux territoriales de Singapour autour de Pedra Branca dans un avis de ce type, ainsi que toute opération de prélèvement de sable dans les eaux territoriales de Singapour, suppose l'obtention de l'accord du Gouvernement de Singapour.

SINGAPOUR

Le 14 septembre 1993

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

ANNEXE 192

NOTE N° EC 135/949 DU 17 SEPTEMBRE 1989 DE LA MALAISIE

La haute Commission malaisienne présente ses compliments au ministère des affaires étrangères de Singapour et a l'honneur d'informer le ministère que le Gouvernement malaisien a accepté de soumettre la question de Pulau Batu Puteh/Pedra Branca à la Cour internationale de Justice (CIJ).

La haute Commission malaisienne saisit cette occasion pour renouveler au ministère des affaires étrangères de la République de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

15 novembre 1991

Ministère des affaires étrangères
République de Singapour

[tampon]

ANNEXE 193

**TRALING N., «THE FIRST PHAROS OF THE EASTERN SEAS : THE CONSTRUCTION OF THE
HORSBURGH LIGHTHOUSE ON PEDRA BRANCA», 67 JOURNAL OF THE MALAYAN
BRANCH [LES PREMIERS PHARES DES MERS ORIENTALES : LA CONSTRUCTION
DU PHARE HORSBURGH SUR PEDRA BRANCA, JOURNAL 67
DE LA SECTION MALAISIEENNE DE LA SOCIÉTÉ
ROYALE ASIATIQUE]**

Vol. 67, 1^{ère} partie

N° 266

Journal 67 de la section malaisienne de la Société royale asiatique

**Les premiers phares des mers orientales : la construction du phare Horsburgh sur
Pedra Branca**

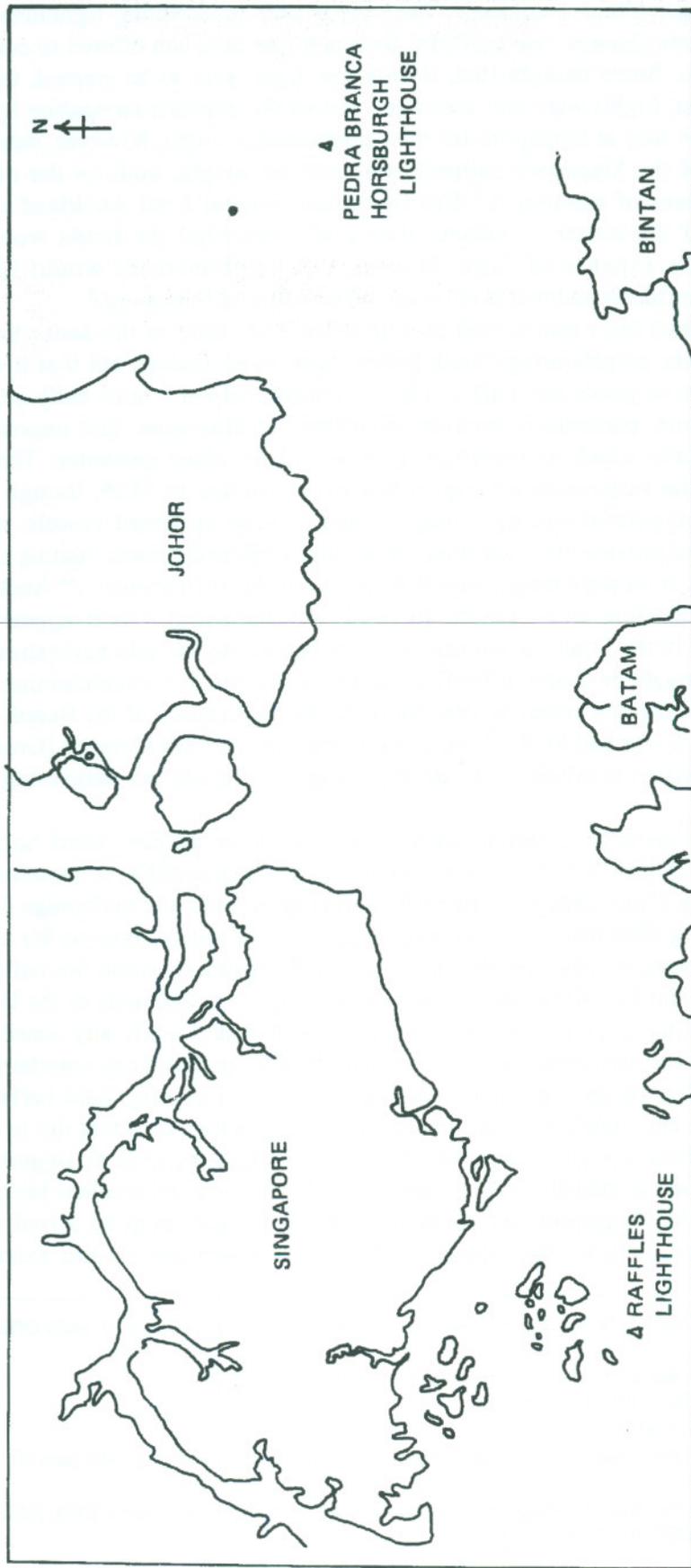
par

Nicholas TARLING

Comme le Capitaine le rappelle à Hamlet, les hommes peuvent se disputer pour «un petit morceau de terre» et il en va de même concernant nombre d'États. Pedra Branca ou Batu Putih, à 37 milles à l'est du port de Singapour, fait l'objet d'un différend entre la République et la Malaisie voisine. Le petit morceau de terre est en l'occurrence un simple rocher. Au début des années 1850, il est devenu le site d'un phare qui guidait les navires se rendant à l'entrepôt en pleine expansion ou en revenant. Sa construction sur ce rocher avait soulevé maintes controverses, mais aucune d'entre elles ne visait la propriété dudit rocher. De fait, même les documents contemporains ne mentionnent pas (ou alors très peu) la question. Le débat à l'époque concernait le financement de la construction de l'ouvrage : un point soulevant à la fois des questions relevant de la politique et de l'équité.

Singapour, établi par Sir Stamford Raffles en 1819 sur la base d'un accord passé avec le Temenggong du Johor et le sultan Hussain, était rapidement devenu un entrepôt permettant d'assurer un lien entre le commerce de la péninsule et de l'archipel d'une part et le trafic international d'autre part. Une bonne partie du trafic concernait des mouvements entre l'Inde et la Chine, mais Singapour a aussi profité de l'absence d'une base britannique plus à l'est jusqu'à l'acquisition de Hong Kong en 1842. Les personnes intéressées par ses installations comprenaient donc non seulement ses résidents — au demeurant fort peu nombreux et composés de marchands chinois et britanniques agissant souvent comme agents de compagnies plus importantes situées en Grande-Bretagne, à Londres ou en Chine — mais aussi des négociants et des armateurs installés dans ces derniers centres.

Le gouvernement auquel ils avaient affaire était la compagnie anglaise des Indes orientales soumise elle-même au Conseil des Indes (un instrument du Gouvernement britannique) et à toute une série d'obligations. Bien qu'ayant entamé ses activités comme négociant en Asie, la compagnie s'était muée à partir du XVIII^e siècle en une grande puissance territoriale du sous-continent indien. Cette évolution avait conduit le Gouvernement britannique à exercer un contrôle suprême sur le Conseil. Mais le rôle commercial de la compagnie demeurait obscur. En vertu de la charte de 1813, elle perd son monopole du commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde. En vertu de la charte de 1833, elle perd son monopole du commerce avec la Chine et le Gouvernement britannique établit un Superintendant du commerce à Canton. Même avant, des commerçants locaux, essentiellement basés en Inde, assumaient une bonne partie du commerce avec l'Asie et jouaient déjà un rôle essentiel dans les opérations de la compagnie. Quelles sont les



Carte indiquant la position de Pedra Branca

obligations que le Gouvernement de la compagnie assumait à l'égard de Singapour et des autres Établissements des détroits, de Penang acquis en 1786, et de Lalacca finalement pris aux Hollandais en 1825 ? Il s'agissait d'une route importante à la fois sous les angles commercial et stratégique. Mais son gouvernement était assuré par un gouverneur responsable devant les autorités du Bengale, ce qui pouvait influencer sur son sens des priorités et également le rendre imperméable à l'influence des marchands des Détroits. Il fallut attendre les années 1860 pour que les Établissements deviennent une colonie gérée directement par le gouvernement à Londres.

Un phare à l'approche de Singapour servait aussi, bien entendu, des intérêts commerciaux autres que ceux des résidents de l'île. Cela aurait pu permettre de faire pression sur le gouvernement d'une compagnie gérant un aussi vaste territoire. Mais cette dernière réagit en tenant compte de ses diverses responsabilités.

Fin 1836, des marchands, des navigateurs et d'autres parties prenantes de Calcutta intéressés par le négoce et la navigation dans le détroit de Singapour soulignent les dangers rencontrés aux entrées orientale et occidentale pour le commerce Indes-Chine et Grande-Bretagne-Chine. Ils suggèrent de construire des phares — l'un à Coney Rock pour le chenal occidental et l'autre à Pedra Branca à l'est — et proposent de contribuer aux dépenses¹. Le Conseil de la marine estime que si un seul phare doit être construit, il convient d'accorder la priorité à l'entrée occidentale. Les phares ne sont pas considérés comme «essentiels», mais de nature à accélérer les mouvements en permettant aux navires de passer le détroit de nuit. Un droit levé à Singapour pour assurer leur maintenance pourrait toutefois dissuader les navires de faire escale dans ce port. Il est donc décidé de solliciter l'opinion des autorités de Singapour, à la fois concernant la question des dépenses et celle de leur couverture². Mais le gouverneur général, Lord Auckland, met fin au débat : «sans la levée de certains droits, il sera impossible de couvrir les frais de l'entretien des phares et de l'Établissement» et le directoire a interdit la levée de droits de mouillage ou autres à Singapour³.

Il est vrai que Singapour a été établi comme port franc, non seulement au sens où, contrairement à nombre de ports voisins des Indes néerlandaises, il est ouvert à tous les négociants, mais aussi parce que, plus généralement, il est libre de droits sur les marchandises et les navires. Cette qualité a favorisé son essor pendant les premières années et ancré la croyance, surtout parmi les marchands de Singapour, que la levée de droits mettrait fin à une prospérité que la situation idéale du port ne saurait à elle seule garantir. Le directoire a ordonné la suspension des droits d'importation et d'exportation en 1826, même si — comme le gouverneur par intérim Thomas Church l'a fait remarquer — la compagnie est tenue d'entretenir des navires équipés pour la guerre, d'entretenir un phare à Malacca et de fournir d'autres services «tandis que les bateaux et navires visitant les différents ports sont exempts de toute charge, à l'exception d'une roupie pour le dédouanement [...]»⁴. Auckland défère donc la question du phare au directoire. La réponse de ce dernier n'apporte rien d'utile : «l'érection des phares dans les détroits n'apparaissant pas absolument indispensable à la sécurité de la navigation dans cette zone et la levée de droits destinés à leur entretien semblant poser quelques difficultés, nous ne nous sentons pas en droit de donner des ordres en la matière.». A la demande du Conseil, le directoire ajoutera «que l'importance attachée par la communauté marchande dans ce pays [la Grande-Bretagne] à la préservation d'une liberté totale du commerce à Singapour nous empêche de soumettre ce dernier à la moindre restriction»⁵.

¹ Mémoire au gouverneur général, 29 décembre 1836, Board's Collections [BC]72141a, page 14 India office Library, Londres.

² Conseil de la marine au gouverneur général, 11 mai 1837 et annexes BC 72141a, page 23.

³ Punsep à lui-même, 24 mai 1837, BC 72141a, page 34.

⁴ Church au secrétaire, 2 juillet 1834, BC 72141a, page 3.

⁵ Dépêche, service de la marine du Bengale, 4 septembre 1839, 22. Dépêches à l'Inde et au Bengale, Volume 21, page 345, paragraphe 20, India Office Library.

Dans l'intervalle, la question des droits a de nouveau été soulevée à l'est. Lord Auckland a envoyé W. R. Young dans les détroits en 1837 pour suggérer des moyens éventuels de réaliser des économies après la cessation des activités commerciales de la compagnie avec la Chine⁶. Ce dernier suggère la levée de droits de port et de mouillage dans les trois établissements : «après avoir mûrement considéré la question et mené une enquête approfondie, je suis parvenu à la conclusion que l'imposition d'un droit de douane modéré à Penang et Singapour serait non seulement de loin l'expédient le plus équitable pour amener les revenus des États des détroits au niveau raisonnablement escompté par le Gouvernement suprême, mais ne porterait pas non plus sensiblement atteinte à la prospérité du commerce dans ces lieux (et ne provoquerait pas une régression des échanges commerciaux), je n'ai aucun doute que le système le moins compliqué est à la fois le plus sûr et le plus opportun concernant la levée de droits de port légers». Les phares de Singapour et de Malacca justifieraient les droits «sauf aux yeux de ceux qui ne sont jamais prêts à payer la moindre taxe»⁷. Les autorités de Singapour soutiennent cette suggestion et les autorités du Bengale proposent de promulguer le projet de loi rédigé par Young. Lord Auckland rappelle qu'il s'est déjà opposé en 1836 à la levée de droits de douane : «Singapour, l'Établissement dans lequel ils pourraient être levés dans les conditions les plus intéressantes sous l'angle pécuniaire, ne doit son existence et son importance qu'à la libéralité de ses règlements et je ne renoncerai pas, pour un gain aussi minime, à cette illustration des bienfaits inhérents à la parfaite liberté du commerce». Le Directoire adopte la même opinion. Les droits de port semblent incontestablement «une extorsion des plus raisonnables en général». Il n'empêche que leur imposition pourrait s'avérer «peu judicieuse et improductive» en l'occurrence : les Hollandais ne manqueraient pas de tirer parti de ce changement dans le cadre de leur «rivalité active». De plus, Singapour est une «rade ouverte» et les autorités ne proposent aucun «bon office» en échange des droits suggérés. Un phare est proposé, mais aucun rapport n'a été clairement établi entre les dépenses inhérentes à sa construction et son entretien et la taxe envisagée : «j'incline à m'opposer à l'imposition d'une telle taxe, à moins qu'elle ne puisse clairement être liée à l'érection du phare en question»⁸.

La mention par Auckland des avantages inhérents à la liberté du commerce semble avoir incité Young à répondre. Il convient d'évaluer les mérites de sa proposition. Les Établissements des détroits retirent la plupart de leurs revenus de l'excise qui frappe la partie la plus pauvre de la population tandis que les marchands échappent presque entièrement à la taxation. «L'une des raisons qui m'incitent le plus à prôner ces droits tient à ma conviction que notre système de taxation actuel est profondément partiel et injuste». Et «est-il juste pour le peuple indien — désormais obligé de fournir des fonds au Gouvernement des États des Détroits dont les ressources annuelles sont loin d'atteindre ses dépenses administratives — de refuser d'adopter un expédient qui promet au moins de réduire dans une certaine mesure la ponction annuelle des finances de l'Inde?».

«Il est généralement admis que les autorités de Londres sont opposées à l'imposition du moindre droit ou restriction affectant le commerce dans les détroits et ce principalement en raison de l'importance politique de Singapour et de la crainte que la plus petite atteinte au caractère parfaitement franc de ce port n'entraîne une réduction de sa fréquentation et de la valeur de l'État pour la Grande-Bretagne en tant qu'entrepôt». Ces vues «inutile de le préciser» sont «vivement partagées par les instances représentant des intérêts commerciaux à la fois en métropole et à l'est». Les droits de port, cependant, pourraient être perçus moins comme une taxe sur le commerce que comme la contrepartie de la jouissance d'installations locales et une part considérable des fonds affectés à la construction et à l'entretien d'un phare placé à l'entrée sud du Détroit. Le gouverneur Bonham estime, lui aussi, que pareils droits ne dissuaderaient pas les navires de commerce de faire escale à Singapour. «J'aimerais mentionner que j'ai eu l'occasion de visiter le port [néerlandais] de

⁶ N. Tarling, *British Policy in the Malay Peninsula and Archipelago, 1824-1871*, Kuala Lumpur, 1969, page 53, fn 187.

⁷ Young à Prinsep, 30 mai 1838, BC 72881, page 116.

⁸ Minute, 14 janvier 1839, BC 72881, page 166.

Riau et il m'est apparu évident que celui-ci est inférieur à Singapour sous tous les angles pertinents s'agissant d'évaluer les qualités d'un entrepôt commercial. Mais en vérité, l'état actuel des deux endroits suffit largement à prouver que quelque chose dans l'emplacement ou les circonstances de Singapour lui confère un avantage concernant les opérations commerciales.». Riau est un port franc, mais «mérite à peine d'être mentionné sous l'angle du trafic maritime»⁹.

En 1836-1837, 5 513,50 dollars sont collectés par souscription, principalement en Chine, en témoignage de reconnaissance à James Horsburgh, hydrographe auprès de la compagnie des Indes orientales, et les souscripteurs avaient suggéré d'ériger un phare sur Pedra Branca¹⁰. La somme n'est pas suffisante et la Chambre de commerce de Singapour suggère que «l'essentiel de la charge des contributions devrait en toute justice revenir aux communautés marchandes des présidences indiennes et de Chine dont les intérêts dans les aides à la navigation prévues sont bien plus grands que ceux des marchands de Singapour»¹¹. Bonham suggère que les souscriptions soient affectées au bâtiment, que les habitants de Singapour paient la lanterne et que le gouvernement assure l'entretien du feu en levant un droit de 4 roupies au titre du dédouanement sur les navires gréés en carré et les jonques et de 2 roupies sur les navires indigènes¹².

Conscient de la teneur de la dépêche de 1839, le Gouvernement du Bengale décline de nouveau la proposition de levée d'un droit de port à Singapour¹³. Bonham fait valoir que seuls 60 % des navires gréés en carré ayant pénétré à Singapour en 1840-1841 provenaient de ports situés à proximité. Peut-être serait-il possible d'imposer un tarif plus lourd à Calcutta, Madras et Bombay ?¹⁴ Qu'en est-il des autres ports ? Se demande un fonctionnaire¹⁵. Le successeur de Bonham, W. J. Butterworth, lance une nouvelle tentative. Il demande à Sir Edward Belcher de trouver un site plus économique à entretenir que Barn Island (le site proposé par Bonham). Peak Rock, l'un des îlots du chapelet Romania, est suggéré : il «fait partie des territoires du *rajah* du Johor qui, avec le *temenggong*, a volontiers accepté de le céder à la compagnie des Indes orientales»¹⁶. Le sultan Ali se déclare en effet favorable au plan et le Temenggong donne son plein accord¹⁷. Compte tenu des intérêts du Gouvernement britannique en Chine — où Hong Kong est désormais une colonie — celui-ci pourrait peut-être payer la lanterne¹⁸.

Le directoire se montre cette fois plus favorable. «Nous admettons volontiers qu'il convient d'accorder toutes les facilités possibles à la navigation dans le détroit de Singapour et à l'entrée de la mer de Chine, surtout en raison de l'accroissement journalier du commerce avec la Chine ; et nous sommes également de l'opinion que l'occasion qui nous est actuellement offerte de construire un phare à un endroit idéal moyennant une ponction très légère des deniers publics ne devrait pas être négligée.». Mais les membres du directoire «sont toutefois opposés au principe de l'affectation d'une somme supplémentaire (quel qu'en soit le montant) prélevée sur les revenus des Indes à des fins profitant également à l'ensemble des navires fréquentant le détroit de Malacca et des mers de Chine et nous pensons que les fonds additionnels requis pour la construction et l'entretien d'un phare près de Singapour devraient — conformément à la pratique observée dans toutes les autres parties du monde — être levés auprès des entreprises de transport maritime auxquelles cet ouvrage

⁹ Note de W. R. Young, 5 mars 1839, BC 72881, page 166.

¹⁰ Jardine Matheson & Co à Bonham, Macao, 1^{er} mars 1842, BC 98792, n.p.

¹¹ Napier à Bonham, 23 juillet 1842, BC 98792, n.p.

¹² Bonham à Bushby, 23 juillet 1842, BC 98792, n.p.

¹³ Bushby à Bonham, 31 août 1842, BC 98792, n.p.

¹⁴ Bonham à Bushby, 25 octobre 1842, BC 98792, n.p.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Butterworth à Currie, 28 novembre 1844, BC 98792, n.p.

¹⁷ Lettres du 25 novembre 1844, BC 98792, n.p.

¹⁸ *Idem* note 16

devrait spécifiquement profiter.». Le Conseil étant parvenu à la conclusion «qu'aucune objection ne sera désormais formulée par le Gouvernement de Sa Majesté à la levée de droits de phare modérés à Singapour» autorise l'imposition aux navires entrant dans le port de Singapour d'une somme n'excédant pas une roupie par 100 tonnes de jauge et d'une somme proportionnellement réduite aux navires jaugeant moins de 100 tonnes. Il autorise également la levée de droits similaires aux Indes sur tous les navires repartant à vide vers la Chine ou d'autres destinations situées à l'est de Singapour, étant entendu que ces navires, s'ils peuvent produire un reçu attestant le paiement des droits de phare aux Indes, ne seront évidemment pas soumis une deuxième fois à ces droits à Singapour au cours du même voyage. Les fonds résultant de cette imposition seront strictement affectés à la construction du phare et au paiement des dépenses courantes du bâtiment et, au cas où les droits de phare ainsi levés s'avèreraient à un moment quelconque supérieurs au montant requis à ces fins, une réduction correspondante sera appliquée¹⁹. L'ouverture de la Chine renforce l'intérêt d'un phare, mais la compagnie ne voit aucune raison de grever ses revenus pour une telle fin.

Où devrait-on construire le phare ? Dans son compte-rendu du voyage de la *Nemesis*, W. D. Bernard recommande un phare sur Pedra Branca²⁰. Selon Edward Belcher, du navire hydrographique H.M.S. *Samarang*, «Pedra Branca serait le meilleur site possible pour un phare du point de vue du feu, mais j'ai tendance à préférer Peak Rock sur l'île Romania extérieure [...] en raison de la distance séparant le premier de Singapour et du continent et du fait qu'il est tellement inaccessible à certaines saisons de l'année»²¹. L'Amirauté exprime son désaccord : Pedra Branca est le bon choix, car plus facile d'accès et moins entouré de récifs que Peak Rock²². Butterworth sollicite l'opinion du géomètre J. T. Thomson et du capitaine Samuel Congalton et tous deux admettent que Pedra Branca «est le seul site approprié»²³. Le feu serait plus près de la mer de Chine et porterait jusqu'à la pointe dangereuse de Bintang située au nord-est. Approvisionner Pedra Branca ne serait pas plus difficile qu'approvisionner Peak Rock²⁴. Les contributions réunies en mémoire de Horsburgh à Bombay et Madras sont disponibles et il est suggéré de faire venir un phare métallique de Grande-Bretagne²⁵. Le directoire persiste à croire que Pedra Branca est le meilleur site. Mais il écarte l'idée d'un phare métallique : cette option est beaucoup plus coûteuse que l'ouvrage en maçonnerie suggéré à l'origine et le directoire est opposé à l'augmentation des droits proposés ou à l'affectation des revenus généraux de l'Inde²⁶. Butterworth reçoit la consigne de poursuivre le projet d'érection d'un phare sur Pedra Branca selon le plan original²⁷.

Cette décision, cependant, laisse de côté la question des coûts. Le directoire semble d'une part avoir omis la lanterne dans ses calculs, ce qui l'incite à proposer un droit d'une roupie seulement par 100 tonnes. Deuxièmement, il semble que le choix de Pedra Branca entraîne certaines dépenses. Fin 1847, Thomson érige des piliers en brique pour tester la force des vagues. Plusieurs piliers sont balayés par les flots et le géomètre décide de recourir au granit. De plus, afin d'assurer une protection contre les pirates, il est recommandé de loger les gardiens dans une tour et

¹⁹ Dépêche, service de la marine de l'Inde du 15 octobre 1845, 6 ; dépêches à l'Inde et au Bengale, Volume 46, pages 592 à 595.

²⁰ W. D. Bernard, *Narrative of the Voyages and Services of the Nemesis*, Londres, 1844, page 168

²¹ Butterworth à Beadone, 22 août 1845, BC 105224, page 3.

²² Hamilton à Melvill, 18 avril 1846, BC 104700, n.p.

²³ Butterworth à Bushby, 26 août 1846, BC 104700, n. p.

²⁴ Thomson et Congalton à Butterworth, 25 août 1846, BC 104700, n. p.

²⁵ *Idem* note 23.

²⁶ Dépêche, service de la marine de l'Inde du 24 février 1847, 1. dépêches à l'Inde et au Bengale, Volume 52, pages 485 à 489.

²⁷ Beadone à Butterworth, 10 mai 1847, BC 1122624, page 476.

non pas dans un bâtiment séparé²⁸. Même en recourant à un entrepreneur chinois et en obligeant des forçats à fabriquer le ciment, le coût estimé grimpe à 35 917 roupies et à 50 917 avec la lanterne. Le bâtiment lui-même se révèle plus coûteux que prévu. Le droit suggéré est donc porté à 2 dollars par 100 tonnes, soit 4,8 roupies²⁹. Le directoire est-il prêt à accepter un tel projet ?³⁰ La question, de la collecte de cette somme — selon des modalités assez semblables à celles préconisées par Bonham — est déferée à Londres, Butterworth ayant fait part de ses craintes de voir la Chambre de commerce perdre patience³¹. À Londres, l'Association des Indes orientales et de la Chine exerce des pressions sur le directoire et fait valoir la nécessité de passer enfin à la phase de la construction après tant de temps³². Le directoire, attribuant l'accroissement du coût au choix de Pedra Branca conseillé par l'Amirauté, craint que le nouveau devis de Butterworth ne s'avère lui aussi dépassé «dans une entreprise d'une telle difficulté». Le droit plus modeste qu'il a autorisé «serait tout à fait inadéquat et, aucun mode acceptable de financement de la construction et de l'entretien autre que l'imposition d'un droit de tonnage idoine ne paraissant disponible, nous vous autorisons à lever un droit dès qu'un feu brillera sur cette station : mais, ne doutant pas que la dépense dépassera le montant de vos estimations, nous ordonnons la levée d'un droit de tonnage de 2 dollars et demi par 100 tonnes [...]»³³.

La Chambre de commerce de Singapour regrette la décision du directoire d'imposer un droit aussi élevé «largement supérieur à celui requis pour couvrir les dépenses annuelles». A supposer que ce projet soit adopté, le remboursement du prêt devrait être étalé sur un nombre considérable d'années et d'autres mesures prises comme l'ajout de feux près de Singapour et d'un feu sur le banc des deux brasses et demie ; il faudrait en outre réduire le droit une fois le prêt remboursé. La Chambre désire également voir le droit levé, dans la mesure du possible, à Calcutta, Bombay et Madras — où des droits sont déjà levés — plutôt qu'à Singapour «jusqu'ici épargné [...] par toute exaction pécuniaire quel qu'en soit le but»³⁴. Même si le directoire a envisagé à un certain moment de lever des droits dans les ports indiens, Butterworth estime cette suggestion irréalisable. Elle supposerait la rédaction d'un texte de loi compliqué, le public ne serait pas conscient du montant produit et les recettes ne seraient pas toujours disponibles pour éteindre l'obligation pesant sur Singapour³⁵. Son projet de loi prévoit un droit de 2,5 roupies par tonne sur tous les navires gréés en carré jaugeant au moins 50 tonnes à l'exception des navires de guerre. Aucun dédouanement ne serait possible sans un certificat attestant du paiement du droit³⁶. Le directoire refuse d'affecter tout autre surplus à d'autres projets tant que la dette accumulée par le projet de phare à Pedra Branca n'a pas été remboursée³⁷. En fait, un demi-cent supplémentaire est ajouté au droit afin de subvenir aux dépenses occasionnées par un phare flottant sur les North Sands dans le détroit de Malacca³⁸.

²⁸ J. T. Thomson, « Account of the Horsburgh Light House », *Journal of the Indian Archipelago*, VI (1852), pages 390 à 392.

²⁹ Butterworth à Karr, 12 juin 1848, BC 119941, n. p.

³⁰ Gouvernement de l'Inde à la Cour, 3 mars 1849, Marine 3, BC 119941, n. p.

³¹ Butterworth à Chairman, 1^{er} mars 1849, BC 119942, n. p..

³² Gregson à Melvill, 7 mai 1849, BC 119942, n. p.

³³ Dépêche, service de la marine de l'Inde du 5 septembre 1849, 3. Dépêches à l'Inde et au Bengale, volume 62, pages 733 à 736.

³⁴ Extraits, compte-rendu d'une réunion de la Chambre de commerce de Singapour, 19 décembre 1849, BC 125763, page 33.

³⁵ Butterworth à Karr, 13 février 18508, BC 125763, page 13.

³⁶ Avant-projet, *ibidem*, page 37

³⁷ Dépêche, service de la marine du Bengale du 18 septembre 18569, 31. Dépêches à l'Inde et au Bengale, volume 67, pages 459 à 463.

³⁸ Gouvernement de l'Inde à la Cour, 10 février 1852, Marine, BC 138802, page 1.

La Chambre de Singapour commente le projet de loi. Ses membres regrettent que les droits frappent uniquement les navires entrant dans le port de Singapour alors que d'autres navires profitent également des aides à la navigation. Pareil système est de nature à détourner le trafic maritime de Singapour : les clipper d'opium et autres navires risquent de faire plutôt escale à Penang ou Malacca. La loi devrait englober les navires partant de l'Inde en direction de la Chine ou de l'est³⁹. Thomas Church, le conseiller résident, estime que cet argument ne pèse pas lourd : «les droits sont relativement modestes et inférieurs à la dépense et au supplément de temps inhérents à une escale dans un autre port du détroit, notamment Penang». Il est «difficilement possible de rédiger une loi embrassant tous les cas de figure ; un texte simple est toujours préférable et faire payer des droits de phare dans les présidences provoquerait la perplexité et le trouble des parties»⁴⁰. Blundell, le gouverneur par intérim, acquiesce : «à supposer qu'il s'avère par la suite que nombre de navires passent Singapour sans y jeter l'ancre dans le but d'éviter de payer le droit de phare, nous pourrions adopter des mesures visant à obtenir d'eux le paiement desdits droits»⁴¹. La Loi n° 6 de 1852 est adoptée. Le directoire estime que Church a fait droit aux objections de la Chambre, «mais qu'il serait opportun de vérifier, après une période de temps suffisante, si la manière dont le droit est actuellement perçu dissuade les navires d'entrer dans le port de Singapour»⁴².

Les habitants de Singapour font déjà valoir que c'est en effet le cas. Au cours des six premiers mois, trente et un navires assurant le trajet Indes-Chine sont passés sans payer. Ils prient instamment les autorités de lever le droit selon les modalités suggérées initialement. Le Horsburgh n'est pas un phare portuaire et le port de Singapour «ne saurait se voir contraint d'entretenir un phare qui lui cause un préjudice égal au tonnage passant devant lui sans y jeter l'ancre, préjudice qui disparaîtrait si le droit de phare était perçu au port de chargement ou de déchargement ce qui permettrait de faire payer équitablement les navires pour un phare dont ils retirent un avantage immédiat»⁴³. Church accepte l'argument selon lequel tous les bénéficiaires du «précieux avantage» constitué par le phare ne contribuent pas à son coût et que certains navires qui faisaient auparavant une brève escale dans le port passent désormais leur chemin. Mais il estime que cette pratique «ne porte pas généralement atteinte au commerce»⁴⁴.

La première pierre est posée en présence de Butterworth et à sa demande par M. F. Davidson, vénéré Maître de Zetland dans l'est, le 24 mai 1850, le jour de l'anniversaire de la reine Victoria⁴⁵. L'entrepreneur est Choa Ah Lam⁴⁶. Thomson supervise les travaux et reproche à l'entrepreneur sa malhonnêteté et à ses employés leur manque de formation. Comme le directoire l'avait prévu, les coûts dépassent les estimations⁴⁷. Mais le 27 septembre 1851, peu avant de prendre sa retraite, Butterworth le visite. «L'après-midi a été passé à inspecter la tour et la lanterne, ainsi que les nombreuses installations construites pour le confort des gardiens, y compris un magasin de vivres et une cuisine découpés dans le granit et une jetée en bois d'œuvre consolidée par un haubanage en grosse chaîne et destinée à faciliter les débarquements pendant la mousson de nord-est ; et d'après la vive impression laissée sur les visiteurs, nous prévoyons que les phares des mers de l'est se révéleront bientôt être le grand lion du détroit». Il s'agit d'un édifice dont Singapour peut s'enorgueillir poursuit le *Singapore Free Press* : il a fourni le granit et le bois

³⁹ Mémoire au président en conseil, n.d., BC 142867, page 42.

⁴⁰ Church à Blundell, 6 septembre 1851, BC 142867, page 40.

⁴¹ Blundell à Halliday, 11 décembre 1851, BC 142867, page 39.

⁴² Dépêche, service de la marine de l'Inde du 15 juin 1853, 3. Dépêches à l'Inde et au Bengale, volume 81, pages 729 à 730.

⁴³ Mémoire des marchands et des habitants, 20 septembre 1852 BC 162838, page 12.

⁴⁴ Church à Blundell, 20 septembre 1852, BC 162838, page 3.

⁴⁵ C. B. Buckley, « An Anecdotal History of Old Times in Singapore », Londres 1902-1903, op. 512 ff.

⁴⁶ Thomson à Church, 20 décembre 1849, BC 125763, page 21.

⁴⁷ J.I.A., page 465.

d'œuvre ; les barres de laiton ont été moulées et tournées à Singapour ; Thomson a acquis son expérience dans le cadre de sa fonction de géomètre du gouvernement. Seul le dôme en fonte et la lanterne (fournis par Stevensons d'Edimbourg) proviennent d'un endroit extérieur à Singapour.

Cinquante hôtes dînent à bord du *Hooghly* à 17 h 30 avant «le spectacle de l'illumination» : «trois hourras enthousiastes saluent la lumière brillante comme un météore qui servira probablement de guide au navigateur pendant les mille prochaines années»⁴⁸. Le phare entre en service régulier dès le mois suivant⁴⁹ : «son faisceau tournant illumine les flots avant de décroître progressivement d'intensité et de disparaître complètement aux yeux d'un observateur distant alors que, vu de près, il n'est jamais totalement invisible»⁵⁰.

Plus tard en 1852, Blundell recommande la construction d'un phare sur Barn Island : les recettes dégagées par les droits de phare peuvent paraître «suffisamment encourageantes pour autoriser d'autres dépenses visant à faciliter la navigation entre l'Inde et la Chine maintenant que le nombre annuel de vapeurs effectuant ce trajet est en augmentation»⁵¹. T. E. Rogers, surintendant de la marine [Superintendent of Marine], préfère Coney Island⁵². Trois milles dollars sont censés être prélevés sur le fonds des phares pour construire cet ouvrage⁵³. Les fondations de ce qui allait devenir le phare Raffles sont encore posées en présence de francs-maçons.

⁴⁸ SFP, 30 octobre 1851.

⁴⁹ J.I.A., pages 453-454.

⁵⁰ J.I.A., page 494.

⁵¹ Blundell au Secrétaire, 16 novembre 1852, BC 150933, page 9.

⁵² Rogers à Dalhousie, 30 décembre 1852, BC BC 150933, page 159.

⁵³ Gouvernement de l'Inde à la Cour, 23 août 1849, 8, BC 150957, page 1.

ANNEXE 194

NOTE MFA/815/94 DU 3 JANVIER 1995 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à un incident récent impliquant un aéronef des forces aériennes royales malésiennes (RMAF) ayant volé à proximité de Pedra Branca. Les détails de l'incident sont les suivants :

A 10 h 36 le 6 décembre 1994, un aéronef de la RMAF de type B 200 volant à neuf milles marins de Pedra Branca n'a pas accusé réception d'un message diffusé sur la fréquence d'urgence et lui enjoignant de faire demi-tour. En revanche, l'appareil a poursuivi son vol jusqu'à se rapprocher d'un mille marin avant d'amorcer un virage à droite en direction de la côte malaisienne. L'aéronef a été aperçu tournant au-dessus de Pedra Branca dans le sens des aiguilles d'une montre à une hauteur estimée de 300 à 500 pieds et à une distance de 1 à 2 milles marins de l'île. Ce n'est qu'à 10 h 46 que l'aéronef a contacté l'autorité de l'aviation civile de Singapour pour lui demander l'autorisation de prendre de l'altitude et de rentrer à Senai. Il a ensuite changé sa destination pour Kuala Lumpur.

Le Gouvernement de Singapour proteste contre la violation par un aéronef des RMAF de l'espace aérien souverain de la République autour de Pedra Branca et des actes non autorisés commis par ledit aéronef dans ledit espace. Pedra Branca fait partie intégrante du territoire de Singapour. L'incident pose également un risque pour la sécurité des autres aéronefs opérant à proximité, surtout ceux des forces aériennes de la République de Singapour à destination ou en provenance des zones d'entraînements situées dans la mer de Chine méridionale.

Le Gouvernement de Singapour demande à son homologue malaisien de coopérer afin que pareil incident ne se reproduise pas.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 3 janvier 1995

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

ANNEXE 195

NOTE MFA 200/95 DU 2 MARS 1995 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et désire protester énergiquement concernant une autre violation de l'espace aérien de Singapour par un aéronef des forces aériennes royales malaisiennes (RMAF) le 24 février 1995. Cette violation vient s'ajouter à des incidents antérieurs remontant au 6 décembre 1994 et au 10 janvier 1995 qui ont fait l'objet d'une protestation dans les notes du ministère n° 815/94 du 3 janvier 1995 et n° 057/95 du 20 janvier 1995 respectivement.

Les détails de l'incident du 24 février 1995 sont les suivants :

Vers 10 h 40 le 24 février 1995, un aéronef des RMAF de type B 200 est détecté approchant de Pedra Branca en provenance du nord-est. Après deux avertissements du contrôle de la circulation aérienne (ATC), l'appareil vire vers le nord avant de changer de nouveau de cap et de revenir vers Pedra Branca six minutes plus tard. Deux avertissements supplémentaires restent vains et, à un moment, l'appareil n'est plus qu'à 800 mètres de Pedra Branca. Il entame alors des cercles autour de l'île à une altitude inférieure à 150 mètres avant de virer au nord-est. L'incident survient alors qu'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM) a été diffusé concernant les activités aériennes dans l'espace aérien au-dessus de Pedra Branca.

Le Gouvernement de Singapour proteste énergiquement contre les violations répétées de l'espace aérien de Singapour au-dessus de Pedra Branca et contre les actions non autorisées de l'aéronef des RMAF dans l'espace aérien de la République. Le 24 février 1995, une autre violation a été également commise dans une zone ayant fait l'objet d'un NOTAM. Cette violation revêt un caractère provocateur et irresponsable. Elle fait peser un risque inacceptable aux autres aéronefs opérant à proximité et en particulier aux appareils des forces aériennes de la République de Singapour en provenance ou à destination des zones d'entraînement situées en mer de Chine méridionale. L'inobservation des NOTAM affecte la sécurité de l'aviation en général dans la région.

Le ministère répète que Pedra Branca fait partie intégrante du territoire de Singapour. Les actions non autorisées d'appareils des RMAF au-dessus de Pedra Branca et les violations répétées de l'espace aérien de Singapour sont donc inacceptables. Pareilles violations sont en outre incompatibles avec la décision des deux pays de parvenir à un règlement amiable en portant leur différend relatif à Pedra Branca devant la Cour internationale de Justice. Le Gouvernement malaisien devrait mettre fin à ces violations.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 2 mars 1995

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

ANNEXE 196

MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT, 1996 [LOI DE 1996 SUR L'AUTORITÉ MARITIME ET PORTUAIRE DE SINGAPOUR]

(République de Singapour)

<p>3) Le produit de la vente du navire, du carburant, de l'outillage de chargement, des appareils ou des meubles ayant ainsi fait l'objet d'une saisie-gage ou d'une saisie conservatoire peuvent être utilisés par l'autorité pour payer les tarifs, charges, droits, frais, dommages ou pénalités ou bien les autres sommes et coûts, y compris les coûts associés à la vente et non encore couverts, le surplus éventuel étant rendu au capitaine ou au propriétaire du navire s'il en fait la demande et, en l'absence d'une telle demande dans un délai d'un an à compter de la liquidation du navire, du carburant, de l'outillage de chargement, des appareils ou des meubles, étant versé au compte de l'autorité (ce virement ayant pour effet d'éteindre les droits de l'intéressé sur ledit surplus).</p> <p>4) Si l'autorité remet au Port Master [capitaine du port] une attestation certifiant qu'un certain montant est dû au titre de tarifs, charges, droits, frais, dommages ou pénalités ou d'autres sommes exigibles du navire (ou bien de son propriétaire, de son agent ou de son capitaine) au titre de la présente loi ou des règlements, le Port Master n'accorde pas d'autorisation d'appareillage tant que la somme due n'a pas été versée — ou un nantissement approprié remis — à l'autorité.</p> <p style="text-align: center;">PARTIE VI</p> <p style="text-align: center;">TRANSFERT DE L'ACTIF, DU PASSIF ET DU PERSONNEL</p> <p>30. 1) A compter du jour prévu, ces éléments d'actif, ces droits et ces éléments de passif dévolus actuellement au Conseil maritime national [National Maritime Board], à l'autorité portuaire de Singapour [Port of Singapore Authority] et au ministère de la Marine [Marine Department] selon une répartition décidée par le ministre des finances deviendront — en vertu du présent article et sans autre assurance — les éléments d'actif, les droits et les éléments de passif de l'autorité.</p> <p>2) En cas de doute concernant la question de savoir si un élément d'actif, un droit ou un élément de passif spécifique a été transféré ou dévolu à l'autorité en vertu du paragraphe 1, un certificat signé du ministre des finances servira de preuve définitive.</p> <p>3) Tout bien immeuble censé être transféré et dévolu à l'autorité en vertu du paragraphe 1 sera conservé par l'autorité selon des modalités et dans des conditions déterminées par le Président.</p>	<p>Transfert à l'autorité de l'actif, du passif et du personnel</p>
<p>Transfert du personnel</p>	<p>31. 1) A compter du jour prévu, les personnes employées jusqu'à cette date par le Marine Department, le National Maritime Board et le Port of Singapore Authority et désignées par le ministre seront transférées au service de l'autorité à des conditions non moins favorables que celles dont elles jouissaient juste</p>

<p>Préservation des droits de pension, etc. des employés</p>	<p>avant ledit transfert.</p> <p>2) Le temps que ces conditions de travail soient fixées par l'autorité, les conditions prévalant dans le service d'origine (Gouvernement, National Maritime Board ou Port of Singapore Authority, selon le cas) prévaudront concernant chaque personne transférée à l'autorité en vertu du paragraphe 1 comme si l'intéressé était encore employé par ledit service.</p>
<p>Cap. 225 Cap. 236</p>	<p>32. 1) Les conditions de travail fixées par l'autorité tiendront compte des salaires et autres modalités, y compris les droits acquis à la retraite des personnes transférées au service de l'autorité en vertu de l'article 31 alors qu'elles étaient employées du Gouvernement, du National Maritime Board ou du Port of Singapore Authority, selon le cas, et toute condition relative à la durée du service tiendra compte des clauses en vigueur dans le service d'origine.</p> <p>2) Rien dans les conditions de travail fixées par l'autorité ne constituera une dégradation des conditions qui auraient été applicables aux personnes transférées à l'autorité si celles-ci étaient restées dans leur service d'origine, sous l'angle des pensions, gratifications ou autres prestations prévues par la loi sur les retraites [Pensions Act] ou la loi sur l'autorité portuaire de Singapour [Port of Singapore Authority Act].</p> <p>3) En tout cas, lorsqu'une personne a été transférée au service de l'autorité en vertu de l'article 31, son ancien employeur est redevable à l'autorité de toute portion de gratification, pension ou prestation payable à celle-ci le jour de son départ à la retraite (à concurrence des droits acquis par l'intéressé pendant son service au sein de son administration d'origine, étant entendu que les deux périodes de travail s'additionneront au niveau du calcul de l'ancienneté).</p> <p>4) Lorsqu'une personne au service de l'Amirauté et ayant droit à un régime de retraite ou autre n'entrant pas dans le champ d'application du présent article prend sa retraite ou décède, l'autorité peut lui octroyer — à lui-même ou à ses ayants droit — des prestations et gratifications.</p>
<p>Aucune prestation au titre de la suppression ou de la réorganisation d'un bureau Cap. 225</p>	<p>33. Nonobstant les dispositions de la loi sur les retraites, aucune personne transférée au service de l'autorité en vertu de l'article 31 n'a le droit de réclamer une prestation au titre de la loi sur les retraites au motif qu'elle a cessé son travail au sein du Gouvernement, du National Maritime Board ou de la Port of Singapore Authority, selon le cas, en raison de la suppression ou de la réorganisation de son bureau consécutive à l'établissement et à l'enregistrement de l'autorité.</p>
<p>Poursuite et complètement des procédures disciplinaires</p>	<p>34 1) Si, le jour fixé, une procédure disciplinaire est en cours contre un employé du Gouvernement, du National Maritime Board ou de la Port of Singapore Authority transféré au service de l'autorité en vertu de l'article 31, la procédure est exécutée et complétée par cette dernière ; cependant, si le même jour un dossier était déjà en cours d'examen ou d'enquête ou bien avait déjà fait l'objet d'un examen ou d'une enquête de la part d'une instance compétente sans qu'une décision ait été rendue, ladite instance complétera l'examen ou l'enquête et rendra l'ordonnance, la décision ou la directive comme si elle jouissait encore de</p>

<p>l'autorité qui lui était conférée avant le jour fixé.</p> <p>2) Toute ordonnance, décision ou directive rendue par une instance en vertu du présent article sera traitée comme une ordonnance, décision ou directive de l'autorité et produira les mêmes effets que si elle avait été rendue par l'autorité en vertu des pouvoirs conférés par la présente loi.</p> <p>35. L'autorité peut réprimander, rétrograder, mettre à la retraite d'office, licencier ou punir d'une autre manière toute personne qui, alors qu'elle était au service du Gouvernement, du National Maritime Board ou de la Port of Singapore Authority, s'est rendue coupable d'une faute professionnelle ou d'une négligence qui l'aurait exposée à une réprimande, une rétrogradation, une mise à la retraite, un licenciement ou une autre punition si elle était restée au service de l'administration concernée et si la présente loi n'avait pas été promulguée.</p> <p>36. Si un employé du Gouvernement, du National Maritime Board ou de la Port of Singapore Authority a été transféré au service de l'autorité en vertu de l'article 31 et si, le jour fixé, une peine (autre que le licenciement) pesait encore sur l'intéressé en vertu d'une procédure disciplinaire engagée contre lui et n'avait pas encore été purgée, celui-ci, une fois transféré, purgera ou finira de purger ladite peine comme si elle avait été infligée par l'autorité et ladite peine demeurera valide et continuera à produire tous ses effets.</p> <p>37. 1) Tous les actes, engagements, accords, instruments et arrangements en vigueur la veille du jour fixé et affectant la portion des actifs, droits et obligations transférés à l'autorité en vertu de l'article 30 1) ou affectant un employé transféré au service de l'autorité en vertu de l'article 31 demeureront en vigueur et continueront à produire leurs effets après ce jour et seront opposables à l'autorité comme si cette dernière avait été désignée par le Gouvernement, par le National Maritime Board ou par la Port of Singapore Authority (ou bien par une personne agissant en son nom) ou en avait fait partie.</p> <p>2) Toute procédure ou cause d'action relative à la portion des actifs, droits et obligations transférés à l'autorité en vertu de l'article 30 1) ou affectant un employé transféré au service de l'autorité en vertu de l'article 31 pendante ou existante la veille du jour fixé et engagée par le Gouvernement, par le National Maritime Board ou par la Port of Singapore Authority ou intentée contre l'une de ces instances (ou contre une personne agissant en son nom), peut être poursuivie et sera exécutée par ou contre l'autorité.</p> <p style="text-align: center;">PARTIE VII</p> <p style="text-align: center;">EMPLOI DE MARINS</p> <p>38. 1) Aucune personne autre qu'un employeur ne peut embaucher un marin.</p> <p>2) Aucun employeur ne peut embaucher un marin et aucun marin ne peut accepter un emploi à bord d'un navire si les conditions énoncées à l'article 40</p>	<p>Faute professionnelle ou négligence commise par l'employé avant son transfert</p> <p>Peine devant être purgée par un employé transféré</p> <p>Accords existants et procédures pendantes</p> <p>Emploi de marins</p>
--	--

<p>ne sont pas respectées.</p> <p>3) Aucun employeur ne peut conclure des arrangements avec un marin en vue de le transporter hors de Singapour afin de l'embaucher en contravention avec les dispositions de l'article 40.</p> <p>4) Aux fins de la présente partie, le terme «employeur» englobe le propriétaire, l'affrètement ou l'exploitant, l'agent du propriétaire, de l'affrètement ou de l'exploitant, ainsi que le capitaine du navire.</p>	
<p>39. 1) Toute personne ou employeur :</p> <p>a) contrevenant à l'article 38 ; ou</p> <p>b) sélectionnant ou embauchant un marin autrement qu'en conformité avec les conditions énoncées à l'article 40,</p> <p>se rendra coupable d'une infraction et sera passible d'une amende d'un montant maximal de 2000 dollars et/ou d'une peine d'emprisonnement n'excédant pas six mois.</p> <p>2) Toute personne ou marin acceptant un emploi ou travaillant sur un navire autrement qu'en conformité avec les conditions énoncées à l'article 40 se rendra coupable d'une infraction et sera passible d'une amende d'un montant maximal de 2000 dollars et/ou d'une peine d'emprisonnement n'excédant pas six mois.</p> <p>40. L'autorité peut, avec l'approbation du ministre, adopter des règlements d'application de la présente partie notamment afin :</p> <p>a) de préciser l'âge et les autres qualifications requises pour pouvoir s'inscrire comme marin ;</p>	<p>Peine prévue en cas d'embauche de marins en contravention avec l'article 38 ou les conditions énoncées à l'article 40.</p> <p>Règlements relatifs aux marins.</p>

ANNEXE 197

**LETTRE DU 13 JUIN 1996 ADRESSÉE AU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA MARITIME
AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE, PAR OEI P. (HYDROGRAPHE,
MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE)**

[mentions manuscrites illisibles dans le coin supérieur droit]

PT/HY/NAS 2.008

13 juin 1996

Au directeur général
Par l'intermédiaire du président
de la Commission d'évaluation des dépenses

Amélioration du matériel dans cinq phares automatisés

Suite à la réunion de la Commission d'évaluation des dépenses du 6 mai 1996, le document reprenant les points soulevés par cette instance a été examiné et approuvé par les membres de la commission.

2. Ce document est joint à la présente afin que vous l'approuviez.

[mentions manuscrites illisibles dans le coin inférieur droit]

(signé) PARRY OEI

Pour l'hydrographe

Service hydrographique

Copie : Directeur (Port)
Directeur adjoint (Corporate Services)
Directeur des finances

/chs

Amélioration du matériel dans cinq phares automatisés

Introduction

1. MPA [Maritime and Port Authority of Singapore] entretient cinq phares et ces derniers ont été automatisés entre 1978 et 1988 à un coût total de 2 124 856,75 dollars. L'équipement électrique existant offre des capacités réduites de surveillance et, au fil des années, est devenu obsolète. La présente proposition vise à remplacer l'intégralité des systèmes électriques des phares par un matériel moderne. Le nouveau système sera intégré et offrira des fonctions de contrôle et de surveillance à distance assistées par ordinateur. Il pourra aussi évoluer et permettre le contrôle des balises et bouées illuminées.

Matériel électrique existant

2. Le matériel électrique consiste principalement en un système de lanterne d'aide à la navigation, d'un système d'alimentation électrique comprenant des panneaux solaires et des batteries et en un matériel de surveillance. Ce dernier est un système passif doté de capacités limitées : signalement de l'état activé/désactivé du feu et du chargement des batteries. Il n'est pas possible de diagnostiquer les pannes ou d'allumer les feux à distance en cas de mauvaise visibilité.

3. Le nombre des pannes graves enregistrées dans chaque phare s'établit comme suit :

Phare	Matériel électrique en usage depuis	Nombre de pannes entre 1992 et 1995
Bedok	1978	3
Sultan Shoal	1984	6
Pulau Pisang	1986	3
Horsburgh	1988	6
Raffles	1988	4

4. Le nombre de pannes (22) est considéré comme élevé dans la mesure où chaque phare est censé être constamment opérationnel à 100 %.

5. Le matériel existant est obsolète et a largement dépassé son espérance de vie de huit ans. Les pièces de rechange sont difficiles à obtenir. Compte tenu de l'état actuel de la technique, il serait possible de le remplacer par un matériel moderne et efficace.

Changement proposé

6. Dans la présente proposition, l'intégralité des systèmes électriques obsolètes de chaque phare est remplacée. Chaque nouveau système est intégré à une station construite autour d'un PC et surveillé depuis le siège. Chaque nouveau système pourra également évoluer afin de permettre la surveillance de bouées et balises lumineuses (250 au maximum). Avec cette capacité modulable, le système pourra surveiller toutes les aides lumineuses à la navigation placées sous notre responsabilité dans le cadre d'un seul système intégré.

Programme et coûts de mise en œuvre

7. Le programme et les coûts prévus de mise en œuvre sont indiqués ci-dessous. Sultan Shoal et Horsburgh seront les premiers en raison du nombre de pannes plus fréquent observé dans ces phares.

a) 1996 Sultan Shoal et Horsburgh 0,40 million de dollars

b) 1997 Bedok, Pulau Pisand et Raffles 0,60 million de dollars

1 million de dollars

Avantages

8. Les aides à la navigation sont des repères importants pour la sécurité de la navigation. La plupart marquent les limites de dangers pour la navigation et les navigateurs se basent dessus pour évoluer en toute sécurité dans la zone du port. Les phares sont censés être constamment opérationnels à 100 %, surtout dans les voies navigables fréquentées, et MPA est légalement tenue d'assurer leur entretien afin de garantir un haut niveau de disponibilité.

9. Les avantages de ce projet peuvent se résumer comme suit :

- a) Améliorer la fiabilité du matériel du phare afin de réduire la fréquence des pannes.
- b) Assurer une surveillance à distance plus efficace du matériel des phares et permettre les contrôles de routine et les diagnostics depuis le siège. La fréquence des inspections sur place (très coûteuses) et du temps moyen entre périodes de maintenance (MTBM) pourrait être portée de six à douze mois.
- c) Permettre un contrôle actif à distance des feux, par exemple les allumer en cas de mauvaise visibilité.
- d) Permettre d'étendre le système à la surveillance de balises et bouées lumineuses.

10. Ce projet de modernisation du matériel des phares permettra au service de mettre en œuvre un programme d'entretien des feux plus efficace et, partant, d'accroître la sécurité de la navigation.

Fonds

11. Un budget d'un million de dollars a été approuvé en principe lors de la réunion du conseil de la MBA tenu en avril 1996.

(Signé) M. Chua Lian Ho,

Président, EEC.

Date : 13/6/96

(Signé). Yap Cheng Hua,

Membre.

Date : 13/6/96

(Signé)M. Leong Chee Kheong,

Membre.

Date : 13/6/96

ANNEXE 198

RAPPORT D'ENQUÊTE DU 14 OCTOBRE 1996 SUR L'ÉCHOUAGE DE MV *GICHOON*

CA 298

Echouement/nauffrage du navire malaisien MV *Gichoon* le 14 octobre 1996 à South Ledge, au large du phare Horsburgh

1. Synopsis

Les heures sont indiquées en heure de Singapour

1.1. Le 14 octobre 1996, le MV *Gichoon*, un porte-conteneurs malaisien s'échoue et plus tard coule à South Ledge (01° 17,8' de latitude nord, 104° 23,7' de longitude est), à environ deux milles au sud-sud-ouest du phare Horsburgh.

1.2. L'échouement survient à 13 h 13 et le navire gîte immédiatement sur bâbord. Les compartiments avant sont perforés et de l'eau pénètre dans les cales. La gîte continue à augmenter bien que les pompes tournent à pleine capacité. Vers 16 heures, la gîte atteint 15°. A ce stade, le pont principal est balayé par les flots et de l'eau pénètre dans la salle des machines. Le capitaine ordonne à l'équipage d'abandonner le navire qui coule vers 16 h 55. Les 17 membres de l'équipage sont ramenés sains et saufs à Singapour. On ne déplore ni pollution, ni blessés.

1.3. Des remorqueurs de sauvetage sont envoyés avec des plongeurs sur les lieux afin de détecter toute pollution éventuelle par des hydrocarbures. La quasi-totalité des conteneurs s'est détachée et dérive. Ceux qui flottent à proximité sont perforés par les plongeurs et coulent. Certains sont repérés alors qu'ils flottent en direction de Middle Rock (au sud du phare Horsburgh) et sont remorqués en eau profonde pour y être sabordés. Les agents locaux confirment que les conteneurs ne contiennent aucune substance toxique ou marchandise dangereuse.

2. Evènements ayant précédé l'Echouement

2.1. Le MV *Gichoon* (anciennement *Borussia*) est un porte-conteneurs construit en Allemagne et enregistré à Kuching, Malaisie. Il fait 119 mètres de long, 17,8 mètres de large et jauge 4 867 tonnes (annexe A). Il dispose d'une hélice à pas variable ainsi que d'un compas magnétique, d'un gyrocompas, d'un récepteur GPS, de deux radars (sans aide radar au pointage automatique ou ARPA) et d'un matériel de communication radio.

2.2 Le *Gichoon* a été récemment acheté par PDZ Holdings Sdn Bhd. Il est affecté au transport de conteneurs entre Ho Chi Minh (Vietnam) et Singapour sur une base hebdomadaire. Il s'agit de son troisième voyage au départ de Singapour. Pour le premier officier et le second mécanicien, il s'agit du deuxième voyage. Ceux qui les précédaient à ce poste ont été licenciés pour incompétence (voir l'annexe B). Le reste de l'équipage a rejoint le navire dès son premier voyage.

2.3. Le 14 octobre 1996, le navire s'amarre le long du quai n° K16 du terminal pour conteneurs vers 1 h 15. Le chargement commence immédiatement et s'achève à 9 h 30. 67 conteneurs ont été disposés sur le pont et 156 dans les cales. Le pilote de PSA monte à bord à 9 h 45 pour guider le navire jusqu'à la zone d'embarquement est «A». Le navire appareille vers 9 h 55 avec un tirant d'eau de 5,64 mètres à la proue et de 5,76 à la poupe. Le pilote quitte le bord vers 10 h 10.

2.4. Le capitaine et le chef mécanicien prennent les quarts 8 heures-12 heures et 20 heures-23 heures 59 sur la passerelle et dans la salle des machines respectivement. Le jour de l'incident, le capitaine est présent sur la passerelle au moment du départ et pendant le quart qui suit. Il est assisté par un matelot breveté. Le pilote automatique est enclenché et les machines placées sur «En avant toute». La pleine mer est atteinte dès 10 h 30. Le radar n° 1 est réglé sur une portée de 6 milles et le capitaine fait le point sur la base des points fixes obtenus via le GPS. Le quart se déroule sans incident, le trafic est faible, le temps clément et la visibilité bonne.

2.5. Vers 11 h 50, l'officier en second monte sur la passerelle suivi peu de temps après du matelot breveté Rogelio. L'officier en second fait le point de midi à l'aide du GPS. Le capitaine lui confie ensuite le navire en lui précisant que la prochaine modification du cap devra intervenir dans une heure. Le capitaine descend alors au mess pour déjeuner.

2.6. L'officier en second assure le quart sur la passerelle de midi jusqu'au moment de l'échouement. Une fois le capitaine descendu, il commence à préparer le rapport de la mi-journée : un document de routine envoyé aux parties intéressées à terre et précisant la distance parcourue, la distance à parcourir, l'heure d'arrivée prévue, le carburant consommé, le carburant restant, etc. depuis la veille à midi ou depuis l'appareillage selon le cas.

2.7. Vers 12 h 20, le matelot breveté de service signale qu'il a aperçu le phare Horsburgh au second officier qui jette alors un coup d'œil sur l'écran radar. Le matelot continue sa veille et ne communiquera plus avec l'officier jusqu'après l'échouement. Vers 12 h 30, ce dernier termine son projet de rapport. Il fait ensuite le point estimé simple de 13 heures en se basant sur la vitesse du navire et la distance du loch. Ce relevé est effectué environ un mille avant le prochain changement de cap. Le prochain bord devrait permettre au navire de laisser le phare Horsburgh à tribord et de gagner la mer de Chine méridionale.

2.8. L'officier en second recopie les données du rapport de mi-journée dans le journal de bord de la passerelle et remplit un formulaire de rapport tout en attendant que l'eau placée dans la bouilloire électrique soit chaude et en se préparant une tasse de thé. Après avoir terminé le rapport de mi-journée, il sélectionne sept à huit cartes utilisées pendant le voyage précédent à destination de Singapour et efface les points correspondant aux relevés de position.

2.9. L'officier en second met alors à jour le rôle d'alarme : une liste répertoriant en détail le signal d'alarme générale et le rôle dévolu à chaque membre de l'équipage. Une partie de l'équipage a été changée pendant le dernier voyage : le premier officier, le second mécanicien et l'électricien.

2.10. Ayant remarqué qu'il ne restait presque plus de formulaires permettant d'établir le rapport de mi-journée, il en photocopie plusieurs exemplaires. La photocopieuse est située à bâbord de la passerelle. Il roule ensuite les pavillons utilisés dans le port et les range dans leurs casiers respectifs. Pendant tout ce temps, il ne fait pas le point.

2.11. Vers 13 heures, l'officier en second fait le point à l'aide du GPS. La position relevée révèle que le navire a déjà dépassé de deux milles à l'est le point où il aurait dû modifier sa route. L'officier est perplexe et commence à douter de la véracité de cette position qui dépasse de trois milles celle du point estimé simple effectué à 13 heures. Il réalise que le navire se dirige vers la zone dangereuse située au large de South Ledge. Il modifie immédiatement le cap en désactivant le pilote automatique. Il enfonce le bouton afin de maintenir une déviation permanente de 5° à bâbord. Alors que le navire vire à bâbord, il relève de nouveau la position sur le GPS. C'est à ce moment, c'est-à-dire vers 13 h 02, qu'une très forte vibration se fait soudainement sentir.

2.12 Le navire fait une violente embardée à bâbord. Les machines tournaient à plein régime et le navire se déplaçait à environ 11 nœuds. Presque immédiatement, le navire commence à gîter à bâbord. Très peu de temps après, une deuxième vibration se fait sentir et c'est à ce moment que le capitaine arrive sur la passerelle. Un point effectué au GPS indique que le navire est au-dessus de South Ledge : un banc qui, à cette heure, est immergé et donc invisible. Le navire s'est échoué dessus par le sud (annexe C) et le plancher de la soute avant s'est déchiré.

3. Événements ayant suivi l'Echouement

3.1. Quelques instants plus tard, le chef mécanicien, l'officier en chef et l'officier radio arrivent sur la passerelle. L'hélice a été placée au point mort et, un peu plus tard, le chef mécanicien a stoppé les machines principales. Le capitaine, dans le but de vérifier si la coque a été perforée et si le navire prend eau, ordonne au chef mécanicien de vérifier les soutes avec un membre d'équipage. L'intéressé signale que l'eau s'engouffre à un rythme extrêmement rapide dans la soute avant.

3.2. Le capitaine contacte diverses parties à terre, par exemple le VTIS [Vessel Traffic Information System] et Tong Joo Shipping pour leur signaler l'incident. Il ordonne également à l'officier en second d'envoyer un message de détresse à l'aide du poste VHF. Simultanément, il demande aux mécaniciens de pomper l'eau hors des soutes à marchandises. Cependant, le chef mécanicien signale pour la deuxième fois que le niveau de l'eau dans les soutes monte très rapidement, ce qui indique que la coque s'est déchirée au contact des récifs de South Ledge.

3.3. A ce moment-là, l'équipage a déjà affalé et écarté le canot de sauvetage tribord sans l'autorisation du capitaine. La plupart de ses membres ont déjà pris place à bord de l'embarcation qui n'est plus reliée au navire que par sa bosse. Vers 14 heures, un patrouilleur côtier, le PH 50, se range à bâbord du canot de sauvetage pour proposer son assistance. Cependant, le capitaine décline cette proposition de sorte que le patrouilleur s'écarte tout en restant à proximité. Le PH 50 reçoit l'ordre du centre de commandement de rester en attente dans les parages afin de prévenir les navires de passage de la présence de débris flottants. Plus tard, un autre patrouilleur, le PH 57, arrive pour aider à détourner le trafic de la zone.

3.4. Le capitaine et l'officier radio demeurent sur la passerelle pendant que le chef et le troisième mécaniciens sont dans la salle des machines. Le chef mécanicien monte sur la passerelle et ordonne au deuxième mécanicien et aux deux graisseurs de retourner dans la salle des machines

pour aider ; les intéressés obtempèrent. Pendant ce temps, la gîte a bâbord continue à s'aggraver et, à 15 heures, le franc-bord de ce côté n'est plus que d'un mètre. Le troisième mécanicien et Bosun (remonté sur le navire alors qu'il avait déjà pris place dans le canot) partent affaler le canot bâbord et le ranger ensuite le long du canot tribord.

3.5. Vers 16 heures, le chef mécanicien signale au capitaine que de l'eau pénètre dans la salle des machines. Le navire accuse une gîte de 15° à bâbord et le pont principal est déjà balayé par les flots sur ce côté. Peu de temps après, le capitaine donne l'ordre d'abandonner le navire.

3.6. Vers 16 h 40, l'équipage observe deux conteneurs tomber dans la mer. Le navire coule vers 16 h 55. A 17 heures, un remorqueur recueille les membres de l'équipage qui ont tous pris place dans les canots. Vers 21 h 30, ils sont transférés dans un autre remorqueur et arrivent à Singapour le 15 octobre vers 2 h 30.

4. Conditions météorologiques/zone de l'incident

4.1. Les conditions météorologiques au moment de l'incident étaient bonnes et la visibilité dégagée, la mer calme et les vents légers. Le courant de marée poussait en direction du nord-est à la vitesse d'environ deux nœuds. Au moment de l'incident, la marée atteignait une hauteur de deux mètres et recouvrait South Ledge.

4.2. Le banc de South Ledge est situé à environ 200° V du phare Horsburgh à une distance approximative de deux milles et à mi-chemin entre le chenal sud et le chenal principal [*Middle Channel*]. Il se compose de trois récifs escarpés dont seul celui situé le plus au nord émerge. Il est toujours signalé par des remous de marée ou des brisants. Ce banc n'est pas marqué, mais la proximité du phare Horsburgh et d'autres aides à la navigation permettent aux navires passant dans ses eaux de déterminer leur position avec précision.

5. Conclusions

5.1. Matériel de navigation et équipement de sécurité

5.1.1. Le compas magnétique, le gyrocompas, le récepteur GPS, les deux radars, la timonerie, le matériel de communication et les machines principales fonctionnaient correctement avant l'incident. L'équipement de sécurité était en bon état. Toutes les publications et cartes nautiques pertinentes étaient à bord. L'incident n'est pas dû à une panne mécanique ou électrique ou à la défaillance d'un système.

5.1.2. La carte BA 3831 était utilisée au moment de l'incident. Elle avait été corrigée jusqu'à l'avis n° 2929/96. La route prévue en direction du chenal principal était tracée sur la carte et celle-ci indiquait aussi les positions relevées à 11 h, 11 h 30, 12 h et 13 h 30. Le point estimé simple de 13 heures avait également été reporté sur la carte (annexe D).

5.2. Pollution

Aucun rapport ne fait état d'une pollution dans la zone. Aucune des cuves de carburant n'a été perforée. Des plongeurs ont été déployés afin de boucher toutes les issues et de prévenir toute fuite des cuves de mazout et de la salle des machines. On estime qu'environ 100 tonnes de mazout

sont encore à bord du navire. A titre de précaution, Perdana Salvage et Towage Pte Ltd ont été chargées par contrat d'effectuer un contrôle de pollution dans les parages.

5.3. Personnel

L'équipage du navire se composait d'un capitaine et un chef mécanicien coréens assistés de 15 Philippins. Le capitaine détenait un brevet coréen de première classe et l'officier en second un brevet philippin de deuxième classe. Au moment de l'incident, un nombre suffisant de personnes se trouvait sur la passerelle. L'officier en second assurait le quart et était assisté d'un matelot breveté.

5.4. Heure et lieu de l'incident

Selon l'officier en second, la première vibration aurait été ressentie vers 13 h 02 (heure du navire). Le capitaine, le chef mécanicien, le matelot de quart et le troisième mécanicien ont indiqué que la première vibration serait survenue après 13 heures. Selon les enregistrements VTIS, le navire a atteint l'extrémité sud de South Ledge à 13 h 11. Sur la base de ce qui précède, on peut conclure que le navire accusait un retard d'environ neuf minutes.

5.5. Influence sur la vitesse

L'officier en second a fait le point de 13 heures en se fondant sur la distance parcourue depuis 10 h 30 au même cap. Il n'a pas tenu compte du courant de marée et de l'accroissement progressif des révolutions du moteur générateur d'une augmentation de la vitesse fond. Cette incapacité à tenir compte des effets susmentionnés a contribué à l'incident.

5.6. Capacité des hommes à assumer leurs devoirs

On estime que la fatigue ne compte pas parmi les facteurs ayant pu affecter les performances de l'officier en second durant cet incident.

5.7. Comportement du capitaine et de l'officier en second

5.7.1. Le capitaine a beaucoup d'expérience et commandait depuis 1988 bien qu'ayant commencé sa carrière sur un navire de la classe limitée. Le *Gichoon* était son troisième navire au sein de la même compagnie. Il avait navigué avec des équipages de diverses nationalités sans jamais rencontrer de problèmes.

5.7.2. L'officier en second emprunte fréquemment la route maritime passant par Singapour de sorte que transiter par le TSS constituait pour lui un travail de routine. Dans ces circonstances, la familiarité des lieux peut être un facteur de relâchement de la concentration et inciter l'intéressé à vaquer à des occupations sans rapport avec la navigation. Une attitude désinvolte — due à la familiarité des lieux et au temps clément — ne saurait être écartée. Il n'a pas fait le point à intervalles réguliers parce qu'il s'adonnait à des activités non pertinentes.

5.7.3 Si l'officier en second avait vérifié sa position plus fréquemment, il aurait remarqué que le navire faisait plus que 10 nœuds et que, par conséquent, il fallait modifier le cap plus tôt. Après avoir relevé la position GPS à 13 heures, il n'aurait pas dû appuyer immédiatement à bâbord

sans déterminer les dangers environnants. Nous estimons que, confronté à un écart par rapport à la route prévue, l'officier en second n'a pas évalué complètement toutes les circonstances, ni les mesures correctives à prendre.

6. Cause de l'incident

Il est évident que le navire s'est échoué à la lumière du jour — alors que la visibilité était bonne et la mer calme — parce que l'officier en second n'avait pas relevé ou marqué régulièrement la position.

7. Violation des règlements

Cet incident s'est produit en raison de l'inobservation par l'officier en second des dispositions du Règlement 18 du chapitre V des règlements sur la marine marchande (Convention sur la sécurité, voir l'annexe E). Ce texte mentionne les principes de base à respecter pendant un quart, tels qu'ils sont énoncés dans le règlement 1 du chapitre II des règlements annexés à la Convention Internationale sur les Normes de Formation des Gens de Mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978, voir l'annexe F).

Le règlement H/1.6b (Navigation) de la STCW se lit comme suit :

Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents ... pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

8. Conclusion

Les présentes conclusions identifient les facteurs ayant contribué à l'incident.

8.1. Une différence considérable existait entre le point estimé simple effectué à 13 heures et la position réelle. L'officier en second n'a pas complètement évalué la situation ni l'action corrective requise. Sa décision de virer immédiatement à bâbord — qui s'est soldée par le passage du navire sur le banc de South Ledge — révèle une inobservation totale des principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle.

8.2. Le manque de planification correcte du passage et l'absence de contrôles visant à vérifier que le navire suivait la route prévue ont aussi contribué à l'incident.

9. Recommandations

9.1. Aucune enquête formelle n'est recommandée dans la mesure où il est douteux qu'elle apporterait des faits nouveaux.

9.2. a) Officier en second : Bien qu'en l'occurrence il n'y ait eu ni morts, ni blessés à déplorer, son mépris apparent pour les principes de base à observer pendant le quart est grave. Je recommande donc :

i) que nous cessions de reconnaître son brevet (CoC) concernant un emploi sur un navire immatriculé à Singapour ;

ii) d'envoyer à l'autorité ayant délivré ce brevet — à savoir la République des Philippines — un résumé du présent rapport sans aucune recommandation.

- b)* Capitaine : Avant l'incident, le capitaine avait oralement communiqué à l'officier en second l'heure du prochain changement de cap. Cependant, s'il était resté sur la passerelle pendant toute cette période, l'incident aurait pu être évité. La pratique ordinaire des règles d'une bonne navigation aurait incité un capitaine prudent à rester sur la passerelle pendant les changements importants de cap. Je recommande par conséquent que nous conseillions l'intéressé en conséquence.

(Signé) Foong Yee Kuan
Expert maritime/nautique.

(Signé) Low Koon Tiong
Assistant Service hydrographique.

ANNEXE 199

RAPPORTS DU NEUVIÈME PARLEMENT DE SINGAPOUR, VOL. 69, COLONNE 213, NÉGOCIATIONS SUR LES QUESTIONS BILATÉRALES ENCORE EN LITIGE AVEC LA MALAISIE, 29 JUIN 1998

Négociations sur les questions bilatérales encore en litige avec la Malaisie (mise à jour)

11. **M. Hawazi Daipi** demande au ministre des affaires étrangères s'il compte faire une mise à jour sur les négociations relatives aux questions bilatérales encore en litige avec la Malaisie.

Le ministre des affaires étrangères (le professeur S. Jayakumar) : M. le président, j'ai informé récemment cette Chambre de l'état des relations Malaisie-Singapour au cours de notre séance du 13 mars 1998. En cette occasion, les Membres se rappelleront que j'ai évoqué divers points mentionnés dans le communiqué commun publié après la visite de notre Premier ministre à Kuala Lumpur en février 1998. J'ai informé la Chambre que des progrès avaient été enregistrés dans les relations bilatérales, tout en précisant que plusieurs questions demeuraient non résolues. C'est toujours le cas.

Concernant Pedra Branca, le 14 avril 1998, des représentants des deux parties ont finalisé le texte d'un accord spécial visant à soumettre la revendication de souveraineté de la Malaisie sur cette île à la Cour internationale de Justice. Il convient de saluer ce pas qui nous rapproche d'une solution.

Cependant, les progrès sont plus lents sur d'autres questions telles que l'approvisionnement à long terme de Singapour en eau et le développement de la Malayan Railway Land.

Concernant l'eau, le communiqué commun publié en février 1998 contient l'engagement général de la Malaisie de continuer l'approvisionnement de Singapour en eau après la date d'expiration des accords conclus en 1961 et 1962. Cet engagement aurait dû être confirmé par un accord formel dans un délai de 60 jours à compter de la publication du communiqué commun. Cependant, aucune des deux parties n'est parvenue à respecter ledit délai.

Singapour recherche non seulement un engagement général, mais un accord d'approvisionnement en eau revêtant un caractère formel et juridiquement contraignant et précisant clairement les modalités dudit approvisionnement une fois les accords parvenus à leur terme (en 2011 et 2061 respectivement). Cette démarche devrait prévenir tout désaccord futur lorsque les dirigeants actuels des deux pays ne seront plus au pouvoir.

Plusieurs cycles de négociations ont été organisés avant l'expiration du délai. Mais nous ne sommes pas parvenus à conclure un accord formel. Nous continuerons donc les discussions avec les Malaisiens dès que ceux-ci seront prêts.

Monsieur le Président, la région est en proie à une crise économique. Singapour et la Malaisie sont toutes deux affectées. En période de difficultés, les deux pays devraient renforcer leur coopération et réduire les marges de désaccord. Les deux Premiers ministres ont abordé la question de la coopération financière, mais aucun accord n'a pu encore être trouvé sur des mesures spécifiques de coopération.

.....

ANNEXE 200

RAPPORT D'ENQUÊTE DU 6 AOÛT 1998 SUR L'ÉCHOUAGE DE MT *OCEAN GUNARD*

CA 366

ENQUÊTE SUR L'ÉCHOUEMENT DU MT *OCEAN GUNARD* À SOUTH LEDGE AU LARGE
DU PHARE HORESBURGH, SINGAPOUR, LE 6 AOÛT 1998

Table des matières

A) RAPPORT

1. Synopsis
2. Séquence des événements ayant précédé l'échouement du MT *Ocean Gunard*
3. Séquence des événements ayant suivi l'échouement
4. Constatations
5. Conclusion
6. Recommandations

B) LISTE DES ANNEXES

Annexe A	Caractéristiques de l'OG
Annexe B	Déclarations de l'équipage de l'OG
Annexe C	Certificats de conformité et rapport des plongeurs
Annexe D	Extraits de divers documents
Annexe E	Carte utilisée par l'OG
Annexe F	Rôle des équipages de l'OG
Annexe G	Copie papier et compte rendu sténographique des communications avec le VTIS
Annexe H	Rapport d'incident et communiqué de presse de MPA [Maritime and Port Authority of Singapore]
Annexe I	Documents divers

A) RAPPORT

ENQUÊTE SUR L'ÉCHOUEMENT DU PÉTROLIER MT *OCEAN GUNARD* À SOUTH LEDGE, AU LARGE DU PHARE HORSBURGH, LE 6 AOÛT 1998

Synopsis

Les heures sont indiquées en heure de Singapour.

1. Le 6 août 1998, le MT *Ocean Gunard* (OG), un pétrolier enregistré à Singapour, s'échoue à South Ledge (01° 18' de latitude nord, 104° 24' de longitude est) à environ 2,3 milles marins au sud-sud-ouest du phare Horsburgh : une position située à l'intérieur des eaux territoriales de Singapour. L'OG transportait 12 600 tonnes de gasoil marin chargées à Singapour et destinées à Hong Kong.

2. L'échouement se produit vers 21 heures : les compartiments avant du navire sont déchirés et l'eau entre dans la soute des marchandises n° 1 qui est vide. Le navire se dégage du banc et jette l'ancre à environ trois encablures des récifs de South Ledge. Les soutes à mazout n° 4 et 5 ont été gravement fissurées et près de 400 tonnes de gasoil marin se sont échappées et évaporées une fois dans l'eau de mer (voir l'annexe C, certificats de conformité et rapport des plongeurs). Le pont principal avant est lavé par les flots sur à peu près huit mètres à l'arrière du poste avant qui est inondé jusqu'à hauteur d'un genou d'homme. Le navire est enfoncé de plus de trois mètres à la proue. On ne déplore ni pollution majeure, ni blessés.

3. Dès qu'il a jeté l'ancre, le navire est entouré de remorqueurs de sauvetage ayant des plongeurs à bord, de manière à procéder à un contrôle de pollution aux hydrocarbures. Tout le gasoil marin resté à bord est transféré sur un autre navire de la compagnie, le MT *Ocean Seal*. Une fois la cargaison transférée, le navire (de classe NK) est inspecté par l'inspecteur de sa société de classification qui certifie qu'il ne risque pas de sombrer et qu'il est en état de gagner le port pour y subir des réparations.

Séquence des événements ayant précédé l'échouement du mt *Ocean Gunard*

4. L'OG a été construit en 1995 dans les chantiers navals Hitachi Zosen au Japon pour le compte d'OCEAN TANKER. Il mesure 120,1 mètres de long et 21,9 mètres de large et jauge 7 463 tonnes (annexe A). Il est doté d'une hélice à pas variable (CPP), ainsi que d'un compas magnétique, d'un gyrocompas, d'un récepteur GPS, de deux radars (sans aide radar au pointage automatique ou ARPA) et d'un matériel de communications radio (voir l'annexe A, Caractéristiques de l'OG).

5. Le navire est un «tramper». Son dernier voyage l'a conduit de Singapour à Fuzhou, RPC. Il est arrivé à l'OPL ouest de Singapour et a jeté l'ancre en attendant des instructions concernant son chargement. Le troisième officier a été transféré depuis un autre navire de la compagnie Ocean Tankers à Singapour. Il servait depuis environ trois semaines sur l'OG lorsque l'incident est survenu. Le capitaine travaille pour Ocean Tankers depuis environ trois ans et compte six ans d'expérience comme commandant de pétrolier.

6. Le 6 août 1998, le navire termine de charger sa cargaison de gasoil marin et appareille de Singapour vers 12 h 35 avec un tirant d'eau de 8,07 mètres en assiette nulle. Les machines sont d'abord placées en position «Full Away of» puis en mode économique vers 15 heures. Le navire progresse alors à près de 11 nœuds.

7. Le capitaine reste sur la passerelle jusqu'à 17 heures, puis se retire après avoir constaté que tout est en ordre et que le niveau du trafic dans le détroit n'est pas préoccupant. De temps en temps, il remonte sur la passerelle pour vérifier l'état du trafic. Il y demeure quelques instants et, après avoir vérifié que tout est en ordre, se rend dans sa cabine située près de la passerelle et à une volée de marches de la chambre des cartes.

8. Vers 19 h 40, le matelot breveté Lin RU AN se présente sur la passerelle pour prendre son quart. Il relaie le veilleur et est informé que le navire fait route au 87° vrai. Le troisième officier, M. Soe HLAING monte sur la passerelle vers 19 h 45. Après avoir vérifié la carte, la route du navire et la situation générale, il prend la relève de l'officier en chef vers 19 h 50.

9. Le capitaine monte sur la passerelle vers 22 heures pour vérifier le trafic et surveiller le troisième officier (dont c'est le premier quart sur la passerelle depuis qu'il a embarqué trois semaines auparavant). A 20 h 15, le troisième officier fait un point au radar en recourant à un relèvement et à la distance séparant le navire de Tg. Setapa (voir l'annexe E, Carte utilisée par l'OG). A 20 h 30, un autre point radar est pris. Le capitaine juge les deux positions correctes et demande au troisième officier s'il sait à quel moment changer de cap et où se trouve le phare Horsburgh. Selon les calculs de l'intéressé, le cap devra être modifié vers 20 h 40 et le phare Horsburgh devrait apparaître par le travers vers 20 h 50.

10. Le capitaine demande au troisième officier s'il sait quoi signaler lorsque le navire sera par le travers du phare Horsburgh. L'intéressé répond par l'affirmative. Le capitaine montre du doigt le feu clignotant du phare — qui est à ce moment-là à environ un point au-dessus de la proue — au troisième officier. Ce dernier confirme et informe le capitaine qu'il a emprunté à de nombreuses reprises le détroit de Singapour lors de ses voyages précédents.

11. Convaincu que le troisième officier sait quoi faire, le capitaine quitte la passerelle vers 20 h 36 pour prendre une collation dans sa cabine et avec l'intention de remonter sur la passerelle lorsque le navire sera à la hauteur du phare Horsburgh.

12. Dès que le capitaine a quitté la passerelle, le troisième officier fait un point radar et se rend dans la chambre des cartes pour reporter sa position sur la carte. Il y reste jusqu'à ce que le matelot breveté de veille l'informe de la présence, sur la hanche tribord, d'un navire en train de les dépasser. Le troisième officier gagne la fenêtre tribord et jette un coup d'oeil. Il est 20 h 40 : l'heure de changer de cap.

13. Après avoir observé le navire qui suit la même route, le troisième officier demande au matelot breveté de passer au 080°vrai, ce qui n'est pas la route prévue telle qu'elle a été tracée sur la carte. La véritable route était au 050°vrai. Le troisième officier a indiqué un mauvais cap au matelot breveté. Ce dernier se rend au pupitre de barre et règle le bouton du pilote automatique sur 80°vrai. Une fois ce cap atteint, il rend compte au troisième officier qui acquiesce et se rend dans

la chambre des cartes située derrière la timonerie dont elle est séparée par un rideau. Le troisième officier ne vérifie pas le gyrocompas et ne regarde pas à travers la fenêtre de la passerelle pour repérer le phare Horsburgh (Après le changement de cap, le phare Horsburgh devrait se trouver à l'avant tribord et non à l'avant bâbord.). Il ne relève pas non plus la position du navire.

14. Dans la chambre des cartes, le troisième officier inscrit dans le journal de bord la position et l'heure à laquelle le navire a changé de cap. Une fois le journal rempli, il lit le livre des ordres pour la nuit et le signe. Il demeure dans la chambre des cartes pendant environ dix minutes avant de gagner la timonerie ou le matelot breveté de quart l'informe que quelqu'un appelle l'OG sur la VHF.

15. Pendant que le troisième officier est dans la chambre des cartes, le matelot breveté maintient sa veille. Le temps est beau et la visibilité supérieure à six milles. En l'absence de lune, l'horizon est d'un noir d'encre. Le rayonnement du feu clignotant du phare Horsburgh est très puissant et pénètre dans la timonerie de l'OG. Un léger trafic est sur le point de se glisser dans le TSS au terminal. Le matelot breveté de quart distingue une ombre foncée droit devant à bonne distance. Perplexe sur la nature de cette tâche, il pense avoir affaire à des reflets du nuage. Il continue à observer pendant encore un moment avant de signaler sa découverte au troisième officier. Aucune lumière n'indique qu'il s'agit d'un navire.

16. Un peu plus tard, le VTIS appelle l'OG. Le matelot breveté de quart entend l'appel mais ne peut pas confirmer que celui-ci émane du VTIS. Il se baisse pour coller son oreille contre le haut-parleur et augmente le volume du poste VHF. En même temps, il informe le troisième officier que quelqu'un appelle le navire.

17. Le troisième officier se rend dans la timonerie pour vérifier l'appel. A ce moment, le matelot breveté voit l'objet sombre à très faible distance et lance l'alarme en pointant son doigt sur celui-ci et en appelant le troisième officier. Ce dernier se tourne dans la direction indiquée et voit la silhouette de la proue d'un navire.

18. Le troisième officier se précipite sur le bouton du pilote automatique et le tourne vers tribord. Un peu plus tard, le navire répond et la proue vire à tribord. A ce moment, on perçoit une secousse suivie d'une forte vibration et le navire se met à gîter légèrement (d'environ 1,5°) à tribord tout en continuant à virer à tribord.

19. Le capitaine est dans sa cabine en train de prendre une collation lorsqu'il sent le navire vibrer fortement. Il se précipite sur la passerelle et se poste devant le répéteur de cap tout en observant l'horizon pour détecter la présence éventuelle d'un autre navire. A ce moment, il croit que son navire a abordé un autre navire.

20. Le capitaine distingue à l'avant bâbord la proue d'un navire non éclairé qui disparaît sur l'arrière. Il ordonne de passer en mode de pilotage manuel et de virer à tribord toute. Le matelot breveté passe en mode manuel et tourne la barre à tribord toute. Alors que la proue du navire non éclairé n'est plus qu'à une vingtaine de mètres au travers de l'OG, le capitaine distingue une cheminée et réalise qu'il s'agit d'une épave. Le navire étant en train de virer à tribord, le capitaine craint que son hélice n'entre en contact avec l'épave et ordonne la barre haute.

21. La barre est tournée à bâbord, mais l'indicateur de gouvernail indique que celui-ci est en fait positionné à environ 10° à tribord. Le capitaine voit la proue de l'épave continuer à apparaître par intermittence à tribord et hurle continuellement au matelot breveté de placer la barre à bâbord toute. Le matelot répond que la barre est à bâbord toute, mais que le gouvernail demeure à tribord 10.

22. Le capitaine réalise que le navire s'est échoué et que son fond est en train de se déchirer sur le banc submergé. Le navire continue à virer à tribord alors que la barre est placée sur bâbord toute. Avant que le capitaine n'ait eu le temps de stopper les machines, le navire a tourné sur lui-même et sa proue se dirige vers l'épave située à environ une encablure et demie. Le capitaine ordonne de placer les machines sur Arrière toute et la barre au milieu.

23. L'alerte est déclenchée et le chef mécanicien, l'officier en second et l'officier en chef se rendent sur la passerelle. Les autres membres de l'équipage se rassemblent sur la zone d'évacuation après avoir enfilé leur gilet de sauvetage. Le capitaine ordonne au chef mécanicien de mettre l'ancre d'étrave à poste.

Séquence des événements ayant suivi l'incident

24. Le premier officier prépare l'ancre à poste et signale au capitaine que le poste avant est inondé. Après avoir reculé pendant environ six minutes, le capitaine mouille l'ancre vers 21 h 08. A ce moment, la proue du navire est enfoncée et le pont principal balayé par les flots. L'officier radio qui est sur la passerelle demande au capitaine s'il doit envoyer un message de détresse. Après un moment d'hésitation, le capitaine donne son accord et un message est diffusé.

25. Vers 21 h 15, l'avant cesse de s'enfoncer et les flots cessent d'avancer vers l'arrière du pont principal. L'eau de mer embarquée atteint désormais la hauteur d'un genou d'homme et s'étend jusqu'à huit mètres vers l'arrière à compter de l'entrée du poste avant. Afin de s'assurer que le navire n'est pas en train de couler et n'embarque plus d'eau de mer, le capitaine ordonne au premier officier et au chef mécanicien de vérifier l'ensemble des soutes et des citernes.

26. Pendant ce temps, le capitaine contacte diverses parties à terre telles que le VTIS et Ocean Tankers pour les informer de l'incident. L'Agence japonaise de sécurité maritime contacte le navire par téléphone INMARSAT et le capitaine lui confirme que le navire ne court plus le risque de sombrer. Le même message est relayé au VTIS. Le message de détresse est annulé.

27. Après l'évaluation des dégâts, il s'avère qu'une nappe de gasoil marin d'un mètre carré flotte en faisant des bulles à la surface de la mer à hauteur des cuves n° 4 et 5. Des dispersants sont répandus.

28. Vers 22 heures, un remorqueur de sauvetage accoste le navire et procède à des vérifications par sondage tout autour du navire. Les sondages révèlent que le navire n'est pas échoué à la hauteur de l'ancre et que la profondeur de l'eau est de 32 mètres tout autour de la coque (voir dans l'annexe D, Extrait des données de sondage). Parallèlement, des barrages flottants sont déployés autour du navire pour confiner la pollution. L'équipage du remorqueur répand des dissolvants chimiques pour décomposer le gasoil marin. Au bout de trois heures, il ne subsiste plus aucune trace du gasoil échappé des citernes. En tout, 400 tonnes de gasoil se seraient ainsi échappées dans la mer selon les rapports.

29. Le 7 août vers 17 heures, un pétrolier de la compagnie, l'*Ocean Seal*, se met bord à bord avec l'OG pour pomper toute sa cargaison restante. Le 9 août vers 8 h 55, le transbordement est terminé.

30. Une fois les citernes vidées, l'inspecteur de la société de classification du navire (NK) procède à un examen minutieux. Des plongeurs inspectent le dessous de la coque et constatent que le bordé extérieur a été fortement entamé et déchiqueté depuis le bulbe d'étrave jusqu'à la citerne n° 1. De larges fissures sont détectées sur la citerne avant, le réservoir d'eau de ballast n° 1, la salle des pompes avant et les citernes n° 1, 4 et 5 (voir l'annexe C, Certificats de conformité et rapport des plongeurs).

31. Les machines et l'appareil à gouverner n'ont pas été endommagés. L'inspecteur estime que le navire est en état de se rendre de son mouillage à un chantier naval à Singapour pour y subir des réparations permanentes. L'OG lève l'ancre le 10 août vers 6 h 50. Il jette l'ancre dans la zone de mouillage ouest de sultan SHOAL vers 16 h 20 en attendant qu'une place se libère dans le chantier naval. Il s'amarre au quai du chantier naval de Hitachi Zosen à Tuas le 17 août 1998 pour y subir des réparations permanentes.

Constatations

Condition du navire

32. Les certificats de sécurité de l'OG étaient valides (voir l'annexe C). Les machines, l'appareil à gouverner et le matériel de navigation fonctionnaient correctement avant l'échouement. Toutes les publications et cartes nautiques pertinentes étaient à bord. L'incident n'est pas dû à la défaillance d'une machine ou du matériel.

Personnel (voir l'annexe C pour le capitaine et le troisième officier, l'annexe D pour le manuel de recrutement d'Ocean Tankers et l'annexe F pour le rôle de l'équipage).

33. L'équipage comprenait 21 hommes : 4 officiers supérieurs de Corée du sud, 4 officiers subalternes originaires du Myanmar et 13 matelots originaires de la République populaire de Chine. Au moment de l'échouement, le troisième officier, un ressortissant du Myanmar, avait le contrôle du navire et était assisté d'un matelot breveté. L'intéressé est détenteur d'un brevet valide de troisième officier au long cours délivré par le service administratif de la marine du ministère des Transports de l'Union du Myanmar. Le capitaine est détenteur d'un brevet valide d'officier de pont de première classe délivré par les autorités de la République de Corée du sud. Les autres officiers de pont et mécaniciens du navire étaient détenteurs de brevets appropriés délivrés par les autorités compétentes de leurs pays respectifs. L'équipage était suffisamment nombreux.

Conditions météorologiques et marée

34. Le temps au moment de l'incident était beau et partiellement nuageux avec une visibilité supérieure à six milles. La mer était calme et les vents légers. Le courant de marée poussait dans la direction sud-ouest à une vitesse d'environ un nœud. Au moment de l'incident, la hauteur de la marée était d'environ 1,8 mètre, ce qui était suffisant pour submerger complètement South Ledge. Le temps et la marée ne sont pas des facteurs ayant contribué à l'incident.

35. Le banc de South Ledge est situé à environ 200° vrai du phare Horsburgh à une distance approximative de deux milles et à mi-chemin entre le chenal sud et le chenal principal [*Middle Channel*]. Il se compose de trois récifs escarpés dont seul celui situé le plus au nord émerge. Il est toujours signalé par des remous de marée ou des brisants. Ce banc n'est pas marqué, mais l'épave d'un navire (le MV *Gichoon*) s'étant échoué dessus en 1996 est proéminente et bien visible à l'œil nu quelle que soit la marée. Ladite épave est bien nette sur le radar. La proximité du phare Horsburgh et d'autres aides à la navigation permettait de déterminer la position du navire avec précision.

Heure et lieu de l'échouement (voir l'annexe E)

36. Le capitaine aurait ressenti la vibration vers 21 heures. Le troisième officier n'a pas noté l'heure ou le lieu de la première vibration. Les extraits des comptes rendus sténographiques des communications échangées avec le VTIS montrent que l'opérateur de ce centre a appelé l'OG vers 20 h 58. Selon les déclarations du matelot breveté de quart et du troisième officier, le navire n'aurait pas répondu au VTIS car les hommes de quart n'étaient pas certains de la provenance de l'appel. Ils auraient ressenti la vibration environ une minute plus tard. A mon avis, le navire s'est échoué très près de 21 heures comme indiqué par le capitaine. En tout état de cause, l'heure exacte de l'échouement ne revêt aucune importance en l'occurrence.

37. Sur la base de la déclaration du capitaine et des dommages subis tels qu'ils sont décrits dans le rapport de l'inspecteur de la société de classification (voir l'annexe C), on peut conclure que l'OG n'a pas heurté l'un des récifs de South Ledge ni l'épave du MV *Gichoon* : il a raclé le banc de neuf mètres de profondeur situé à la pointe sud de South Ledge (à 01° 17,6' de latitude nord et 104° 23,6' de longitude est).

Vitesse de l'OG

38. Selon la copie papier du VTIS, le cap et la vitesse de l'OG par rapport au fond lorsqu'il s'est échoué étaient de 077° et 10,4 nœuds respectivement. Selon la déclaration du matelot breveté, le navire était au 80° vrai et à la vitesse économique maximale d'environ 11 nœuds. La vitesse de l'OG n'est pas un facteur ayant contribué à l'échouement.

Mouvement de l'OG enregistré par le VTIS (voir l'annexe G)

39. L'OG a quitté l'OPL ouest et a rendu compte au VTIS auquel il était relié et par lequel il était suivi au moment où il passait la bouée ouest. Vers 20 h 57, l'opérateur a senti que la navigation de l'OG laissait à désirer, car la route projetée le menait droit sur South Ledge. A cet instant, l'OG était sorti d'environ un mille marin du couloir TSS. La distance entre le point de changement de cap — tel qu'il est indiqué sur la carte — était encore d'environ 2,8 milles marins. L'OG était à peu près au 77° et n'est pas passé au 50° vrai pour suivre le flot du trafic. A ce stade, l'OG avait pénétré dans le secteur dangereux (un mille marin autour de South Ledge) et l'opérateur du VTIS l'a appelé pour lui signaler qu'il se dirigeait droit sur le banc (voir l'annexe E). De nombreuses tentatives de contact avec l'OG par le biais de la VHF ont échoué en raison du niveau médiocre de la veille sur l'OG. A mon avis, le VTIS a rempli ses obligations en appelant l'OG. C'est parce que la veille sur ce navire était mauvaise (notamment parce que le quart n'assurait pas une écoute permanente sur la voie 11 en violation du règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREGS)) que l'OG n'a pas répondu aux appels du VTIS.

Aptitude au quart

40. La fatigue n'est pas un facteur ayant pu affecter les performances du troisième officier durant cet incident. Le navire est de type «régime sec» et aucune boisson alcoolisée n'est vendue à bord. Le capitaine a confirmé que le troisième officier n'était pas sous l'influence de l'alcool lorsque l'échouement s'est produit.

Qualité de la navigation

41. Le plan de passage de l'OG était prêt lorsque le navire a appareillé pour Hong Kong (voir dans l'annexe D, Plan de passage de l'OG). Ce plan prévoit clairement que l'officier de quart doit passer bien au large des hauts-fonds et des épaves et maintenir une marge de sécurité d'au moins 3,5 mètres par rapport à son tirant d'eau. Les ordres permanents du capitaine incluaient aussi une liste complète d'instructions destinées à l'officier de quart concernant la vérification de la route, etc. (voir dans l'annexe D, Ordres permanents du capitaine).

42. Sur la base de la carte du navire et de la déclaration du troisième officier, il est évident que ce dernier n'a pas suivi les instructions du capitaine. Au moment du changement de cap, il n'a pas vérifié la route tracée sur la carte et a indiqué un cap erroné au matelot breveté de quart. Il a également omis de relever la position du navire tout de suite après le changement de cap. S'il l'avait fait, il aurait compris qu'il venait d'indiquer un cap erroné au matelot de quart. En outre, il n'a pas surveillé l'exécution du changement de cap. Il s'est contenté d'autoriser au matelot breveté de quart d'ajuster le bouton du pilote automatique sur le nouveau cap. Le troisième officier n'a pas vérifié la nouvelle route, ni déterminé le nouveau cap du navire après le changement. Un navigateur prudent se serait attendu à ce stade — c'est-à-dire après le changement de cap — à trouver le phare Horsburgh à l'avant tribord et non plus à l'avant bâbord. Le troisième officier n'a pas jugé bon de regarder l'horizon, ni de consulter l'écran radar pour voir où s'avancait le navire. Il a préféré se rendre dans la chambre des cartes pour se consacrer à des tâches superflues et sans importance telles que le remplissage du journal de bord. Il est resté dans la chambre pendant trop longtemps et n'a plus fait le point entre 20 h 36 et l'heure de l'échouement. S'il avait relevé la position à 20 h 45 (en observant l'intervalle de 15 minutes prévu par les ordres permanents du capitaine) et corrigé la route en conséquence, il aurait évité au navire de s'échouer.

43. Le troisième officier travaillait pour Ocean Tanker depuis environ deux ans et avait régulièrement effectué la ligne vers Singapour, de sorte qu'emprunter le détroit de Singapour devait constituer pour lui un travail de routine. Dans ces circonstances, la familiarité des lieux peut conduire à un manque de concentration et à l'exécution de tâches futiles. Une attitude désinvolte — due à la familiarité des lieux et au temps clément — ne saurait être écartée. Le troisième officier n'a pas fait le point à intervalles réguliers parce qu'il s'adonnait à des activités non pertinentes

44. Compte tenu de l'expérience du troisième officier, le capitaine a cru pouvoir lui confier le quart sur la passerelle. Il est resté lui-même sur la passerelle de 20 heures à 20 h 36 pour évaluer les performances de l'intéressé. Après s'être assuré (en lui désignant notamment l'emplacement du phare Horsburgh et en lui demandant quand il faudrait modifier le cap et rendre compte au VTIS) que l'intéressé savait quoi faire, le capitaine a cru pouvoir lui confier le soin d'effectuer un changement de cap de routine. Avant de quitter la passerelle, il a également vérifié l'absence de trafic et s'est promis de remonter sur la passerelle avant le passage du phare Horsburgh. Au cours de son interrogatoire dans les locaux du service maritime, le capitaine n'a pas nié sa responsabilité dans l'échouement. Il a au contraire exprimé des remords pour ne pas être resté sur la passerelle pendant encore quelques minutes afin de vérifier le changement de cap. Le capitaine a aussi admis

(voir l'annexe B, Déclaration du capitaine Q. 10) qu'il avait commis une erreur en faisant complètement confiance au troisième officier.

Violation des règlements

45. Cet incident s'est produit en raison de l'inobservation par le troisième officier des dispositions du Règlement 18 du chapitre V des règlements sur la marine marchande (convention sur la sécurité). Ce texte mentionne les principes de base à respecter pendant un quart, tels qu'ils sont énoncés dans le Règlement 1 du chapitre II des règlements annexés à la convention internationale sur les normes de Formation des Gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW de 1978 amendée dont un extrait du chapitre VIII est reproduit à l'annexe D).

Le paragraphe 24 du Règlement VIII de la STCW se lit comme suit :

Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents ... pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

Conclusion

46. Il est évident que le navire s'est échoué par beau temps et dans de bonnes conditions de visibilité en raison de la négligence dont a fait preuve le troisième officier. Ce dernier a indiqué une fausse route au matelot breveté de quart et a omis de relever ou de reporter la position du navire à des intervalles réguliers, notamment parce qu'il avait changé de cap. Il a témoigné d'un mépris total pour les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle et n'a pas assuré la gouverne du navire de manière professionnelle et prudente en bon marin.

Recommandations

47. Je ne recommande pas une enquête complémentaire dans la mesure où il est douteux qu'elle apporterait des faits nouveaux

48 Bien qu'en l'occurrence il n'y ait eu ni morts, ni blessés à déplorer pendant cet incident d'échouement, une grave pollution aurait pu se produire si le navire avait transporté du mazout lourd ou une autre cargaison dangereuse. Le mépris apparent pour les principes de base à observer pendant le quart affiché par le troisième officier est grave. Je recommande donc :

- i)* que nous cessions de reconnaître son brevet (CoC) concernant un emploi sur un navire immatriculé à Singapour ;
- ii)* de lui infliger une amende d'un montant (maximal) de 1 000 dollars en vertu du Règlement sur la marine marchande (nature des infractions) pour violation de l'article 100, paragraphes (2) (g) et (5), du Merchant Shipping Act [Loi sur la marine marchande] (chapitre 179) et de l'article V/18 (Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle) de notre Règlement sur la marine marchande (Convention sur la sécurité) ; et
- iii)* d'envoyer à l'autorité ayant délivré le brevet — à savoir la République de l'Union du Myanmar — un résumé du présent rapport sans aucune recommandation.

49 Avant l'incident, le capitaine avait vérifié avec le troisième officier l'heure du changement de cap. En outre il avait donné des instructions à l'officier de quart, comme le prouvent le plan de passage et ses ordres permanents. Le troisième officier avait confirmé la réception de ces consignes. Cependant, si le capitaine était resté sur la passerelle pendant ce laps

de temps, l'échouement aurait pu être évité. La pratique ordinaire des règles d'une bonne navigation aurait incité un capitaine prudent à rester sur la passerelle pendant les changements importants de cap. Je recommande par conséquent que nous imposions au capitaine une amende de 250 dollars en vertu du règlement susmentionné.

(*signé*) Foong Kah Keong

Expert maritime/nautique

ANNEXE 201

RAPPORT D'UNE ÉTUDE HYDROGRAPHIQUE DES EAUX ENTOURANT PEDRA BRANCA, MIDDLE ROCKS ET SOUTH LEDGE (2003)

Introduction

1. Trois navires de la MPA — le *Mata Ikan*, le *Discovery* et l'*Investigator* — ont été déployés afin d'effectuer une étude hydrographiques des eaux entourant Pedra Branca, Middle Rocks et South Ledge du 8 au 11 avril 2003. L'état de la mer était favorable à l'acquisition de données de bonne qualité, le bruit ambiant étant minime. Il a donc été possible d'accroître la largeur du couloir couvert du système d'échosondage à faisceaux multiples, ce qui a permis d'étudier plus rapidement une zone plus grande.

2. Vingt quatre personnes en tout — y compris des ingénieurs hydrographes, des techniciens et les membres des équipages des navires — ont participé à l'étude. Afin de profiter de la lumière du jour, les travaux commençaient quotidiennement à 7 heures et s'achevaient à 19 h 30. Le traitement des données et l'assurance qualité étaient exécutés chaque jour par des spécialistes à bord du *Mata Ikan* de 7 à 23 heures. Les opérations se sont achevées avec deux jours d'avance.

Objet de l'étude hydrographique

3. L'objet de l'étude hydrographique était d'obtenir une carte sonore intégrale du fond marin de Pedra Branca, Middle Rocks et South Ledge, ainsi que du chenal principal [*Middle Channel*] et du chenal sud, afin de construire une image numérique plastique du terrain en trois dimensions.

Limites de l'étude

4. L'étude portait sur une zone de 61,23 km carrés délimitée par les coordonnées suivantes :

- | | | |
|----|--------------|---------------|
| a. | 01° 21,00' N | 104° 22,50' E |
| b. | 01° 21,00' N | 104° 26,50' E |
| c. | 01° 16,50' N | 104° 22,50' E |
| d. | 01° 16,50' N | 104° 26,50' E |

5. Une carte montrant les limites de la zone étudiée figure à l'annexe A.

Matériel utilisé

6. Les profondeurs ont été relevées à l'aide d'un échosondeur à faisceaux multiples de type Reson Seabat 8101 émettant sur 240 kHz et pouvant opérer jusqu'à une profondeur de 500 mètres (voir l'annexe B). Le système émet 101 faisceaux et chaque largeur de faisceau horizontale couvre 1,5°. Le pouvoir séparateur en portée est de 1,25 centimètre.

7. Le détecteur de mouvement de type TSS POS/MV 320 est un système de navigation inerte à GPS différentiel intégré à l'échosondeur à faisceaux multiples. Il comprend une unité compacte

de mesure inerte, un système informatique POS/MV et deux antennes de localisation GPS. Le système d'acquisition des données de l'étude hydrographique était contrôlé et surveillé à l'aide d'une application logicielle tournant sous Windows.

8. La position était acquise à l'aide d'un système GPS différentiel (DGPS) de type GG24 doté d'une précision de plus ou moins deux mètres. Une station de référence avait été installée sur le phare Horsburgh et les signaux de correction différentielle transmis via un émetteur UHF.

Conduite de l'étude hydrographique

9. Des contrôles de référence positionnelle par rapport à une entaille dans la jetée du phare Horsburgh étaient effectués au début et à la fin de chaque journée de travail. L'intégrité positionnelle était contrôlée à l'aide du logiciel TSS POS/MV et la tolérance fixée à plus ou moins deux mètres. Ladite tolérance n'a jamais été dépassée pendant toute la durée de l'étude.

10. Le profil célérimétrique de la colonne avait été mesuré à l'aide d'un célérimètre SV Plus Microelectronics par chaque navire avant le commencement des opérations de levé, jusqu'à la profondeur maximale à étudier. Les vitesses du son étaient comprises entre 1543 et 1544 mètres par seconde dans la colonne d'eau, signe que ladite colonne était bien brassée.

11. Les hauteurs de marée pour la réduction des données bathymétriques étaient mesurées à partir du repère établi à l'extrémité sud de la jetée. Elles étaient mesurées et enregistrées toutes les 10 minutes.

12. Généralement, les lignes de levé étaient parallèles au contour du fond marin afin d'optimiser la couverture. Un chevauchement de 20 % des lignes était appliqué, sauf dans les hauts-fonds de moins de 10 mètres où un chevauchement plus important était appliqué afin de s'assurer de la détection et de la vérification de tous les bancs et obstructions.

13. Pour minimiser le bruit ambiant et assurer l'acquisition de données de bonne qualité, les données traitées étaient limitées à une largeur de couloir couvert de 60 à 70° sur les deux canaux. Une case de quadrillage d'un ou deux mètres carrés était établie pour l'acquisition des données. La sélection de telle ou telle grille dépendait de la topographie du fond marin, par exemple une grille plus petite était prévue en présence d'un terrain onduleux afin de mieux dépeindre la topographie du fond.

Analyse des mesures bathymétriques

14. Le sonar multifaisceaux permettait de faire un relevé sonique de l'intégralité du fond marin et a donc fourni les données requises pour construire des images numériques plastiques du terrain en trois dimensions utilisant diverses tailles de grille (3, 10 ou 20 mètres).

15. Les résultats de l'étude ont révélé que les contours du fond marin correspondent généralement à ceux indiqués sur les cartes. Ils sont habituellement orientés dans la direction 60° et 240°. Près de 69 % des profondeurs étaient généralement inférieures de 20 à 40 mètres à celles indiquées sur les cartes. Le tableau suivant indique les pourcentages par tranche de 10 mètres de profondeur :

0-10 mètres	1,0 %
10,1-20 mètres	5,0 %
20,1-30 mètres	51,0 %
30,1-40 mètres	18,0 %
40,1-50 mètres	6,01 %
50,1-60 mètres	9,0 %
60,1-70 mètres	9,0 %
70,1-80 mètres	1,0 %

16. Dans un rayon de 350 mètres autour de Pedra Branca, des affleurements de grosses pierres ont été détectés sur le fond marin dans la zone est : ils sont reliés entre eux par une dorsale sous-marine de moins de 10 mètres, comme indiqué dans l'annexe C.

17. Dans un rayon d'environ 1 kilomètre (0,6 mille marin) autour de Pedra Branca, orientés sur l'azimut 170°, se trouvent les récifs de Middle Rocks, comme indiqué dans l'annexe D. Sur la base des résultats bathymétriques, on peut affirmer que Pedra Branca et Middle Rocks sont clairement reliés par une dorsale sous-marine à une profondeur inférieure à 20 mètres, dorsale qui vire vers le sud à partir des affleurements rocheux détectés à l'est de Pedra Branca. Des photographies de Middle Rocks à une hauteur de marée de 2,2 mètres (hautes eaux) et de 0,867 mètre (basses eaux) figurent à l'annexe E.

18. Plus au sud de Middle Rocks, on trouve South Ledge qui est situé à environ 4 kilomètres (2,1 milles marins) de Pedra Branca (azimut 190°) et à 3 kilomètres (1,6 mille marin) de Middle Rocks. South Ledge est séparé de Middle Rocks par un chenal dont la profondeur maximale varie entre 30 et 40 mètres. Il semble qu'une dorsale sous-marine dont la rampe s'élève progressivement part du nord-est de South Ledge en direction de Middle Rocks. Au bout d'un kilomètre et demi (0,8 mille marin), cette dorsale épouse le fond marin. La distance restante entre South Ledge et Middle Rocks est caractérisée par des groupes d'affleurements de rochers (à des profondeurs comprises entre 25 et 30 mètres) orientés selon le même axe que la dorsale comme indiqué à l'annexe F. Des photographies de South Ledge prises à des hauteurs de marée différentes (comprises entre 2,2 et 0,867 mètres) figurent à l'annexe G.

19. Au nord-ouest de Pedra Branca, de Middle Rocks et de South Ledge s'étend le chenal principal [*Middle Channel*] dont les profondeurs dépassent 60 mètres.

Conclusion

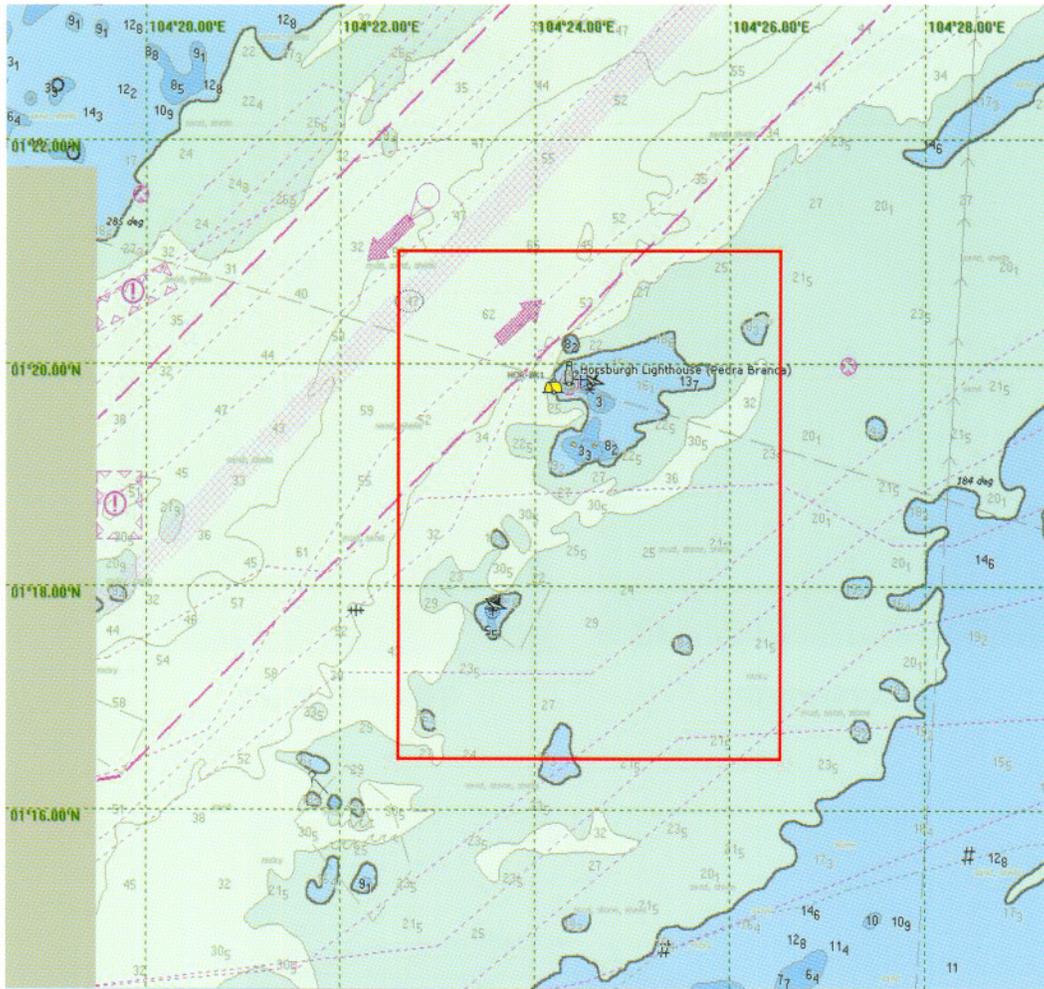
20. L'analyse des résultats de l'étude hydrographique permet de formuler les conclusions suivantes :

- a) Pedra Branca et Middle Rocks paraissent constituer une seule et même formation rocheuse. La bathymétrie permet de conclure à l'existence d'une dorsale sous-marine clairement visible à une profondeur inférieure à 20 mètres qui s'incline vers le sud à partir de la zone est de Pedra Branca et qui est reliée à Middle Rocks ;
- b) Bien que South Ledge et Middle Rocks soient séparés par un chenal dont la profondeur maximale varie entre 30 et 40 mètres, ledit chenal est beaucoup moins profond que le chenal principal [*Middle Channel*] qui passe au nord-ouest de ces deux formations.

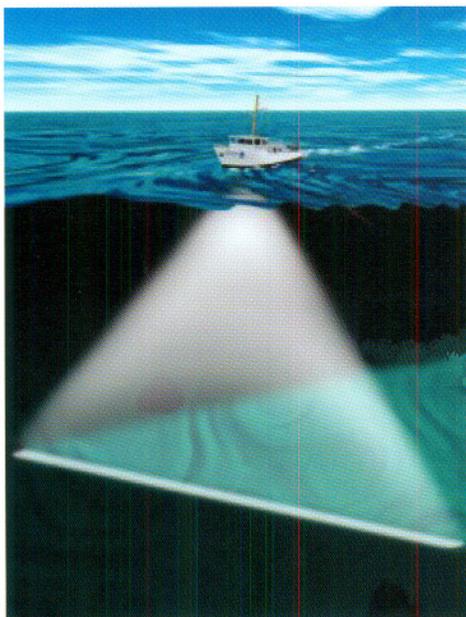
Parry S. L. Oei

Hydrographe
Maritime and Port Authority of Singapore

LIMITES DE L'ETUDE



SONAR MULTIFAISCEAU



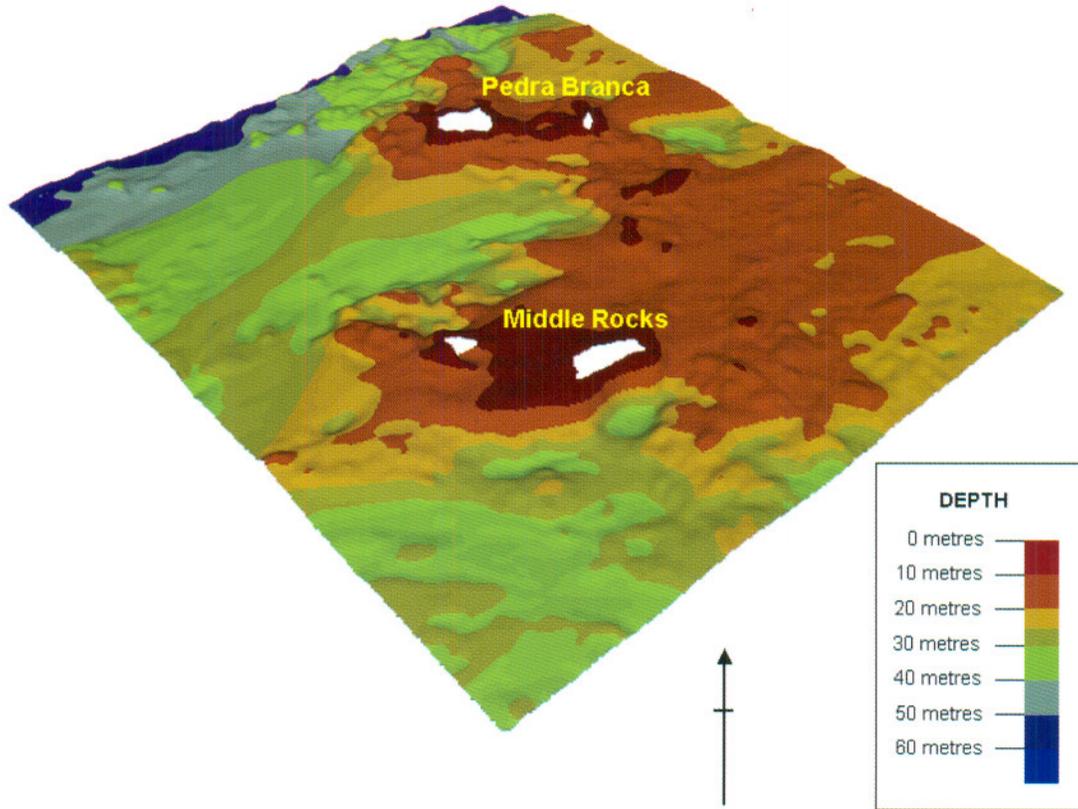
Largeur de couloir couvert

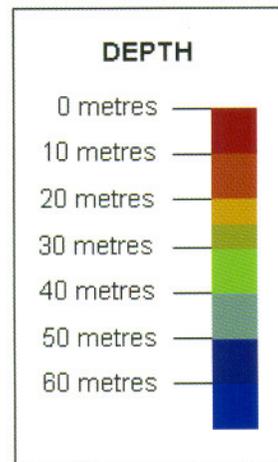
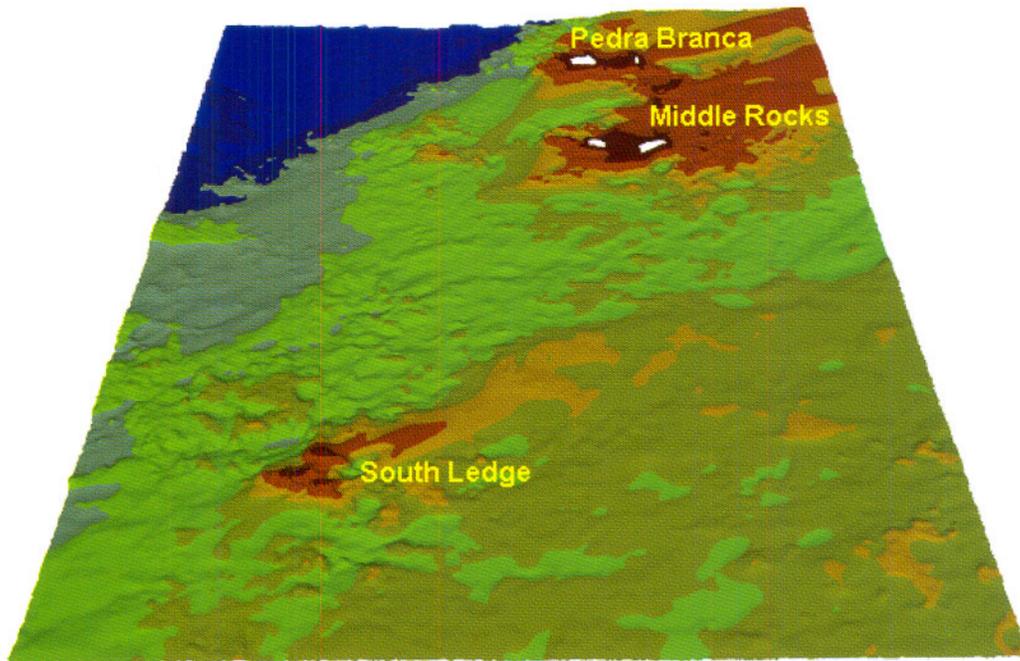


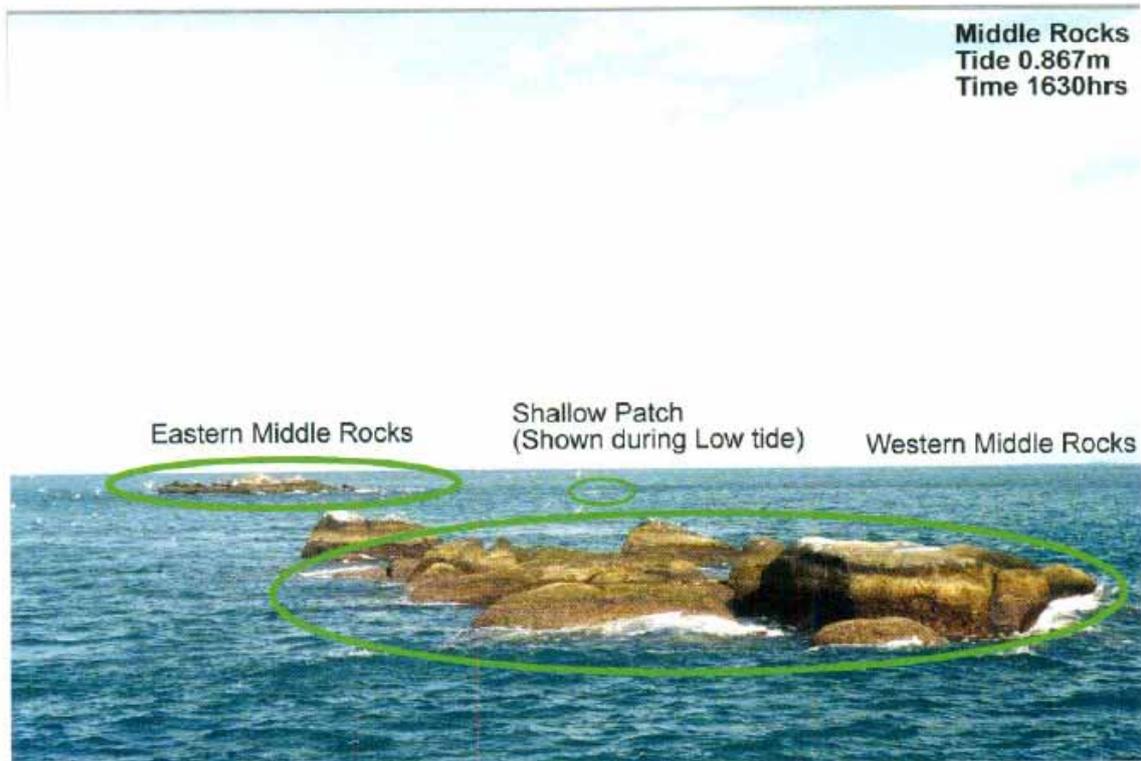
Transducteur

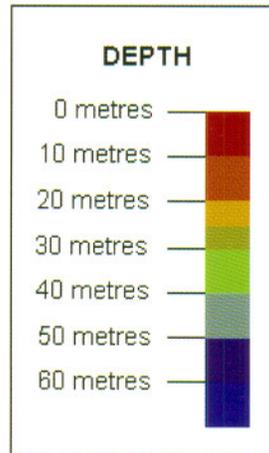
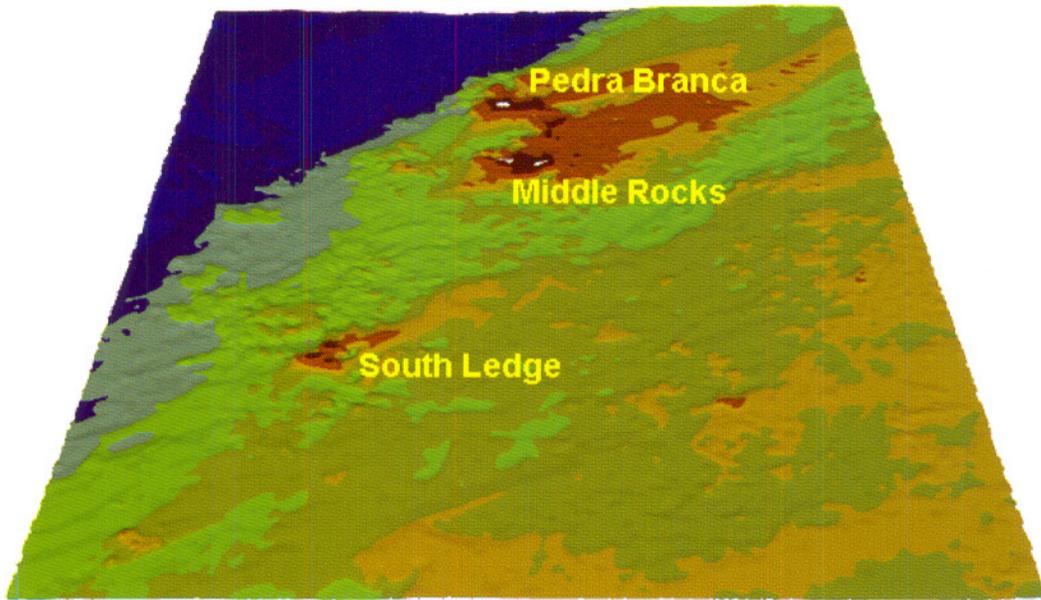


Bâtiment hydrographique













ANNEXE 202

NOTE EC 65/2003 DU 30 JUIN 2003 DE LA MALAISIE

Le ministère malaisien des affaires étrangères présente ses compliments à la haute Commission de la République de Singapour et à l'honneur de se référer à l'incident impliquant un porte-conteneurs enregistré à Singapour, le MPV *Apl Emerald*, qui s'est échoué près de Pulau Batu Puteh et au pillage ultérieur de sa cargaison de mazout dans les eaux territoriales malaisiennes autour de cet île vers 2 h 32 le 12 juin 2003.

Le Gouvernement de Malaisie proteste énergiquement contre la violation des eaux territoriales malaisiennes commise autour de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh par la Maritime and Port Authority of Singapore [autorité portuaire et maritime de Singapour] et d'autres organismes publics de Singapour lorsque celles-ci ont procédé à une enquête et à un nettoyage sans solliciter au préalable l'autorisation des autorités malaisiennes compétentes.

L'incident étant survenu dans des eaux territoriales malaisiennes, le service de la Marine malaisien a rapidement ouvert une enquête sur ses circonstances. Dans ce contexte, le Gouvernement de Malaisie proteste énergiquement contre les actes du patrouilleur des garde-côtes de Singapour PH 50 qui a empêché le *Bintang Selatan* — un navire du service de la Marine malaisien — de poursuivre ses activités officielles et légitimes sur et autour de Pulau Batu Puteh à environ 11 h 26 le 13 juin 2003.

Le Gouvernement de Malaisie répète que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie du territoire du Johor et que la Malaisie exerce sa souveraineté sur l'île. Les eaux entourant ladite île sont des eaux territoriales malaisiennes et l'espace aérien la surplombant ou surplombant les eaux territoriales malaisiennes environnantes fait partie de l'espace aérien malaisien.

Le Gouvernement de Malaisie répète en outre que toute activité entreprise par la Malaisie dans son territoire, y compris les activités relatives à Pulau Batu Puteh, les eaux environnantes et l'espace aérien la surplombant, relève de l'exercice légitime de sa souveraineté et de sa juridiction. Des navires et des aéronefs des forces armées ou de la police malaisiennes — y compris ceux du service de la Marine — continueront à patrouiller et à remplir leurs devoirs ordinaires dans les eaux territoriales, le territoire et l'espace aériens autour, sur et au-dessus de Pulau Batu Puteh.

Le Gouvernement de Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que les deux pays sont convenus de soumettre la question de la souveraineté sur Pulau Batu Puteh à la Cour internationale de Justice. Le Gouvernement de Malaisie rappelle également au Gouvernement de la République de Singapour que de tels actes de la part de ses navires — qui ont empêché les navires des autorités malaisiennes de s'acquitter de leurs devoirs légitimes dans les eaux entourant Pulau Batu Puteh — sont déplacés et ne contribuent en rien à appuyer les prétentions de Singapour.

Le ministère malaisien des affaires étrangères prie instamment le Gouvernement de la République de Singapour de veiller à ce que ses navires s'abstiennent de commettre de telles provocations.

Le ministère malaisien des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission de la République de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

Haute commission de Singapour
Kuala Lumpur

[tampon]

ANNEXE 203

NOTE N° EC 106/2003 DU 6 NOVEMBRE 2003 DE LA MALAISIE

Le ministère malaisien des affaires étrangères présente ses compliments à la haute Commission de la République de Singapour et proteste énergiquement à titre officiel contre la violation de l'espace aérien et des eaux territoriales malaisiennes autour de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh par des aéronefs et des navires du Gouvernement de Singapour, y compris mais pas uniquement les incidents suivants :

- A 16 h 20 le 16 janvier 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* et un navire non identifié des garde-côtes de Singapour (PCGS) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 24 janvier 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et le navire des PCGS (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Kelewang* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 14 heures le 25 janvier 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence*, RSS *Kallang* et RSS *Punggol* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 15 le 27 janvier 2003, un navire non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Perantau* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 28 janvier 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne *Perantau* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 14 h 45 le 28 janvier 2003, un navire submersible (de type Sjoormen) non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 29 janvier 2003, deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Panah* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 20 le 29 janvier 2003, un hélicoptère (de type Super Puma) non identifié des forces aériennes de Singapour est aperçu dans l'espace aérien malaisien en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Panah* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 1^{er} février 2003, un navire non identifié du Gouvernement de Singapour et un navire non identifié des PCGS sont détectés dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 2 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Unity* et le navire des PCGS *Blue Shark* (PH 50) approchent du navire de la marine royale malaisienne KD *Perantau* à grande vitesse alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 05 le 3 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Independence* et le navire des PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Kelewang* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 4 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et le navire des PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Kelewang* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 5 février 2003, un navire non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 6 février 2003, le navire des PCGS *Tiger Shark* (PH 54) et un navire non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Beladaw* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 10 h 35 le 6 février, le navire des PCGS *Tiger Shark* (PH 54) et un navire non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Beladaw* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 12 h 05 le 9 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et le navire des PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Beladaw* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 10 février 2003, le navire des PCGS *School Shark* (PH 61) et deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 11 février 2003, le navire des PCGS *Basking Shark* (PH 55) est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 15 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et le navire des PCGS *Goblion Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 17 février 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et le navire PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 11 h 05 le 1^{er} mars 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Vengeance* et un navire non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 1^{er} mars 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* et le navire des PCGS *Basking Shark* (PH 55) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 11 h 05 le 2 mars 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* et le navire des PCGS *Basking Shark* (PH 55) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 10 h 30 le 9 mars 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et deux navires non identifiés des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 16 mars 2003, le navire des PCGS *Goblin Shark* (PH 60) et un navire non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 17 mars 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et le navire des PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 17 mars 2003, un aéronef non identifié (de type Fokker F50) des forces aériennes de Singapour est aperçu dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 18 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Gallant* et *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 19 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Gallant* et *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 19 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Gallant* et *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 19 mars 2003, un aéronef non identifié (de type Fokker F50) des forces aériennes de Singapour est aperçu dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 15 le 27 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Freedom* et *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 28 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Fearless*, RSS *Freedom*, *Tiger Shark* (PH 54) et *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 15 le 29 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Gallant*, RSS *Fearless*, *Thresher Shark* (PH 57) et *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 30 mars 2003, les navires des PCGS RSS *Independence*, RSS *Freedom*, *White Shark* (PH 52) et *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 1^{er} avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour *Fearless* et *Victory*, ainsi qu'un navire non identifié des PCGS, sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 15 le 3 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 15 le 4 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence*, PCGS *Blue Shark* (PH 50), RSS *Brave* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 15 le 6 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes en train de suivre le navire de la marine royale malaisienne KD *Sri Sarawak* alors que celui-ci s'acquitte de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 7 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 8 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 9 avril 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 9 h 41 le 10 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 11 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Thresher Shark* (PH 57) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 12 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Vigour* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 10 le 13 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 14 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 14 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 14 avril 2003, deux hélicoptères (de type Super Puma) non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus en train d'atterrir sur l'aire d'atterrissage pour hélicoptère de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 10 le 15 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 15 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence* et un navire des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 15 avril 2003, un hélicoptère (de type Chinook) non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 18 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 8 h 05 le 21 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence* et PCGS *Dolphin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 21 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence*, *Dolphin Shark*, RSS *Fearless* et PCGS *White Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 19 heures le 22 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et RSS *Valour* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 11 h 40 le 23 avril 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* (OPV 94) et un navire PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 23 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *White Tip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 24 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Unity* et PCGS *Goblin Tip Shark* (PH 50) sont aperçus les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 8 h 05 le 24 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Justice* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 26 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont détectés dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 27 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 05 le 28 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Unity*, PCGS *Black Tip Shark* (PH 59), RSS *Resilience* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 29 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Unity*, RSS *Fearless* et PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 8 h 07 le 30 avril 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 9 h 55 le 30 avril 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et le navire des PCGS *White Tip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 30 avril 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un autre navire non identifié de la même classe sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 30 avril 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sea Wolf* et RSS *Sea Scorpion* sont également aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 1^{er} mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un autre navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 4 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring*, RSS *Unity* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 8 h 10 le 5 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Unity* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 15 le 5 mai 2003, le navire des PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) et un navire de guerre non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 14 h 36 le 6 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 17 h 06 le 6 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Endurance* est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 8 h 15 le 6 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) et un navire de guerre non identifié du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 8 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* et PCGS *Black Tip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 15 le 9 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 14 heures le 9 mai 2003, trois aéronefs non identifiés du Gouvernement de Singapour — un Super Skyhawk, un PC3 Orion et un hélicoptère Super Puma — sont aperçus dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 9 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 10 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 10 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et *Thresher Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 11 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 11 mai 2003, deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 25 le 12 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et PCGS *Whitetip Shark* (PH 582) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 14 mai 2003, deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 15 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Independence* et deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 16 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour *Fearless* et un navire de guerre non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 16 mai 2003, deux aéronefs non identifiés du Gouvernement de Singapour sont détectés au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 07 le 17 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 18 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 heures le 23 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 23 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Gallant* est également aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 24 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour OPV est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 24 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 25 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 25 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 26 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *Blacktip Shark* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 15 heures le 26 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring*, RSS *Resilience* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 15 heures le 26 mai 2003, un aéronef (de type Fokker) non identifié du Gouvernement de Singapour est détecté volant dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 16 heures le 26 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring*, RSS *Resilience* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 26 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 26 mai 2003, deux chasseurs à réaction non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 27 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 28 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty*, RSS *Sea Hawk*, RSS *Dauntless* et RSS *Sea Wolf*, ainsi que deux navires (de classe Victory) non identifiés du même gouvernement, sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 28 mai 2003, deux chasseurs à réaction (de type F 16) non identifiés du Gouvernement de Singapour volent dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 28 mai 2003, un hélicoptère (de type Super Puma) non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu en train de se poser sur l'aire d'atterrissage pour hélicoptère de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 07 le 29 mai 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et RSS *Victory*, ainsi qu'un navire des PCGS non identifié, sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 30 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire des PCGS non identifié sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. À 20 h 07 le 31 mai 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire des PCGS non identifié sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 07 le 1er juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS (garde-côtes de Singapour) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 10 le 4 juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 4 juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et deux navires non identifiés des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 4 juin 2003, un aéronef (de type Fokker F 50) non identifié du Gouvernement de Singapour est détecté volant dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 5 juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 5 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60), ainsi que deux navires non identifiés des PCGS, sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 6 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Daring* et PCGS *Goblin Shark* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 6 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 7 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 7 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont encore une fois aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 30 le 8 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Thresher Shark* (PH 57) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 8 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 10 le 9 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 15 le 9 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Thresher Shark* (PH 57) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 15 le 9 juin 2003, un aéronef (de type Fokker F 50) non identifié du Gouvernement de Singapour est aperçu volant dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 8 h 30 le 10 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Thresher Shark* (PH 57) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 10 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Whitetip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 05 le 10 juin 2003, quatre aéronefs (trois Super Skyhawk et un Fokker F 50) non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus volant dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 10 le 11 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Whitetip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 13 heures le 11 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Vengeance*, RSS *Valiant* et RSS *Sauntless* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 11 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Vengeance* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont également aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 14 le 12 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Justice* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 13 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 12 h 30 le 14 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 14 le 16 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 12 h 30 le 17 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *Whitetip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 10 h 30 le 18 juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* est aperçu dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 11 h 20 le 18 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *Whitetip Shark* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 17 h 40 le 18 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et RSS *Vengeance*, ainsi que le navire de guerre du Gouvernement de Singapour, sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 30 le 19 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Justice* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 45 le 20 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Justice* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 21 juin 2003, le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et un navire non identifié des PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 45 le 22 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Blue Shark* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 20 le 23 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom*, RSS *Sovereignty*, PCGS *Whitetip Shark* (PH 58) et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 24 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 30 le 25 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 20 le 26 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience*, PCGS *School Shark* (PH 61) et RSS *Fearless* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 heures le 26 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 27 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *Whitetip* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 20 le 28 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience* et PCGS *Whitetip* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 28 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 17 h 20 le 28 juin 2003, un aéronef du Gouvernement de Singapour de type Fokker F50 est détecté volant à basse altitude dans l'espace aérien malaisien au-dessus l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 29 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 heures le 30 juin 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless*, RSS *Resilience*, PCGS *School Shark* (PH 61) et PCGS *White Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 05 le 2 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 3 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *School Shark* (PH 61) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 07 le 3 juillet 2003, quatre aéronefs (de type Skyhawk) du Gouvernement de Singapour sont détectés dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 3 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave*, PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) et RSS *Fearless* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 30 le 5 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et PCGS *Mako Shark* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 6 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et PCGS *Tiger Shark* (PH 54) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

- A 20 h 07 le 9 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Thresher Shark* (PH 57) sont aperçus les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 10 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless*, RSS *Freedom* et PCGS *Whitetip Shark* (PH 52) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 07 le 12 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *Sandband Shark* (PH 56) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 12 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 8 h 07 le 13 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Fearless* et PCGS *Sandband Shark* (PH 56) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 07 le 13 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Resilience*, RSS *Fearless*, PCGS *School Shark* (PH 61) et PCGS *Sandband Shark* (PH 56) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 15 juillet 2003, deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. À 20 h 20 le 17 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Freedom* et PCGS *Whitetip* (PH 50) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 19 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 59) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 10 le 20 juillet 2003, deux navires non identifiés du Gouvernement de Singapour sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 03 le 23 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Brave* et PCGS sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 10 le 25 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Independence* et PCGS *Blacktip Shark* (PH 58) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 03 le 26 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty* et PCGS *Goblin Shark* (PH 60) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 03 le 27 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Valour* et PCGS *Tiger Shark* sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 03 le 28 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless* et PCGS *Tresher Shark* (PH 57) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.
- A 20 h 20 le 29 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty*, RSS *Independence*, PCGS *Whitetip Shark* (PH 61) et PCGS *Basking Shark* (PH 55) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 15 le 30 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Sovereignty*, RSS

Dauntless, PCGS *Whitetip Shark* (PH 61) et PCGS *Basking Shark* (PH 55) sont aperçus les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. A 20 h 20 le 31 juillet 2003, les navires du Gouvernement de Singapour RSS *Dauntless*, PCGS *Whitetip* (PH 58) et PCGS *Sandbar Shark* (PH 56) sont aperçus dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

Compte tenu de ce qui précède, le Gouvernement de la Malaisie proteste de nouveau énergiquement contre la présence de navires et d'aéronefs appartenant au Gouvernement de Singapour dans les eaux territoriales et l'espace aérien malaisiens entourant ou surplombant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

Le Gouvernement de Malaisie répète que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie du territoire du Johor et que la Malaisie exerce sa souveraineté sur l'île. Les eaux entourant ladite île sont des eaux territoriales malaisiennes et l'espace aérien la surplombant ou surplombant les eaux territoriales malaisiennes environnantes fait partie de l'espace aérien malaisien.

Le Gouvernement de la Malaisie est préoccupé par l'incident du 2 février 2003 au cours duquel le navire du Gouvernement de Singapour RSS *Unity* et le navire des PCGS *Blue Shark* (PH 50) se sont approchés du navire de la marine royale malaisienne KD *Perantau* à vive allure alors que celui-ci s'acquittait de ses devoirs légitimes de patrouille des eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh. Le Gouvernement de la Malaisie prie instamment le Gouvernement de Singapour de veiller à ce que ses navires et aéronefs s'abstiennent de toute manoeuvre dangereuse ou gênant d'une autre manière les navires malaisiens dans l'exercice de leurs devoirs légitimes dans les eaux entourant Pulau Batu Puteh.

Le Gouvernement de la Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que les deux pays ont décidé de soumettre la question de la souveraineté de Pulau Batu Puteh à la Cour internationale de Justice. Le Gouvernement de la Malaisie rappelle en outre au Gouvernement de la République de Singapour que la présence d'aéronefs dans l'espace aérien malaisien au-dessus de l'île de Pulau Batu Puteh ou sur celle-ci, ainsi que la présence de navires appartenant audit gouvernement dans les eaux territoriales malaisiennes entourant l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh sont déplacées et ne contribuent en rien à appuyer les prétentions de Singapour

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission de la république de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

Putrajaya, 6 novembre 2003

Haute commission de Singapour
KUALA LUMPUR

ANNEXE 204

NOTE N° EC 109/2003 DU 6 NOVEMBRE 2003 DE LA MALAISE

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments à la haute Commission de la République de Singapour et a l'honneur de se référer aux notes diplomatiques du ministère des affaires étrangères de la République de Singapour MFA/PD1/00063/2003 du 8 août 2003 et MFA/PD1/00050/2003, MFA/PD1/00051/2003, MFA/PD1/00052/2003 et MFA/PD1/00053/2003 du 8 juillet 2003.

Le Gouvernement de la Malaisie rejette catégoriquement l'assertion du Gouvernement de la République de Singapour selon laquelle l'incident impliquant un porte-conteneurs enregistré à Singapour, le MPV *Apl Emerald*, échoué près de Pulau Batu Puteh et le pillage ultérieur de sa cargaison de mazout se sont déroulés dans les eaux territoriales de Singapour. Le Gouvernement de la Malaisie rejette également catégoriquement l'assertion du Gouvernement de la République de Singapour selon laquelle la Maritime and Port Authority of Singapore et d'autres organismes publics de Singapour disposent de l'autorité requise pour conduire des investigations et des opérations de nettoyage sans avoir obtenu l'accord préalable des autorités malaisiennes compétentes.

A cet égard, le Gouvernement de la Malaisie rejette catégoriquement l'assertion du Gouvernement de la République de Singapour selon laquelle les patrouilleurs de la marine royale malaisienne KD *Sri Sarawak*, KD *Badek*, KD *Sundang* et KD *Kelewang* entre le 1^{er} février et le 30 mars 2003, les patrouilleurs de la marine royale malaisienne KD *Sundanget* KD *Kelewang* entre le 6 et le 28 avril 2003 et le navire du service de la Marine malaisien *Bintang Selatan* les 13, 16 et 18 juin 2003 ont violé les eaux territoriales de Singapour autour de Pulau Batu Puteh. Le Gouvernement de la Malaisie rejette catégoriquement l'assertion du Gouvernement de la République de Singapour selon laquelle l'aéronef B 200 des forces aériennes royales malaisiennes a violé l'espace aérien de Singapour au-dessus de Pulau Batu Puteh le 28 mai 2003. Le Gouvernement de la Malaisie rejette également catégoriquement les assertions du Gouvernement de la République de Singapour selon lesquelles les patrouilleurs de la marine malaisienne, le navire du service de la Marine malaisien *Bintang Selatan* et le B 200 des forces aériennes royales malaisiennes ont exécuté des manoeuvres n'ayant rien à voir avec l'exercice du droit de passage.

Le Gouvernement de la Malaisie affirme que Pulau Batu Puteh fait partie du territoire malaisien et que l'espace la surplombant et les eaux la baignant font respectivement partie de l'espace aérien et des eaux territoriales de la Malaisie telles qu'elles sont délimitées sur la Carte des eaux territoriales et du plateau continental de la Malaisie publiée en 1979.

Le Gouvernement de Malaisie répète que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie du territoire du Johor et que la Malaisie exerce sa souveraineté sur l'île. Les eaux entourant ladite île sont des eaux territoriales malaisiennes et l'espace aérien la surplombant ou surplombant les eaux territoriales malaisiennes environnantes fait partie de l'espace aérien malaisien.

Le Gouvernement de la Malaisie répète en outre que toute activité entreprise par la Malaisie sur son territoire, y compris les activités relatives à Pulau Batu Puteh, les eaux la baignant et l'espace aérien la surplombant, relève de l'exercice légitime de sa souveraineté et de sa juridiction. Les navires et aéronefs de l'armée et de la police malaisiennes — y compris les unités de la marine royale malaisienne, des forces aériennes malaisiennes et du service de la Marine malaisien — patrouillent et remplissent leurs devoirs ordinaires dans les eaux et l'espace aérien malaisiens autour et au-dessus de Pulau Batu Puteh et continueront à le faire.

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission de la république de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

Putrajaya, 6 novembre 2003

Haute commission de Singapour
KUALA LUMPUR

ANNEXE 205

NOTE MFA/PD1/00007/2004 DU 5 FÉVRIER 2004 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à la note EC 106/2003 du 6 novembre 2003 du ministère des affaires étrangères de Malaisie.

Le Gouvernement de Singapour rejette catégoriquement les assertions contenues dans la note susmentionnée, notamment les protestations non corroborées contre la présence légitime de navires et d'aéronefs du Gouvernement de Singapour dans les eaux territoriales et l'espace aérien de la République autour de Pedra Branca.

Le Gouvernement de la Malaisie n'est pas sans savoir que, 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. Il s'ensuit que Pedra Branca, les eaux la baignant et l'espace aérien la surplombant font partie intégrante du territoire de Singapour. Les arguments démontrant la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca ont été communiqués antérieurement à la Malaisie sous forme de divers documents et d'explications orales fournies au cours de réunions.

Par conséquent, il est clair que l'assertion de la Malaisie selon laquelle ce pays exerce sa souveraineté et contrôle les eaux et l'espace aérien entourant et surplombant Pedra Branca ne repose sur aucun fondement. Le Gouvernement de Singapour rejette catégoriquement la thèse selon laquelle la Malaisie serait le moins du monde fondée à avancer une telle assertion.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 5 février 2004

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour

ANNEXE 206

NOTE MFA/PD1/00008/2004 DU 5 FÉVRIER 2004 DE SINGAPOUR

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la haute Commission malaisienne et a l'honneur de se référer à la note EC 109/2003 du 6 novembre 2003 du ministère des affaires étrangères de Malaisie.

Le Gouvernement de Singapour rejette catégoriquement les assertions contenues dans la note susmentionnée, notamment les protestations non corroborées contre la présence légitime de navires et d'aéronefs du Gouvernement de Singapour dans les eaux territoriales et l'espace aérien de la République autour de Pedra Branca.

Le Gouvernement de la Malaisie n'est pas sans savoir que, 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. Il s'ensuit que Pedra Branca, les eaux la baignant et l'espace aérien la surplombant font partie intégrante du territoire de Singapour. Les arguments démontrant la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca ont été communiqués antérieurement à la Malaisie sous forme de divers documents et d'explications orales fournies au cours de réunions.

A cet égard, le Gouvernement de Singapour rejette l'assertion selon laquelle toute activité entreprise par la Malaisie concernant Pedra Branca les eaux la baignant et l'espace aérien la surplombant «relève de l'exercice légitime de sa souveraineté et de sa juridiction». Le Gouvernement de Singapour rappelle sa position concernant les intrusions des navires et aéronefs du Gouvernement malaisien dans les eaux territoriales et l'espace aérien de Singapour autour de Pedra Branca, telle qu'elle est exprimée dans ses notes, y compris celles référencées MFA/PD1/00050/2003, MFA/PD1/00051/2003, MFA/PD1/00052/2003 et MFA/PD1/00053/2003 du 8 juillet 2003.

Par conséquent, le Gouvernement de Singapour rejette catégoriquement l'assertion malaisienne selon laquelle la Maritime and Port Authority of Singapore et les autres organismes publics de Singapour ont besoin d'obtenir l'autorisation préalable des autorités malésiennes pour pouvoir conduire des investigations et des opérations de nettoyage dans les eaux territoriales de Singapour. Au contraire, c'est la Malaisie qui doit obtenir l'autorisation préalable des autorités compétentes de Singapour pour pouvoir pénétrer dans le territoire de la République autour de Pedra Branca ou y mener des activités.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour renouveler à la haute Commission malaisienne l'assurance de sa considération distinguée.

SINGAPOUR

Le 5 février 2004

[tampon]

Haute commission de Malaisie

Singapour
