

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

(MALAISIE/SINGAPOUR)

RÉPLIQUE DE SINGAPOUR

VOLUME 3

Annexes 31- 66

25 novembre 2005

[Traduction du Greffe]

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Annexe 31 Extraits de Temperley's on <i>The Merchant Shipping Acts</i> (6 ^e éd., 1963).....	1
Annexe 32 Extraits de <i>Piracy and Politics in the Malay World</i> , N. Tarling, 1963.....	3
Annexe 33 Extraits d'ordres donnés le 25 mars 1965 aux navires de défense patrouillant le littoral occidental de la Malaisie (2 ^e éd., édictés par le commandant des forces navales de la marine royale malaisienne pour l'ouest de la Malaisie et par le commandant de la flotte de la Royal Navy pour l'Extrême-Orient (MALPOS II).....	4
Annexes 34 Extraits de <i>Commonwealth and Colonial Law</i> , K. Roberts-Wray, 1996.....	6
Annexe 35 Extraits de Meteorological Services Malaysia and Singapore, <i>Sommaire des observations pour 1966</i>	6
Annexe 36 Extraits de Meteorological Service Malaysia, <i>Sommaire des observations pour 1967</i>	6
Annexe 37 Procès verbal du 11 juin 1968 de la Conférence des cinq puissances sur la défense de l'Extrême-Orient.....	7
Annexe 38 Débats du Parlement malaisien (Dewan Rakyat) concernant la «défense commune Malaisie/Singapour», 14 juin 1968	10
Annexe 39 Article du journal <i>Straits Times</i> du 19 juin 1968 intitulé «Singapour commande six patrouilleurs»	11
Annexe 40 Note du 3 septembre 1968 adressée au ministère malaisien des affaires étrangères par A. Kajapathy, premier secrétaire du haut Commissariat singapourien en Malaisie, concernant son entretien avec Hamzah bin Majeed, secrétaire adjoint.....	12
Annexe 41 Correspondance relative à la visite du secrétaire d'Etat singapourien aux communications à Pulau Pisang en septembre 1971	13
Annexe 42 Correspondance de 1972 à 1974 concernant des projets de réclamations de terres dans des zones maritimes au large de Pedra Branca.....	14
Annexe 43 Correspondance relative à la visite du secrétaire d'Etat singapourien aux communications à Pedra Branca au mois de septembre 1974	17
Annexe 44 Lettre datée du 20 novembre 1974 adressée au secrétaire permanent du secrétariat d'Etat aux communications par V. Lai, directeur adjoint en exercice de l'autorité portuaire de Singapour, et C.K. Goh, directeur de la marine	20
Annexe 45 Lettre en date du 19 juin 1975 adressée au directeur de la division des services techniques de l'autorité portuaire de Singapour par T. Ravendran (au nom du contrôleur des aides à la navigation)	23
Annexe 46 Lettre en date du 28 août 1975 adressée au secrétaire permanent du ministère des communications par N. N. Sathaye, hydrographe de l'autorité portuaire de Singapour.....	24

Annexe 47	«La marine royale fait ses adieux à Singapour», <i>The Times</i> de Londres, 25 septembre 1975.....	25
Annexe 48	Lettre en date du 4 novembre 1975 adressée à l'hydrographe de l'autorité portuaire de Singapour par T. Ravendran (au nom du contrôleur des aides à la navigation).....	25
Annexe 49	Correspondance relative à la visite du ministre d'Etat, ministre des communications de Singapour à Pedra Branca en mai 1976.....	25
Annexe 50	Rapport des forces de police de Singapour concernant l'arrestation de trois Indonésiens par le RSS <i>Sea Lion</i> , navire de la marine singapourienne, pour des actes de piraterie commis le 26 juin 1977 contre des bateaux de pêche de Singapour à proximité du phare Horsburgh.....	25
Annexe 51	Note datée du 13 avril 1978 du conseiller du haut Commissariat de Singapour en Malaisie, au sujet de son entretien le secrétaire adjoint principal pour l'Asie du Sud-Est du ministère malaisien des affaires étrangères.....	26
Annexe 52	Rapport d'enquête sur les circonstances de l'échouage du cargo panaméen le MV <i>Yu Seung Ho</i> à Horsburgh le 14 décembre 1979.....	27
Annexe 53	Extraits du livre de C. Trocki intitulé <i>Prince of Pirates : The Temenggongs and the Development of Johor and Singapore</i>	28
Annexe 54	Extraits de la conférence de presse tenue le 13 mai 1980 par Husein Onn, le premier ministre malaisien, et Lee Kuan Yew, le premier ministre singapourien.....	29
Annexe 55	«Trois personnes portées disparues après le naufrage d'une vedette de la marine», <i>Straits Times</i> , 26 juin 1980 et «Les portés disparus de la marine royale de Singapour : les autorités concluent à un accident», <i>Straits Times</i> , 11 juillet 1981.....	31
Annexe 56	Extraits de <i>The Republic of Singapore Navy</i> , archives navales de Singapour, 1988.....	31
Annexe 57	Note n° EC 8/2003 de la Malaisie datée du 14 janvier 2003.....	32
Annexe 58	Communiqué de presse sur la collision entre le MV <i>Everise Glory</i> et le MV <i>Uni Concord</i> en date du 4 juin 2005 publié par l'autorité maritime et portuaire de Singapour.....	33
Annexe 59	Lettre du 9 juin 2005 adressée à raja Datuk malik, directeur général du département de la marine de Malaisie par M. Segar, capitaine du port (Port Master) de Singapour.....	33
Annexe 60	Note n° MFA/SEA/00017/2005 de Singapour en date du 13 juin 2005.....	33
Annexe 61	Communiqués de presse du ministère des affaires étrangères des Philippines (SFA-AGR-389-05 du 17 juin 2005, SFA-AGR-405-05 du 21 juin 2005 et SFA-AGR-423-05 du 24 juin 2005).....	34
Annexe 62	Note MFA/SEA/00025/2005 de Singapour en date du 29 juillet 2005.....	36
Annexe 63	Notes de la Malaisie datées du 2 août 2005 (portant les cotes EC 74/2005, EC 75/2005, EC 76/2005).....	37

Annexe 64	Note MFA/SEA/00026/2005 de Singapour en date du 3 août 2005.....	41
Annexe 65	Note EC 77/2005 de la Malaisie en date du 3 août 2005.....	41
Annexe 66	Déclaration commune des Gouvernements de la Malaisie et de Singapour sur l'enlèvement de l'épave du MV <i>Everise Glory</i> en date du 5 août 2005	41

ANNEXE 31

EXTRAITS DE TEMPERLEY'S ON *THE MERCHANT SHIPPING ACTS* (6^E ÉD., 1963)

.....

Enquêtes et investigations sur les accidents de navires

Accidents de navires

464. Aux fins des enquêtes et des investigations menées en application de cette partie de la présente loi, un navire est réputé avoir eu un accident :

- 1) si, sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci¹, un navire² est perdu ou abandonné, ou subit de graves avaries ;
- 2) si, sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci, un navire est échoué ou endommagé et qu'une personne au Royaume-Uni peut en témoigner ;
- 3) si, sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci, un navire est perdu ou subit de graves avaries à cause d'un autre ;
- 4) si, sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci, un accident subi par navire ou survenu à son bord se solde par la perte d'une vie humaine ;
- 5) si, en un lieu quelconque, une perte, un abandon, une grave avarie ou un accident tels que visés ci-dessus se produit, et qu'un témoin au Royaume-Uni peut l'attester ;
- 6) si, en un lieu quelconque, un navire britannique est échoué ou endommagé et qu'un témoin au Royaume-Uni peut l'attester ;
- 7) si un navire britannique est perdu ou réputé perdu et que des preuves peuvent être recueillies au Royaume-Uni sur les circonstances de son départ en mer ou afin de retrouver sa trace.

.....

Sauvetage de la cargaison ou de l'épave

546. Lorsqu'un navire fait naufrage, s'échoue ou se trouve en situation de détresse en un quelconque lieu sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci³² ou dans les eaux

¹ «Sur les côtes du Royaume-Uni ou à proximité de celles-ci » signifie apparemment dans les eaux territoriales. Voir *The Fulham* [1898], p. 206 et note de bas de page 2 au paragraphe 546. En ce qui concerne les colonies, voir paragraphe 478.

² Sur le sens de la notion de «navire», voir paragraphe 742 et note de bas de page 4.

³ Le juge Gorell Barnes a dit qu'un lieu se trouvant à 20 milles au large de la côte ne satisfaisait pas à ces critères et a jugé, sans pour autant trancher définitivement la question, que les limites ainsi désignées étaient les frontières territoriales du Royaume ; *The Fulham* [1898], p. 206, confirmé en 1899, p. 251. La notion d'«eaux maritimes» est définie au paragraphe 742.

maritimes à l'intérieur des limites du Royaume-Uni, et qu'une personne autre que le destinataire de la cargaison prête son concours afin de contribuer au sauvetage de ce navire, de sa cargaison ou de tout équipement appartenant à celui-ci, le propriétaire du navire, de la cargaison, de l'équipement ou de l'épave devra indemniser le sauveteur en lui remettant une partie des biens sauvés dont la quantité, si un différend surgit, devra être déterminée selon les modalités indiquées ci-après.

ANNEXE 32

EXTRAITS DE *PIRACY AND POLITICS IN THE MALAY WORLD*, N. TARLING, 1963

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 33

EXTRAITS D'ORDRES DONNÉS LE 25 MARS 1965 AUX NAVIRES DE DÉFENSE PATROUILLANT LE LITTORAL OCCIDENTAL DE LA MALAISIE (2^E ÉD., ÉDICTÉS PAR LE COMMANDANT DES FORCES NAVALES DE LA MARINE ROYALE MALAISIE POUR L'OUEST DE LA MALAISIE ET PAR LE COMMANDANT DE LA FLOTTE DE LA ROYAL NAVY POUR L'EXTRÊME-ORIENT (MALPOS II))

.....

Caractéristiques des bateaux de pêche locaux

1. La longueur des bateaux de pêche de l'ouest de la Malaisie varie de 10 à 60 pieds, les petits bateaux de moins de 20 pieds utilisant des voiles ou des moteurs hors-bord, tandis que les bateaux de 25 à 60 pieds sont dotés de moteurs diesels, avec une cale à poissons en proue et une tôle de protection en poupe. Leur équipage se compose habituellement de deux à quatre personnes (sauf pour les bateaux de Pangkor). Ces bateaux portent un pavillon d'identification de leur clan le jour et, la nuit, ils sont éclairés par une lampe de vive lumière blanche et par une lampe de moins forte lumière au bout du filet ou de la ligne. A cause des conflits qui se sont produits, ces lampes ne sont pas toujours allumées mais, quand un bateau est en approche, une lampe est en principe allumée et, si ce bateau va manifestement dans la direction des filets, la lumière clignotera.

Traditions

2. La plupart des bateaux de pêche qui vont pêcher dans les eaux internationales et les eaux territoriales malaisiennes partent vers 16 heures. Vers 18 h 30, ils arrivent sur le lieu de pêche et jettent leurs filets. Ils restent dans le secteur pendant toute la nuit, avant de récupérer leurs filets et leurs lignes. Le lendemain matin, vers 7 heures, ils reviennent au port. Certains bateaux préfèrent pêcher dans les eaux revendiquées par l'Indonésie : ils y restent pendant environ trois jours et font environ deux sorties par mois, selon des périodes coïncidant avec l'apparition de la nouvelle lune et de la pleine lune. Toute l'année, des gens pêchent dans les eaux revendiquées par l'Indonésie, les eaux internationales et les eaux territoriales malaisiennes, mais la mousson a une incidence sur les prises dans les eaux internationales et les eaux territoriales malaisiennes.

Méthodes

3. La plupart des types de pêche à la ligne et au filet sont employés, dans la plupart des cas selon les lieux. Il s'agit en général de pêche à filet coulissant sur la côte nord-ouest, de pêche à filet dérivant et de pêche à la ligne au sud du détroit de Malacca et de pêche à la senne sur la côte est.

Zones de pêche

4. a) eaux territoriales malaisiennes et eaux internationales

1) Pulau Pisang – Kukup

2) Au large de la côte de Malacca

3) Le banc One Fathom, y compris le secteur de North Sands

4) Au large de Pu Pangkar

Il s'agit des zones de pêche habituelles des flottes, qui sont presque toutes regroupées dans un secteur d'une superficie d'environ 10 milles carrés, avec parfois quelques bateaux travaillant dans des lieux isolés.

b) zones de pêche dans les eaux revendiquées par l'Indonésie

- 1) Les eaux autour de la côte de Pu Rongsang, Pu Bengkalis et Pu Roepat
- 2) Le banc de Rob Roy
- 3) South Sands
- 4) Le groupe des Aruah Eiladen

.....

ANNEXES 34

EXTRAITS DE *COMMONWEALTH AND COLONIAL LAW*, K. ROBERTS-WRAY, 1996

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 35

**EXTRAITS DE METEOROLOGICAL SERVICES MALAYSIA AND SINGAPORE,
*SOMMAIRE DES OBSERVATIONS POUR 1966***

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 36

**EXTRAITS DE METEOROLOGICAL SERVICE MALAYSIA, *SOMMAIRE DES
OBSERVATIONS POUR 1967***

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 37

**PROCÈS VERBAL DU 11 JUIN 1968 DE LA CONFÉRENCE DES CINQ PUISSANCES
SUR LA DÉFENSE DE L'EXTRÊME-ORIENT**

Les 10 et 11 juin 1968, à l'invitation du premier ministre malaisien, M. Y. T. M. Tunku Abdul Rahman Putra, des délégations des Gouvernements de l'Australie, de la Malaisie, de Nouvelle-Zélande, de Singapour et du Royaume-Uni se sont réunies à Kuala Lumpur pour discuter des problèmes de défense posés par la décision de retirer les forces britanniques du territoire de la Malaisie et de Singapour d'ici au 31 décembre 1971.

.....

M. Tunku Abdul Rahman Putra salue les délégations et fait une déclaration à caractère général au nom du Gouvernement malaisien.

Les cinq pays concernés réaffirment d'emblée leur attachement continu à la paix et à la stabilité dans la région et déclarent souhaiter que leur coopération étroite se poursuive. C'est sur cette base que les discussions continuent.

La délégation du Royaume-Uni expose le programme prévu de réduction et de retrait de ses forces et met l'accent sur le nombre des installations de défense et sur la quantité de matériel non opérationnel en surplus qui seraient remis à la Malaisie et à Singapour aussi bien pour leur défense qu'à des fins économiques. En outre, la délégation du Royaume-Uni précise selon quelles modalités leur coopération pourrait se poursuivre après 1971.

Un échange de vues général s'ensuit.

Les représentants de Singapour et de la Malaisie déclarent que la défense des deux pays est une question indivisible appelant une coopération étroite et continue entre eux. Les représentants des trois autres gouvernements se félicitent de cette déclaration. Il s'agit, pour l'ensemble des représentants de la conférence, d'un élément indispensable de leur coopération future en matière de défense. Les représentants de la Malaisie et de Singapour précisent que leurs gouvernements sont résolus à tout mettre en œuvre pour assurer leur propre défense et se disent favorables à la coopération et à l'aide des trois autres gouvernements.

La conférence se poursuit et certains des problèmes concrets de défense que posera la réduction du nombre de soldats britanniques sont évoqués, notamment l'assistance dont la Malaisie et Singapour auront besoin pour que soit mis en place un système efficace de défense commune. A ce titre, certains rapports établis par les groupes de travail consultatifs, mis en place par le commandant des forces armées d'Extrême-Orient et auxquels ont pris part des officiers des cinq pays, sont examinés.

Les membres de la conférence reconnaissent qu'un système commun de défense aérienne regroupant à la fois la Malaisie et Singapour est nécessaire et conviennent que le groupe de travail consultatif sur la défense aérienne doit examiner selon quelles modalités un tel système peut être contrôlé et administré conjointement. En outre, après avoir examiné les éléments susceptibles d'être intégrés au système et les mesures à prendre progressivement, les membres de la conférence autorisent le groupe de travail consultatif sur la défense aérienne à poursuivre ses travaux sur ce point. La délégation singapourienne expose dans ses grandes lignes les plans de son gouvernement visant à mettre en place une force aérienne qui contribuera au système de défense aérienne commun : elle comprendra une escadre d'avions de chasse Hunter Mk 9, qui deviendrait opérationnelle avant que le retrait britannique finisse d'être achevé. La délégation australienne indique que, pour contribuer à la mise en place du système commun de défense aérienne, elle serait

disposée à fournir une escadrille d'avions australiens basée à Butterworth, qui serait déployée à Tengah. Les modalités des opérations après 1971 dépendront de ce que décidera le Gouvernement australien quant au rôle ultérieurement joué par l'Australie dans la défense de cette région. La délégation du Royaume-Uni précise que, outre le rôle que continueraient de jouer les éléments de la *Royal air force* au sein du dispositif avant la date du retrait, le Gouvernement du Royaume-Uni serait disposé à fournir les installations nécessaires au sol, notamment les aérodromes, les installations radar, les appareils de communication et le matériel de défense sol-air. Le Gouvernement britannique contribuerait également à la mise en place du nouveau dispositif en assurant une formation et, pour autant que cela s'avère nécessaire et réalisable, en détachant du personnel spécialisé auprès des autres services concernés du Commonwealth.

Dans le domaine de la défense navale, les membres de la conférence prennent acte du fait que le Gouvernement malaisien et le Gouvernement singapourien ont l'intention de mettre en place des forces qui coopéreraient effectivement pour la défense des côtes, de l'accord donné par le Gouvernement singapourien pour que la marine royale malaisienne continue d'utiliser la base navale de Woodlands et toutes les autres ressources à Singapour que ce pays pourra leur allouer et du fait que les deux gouvernements souhaitent se mettre d'accord sur les modalités de contrôle, après 1971, de ce qu'on appelle aujourd'hui les «eaux des bases aériennes». Les membres de la conférence décident que le groupe de travail consultatif en matière navale devra proposer des recommandations sur le maintien et le fonctionnement des installations navales dans la région après 1971 compte tenu des impératifs énoncés par les gouvernements concernés.

Concernant l'armée de terre, les membres de la conférence jugent souhaitable de mener conjointement des exercices dans la région après 1971 et de prendre des mesures concrètes afin de créer, sur le plan multinational, un dispositif conjoint de programmation d'exercices et une école pour les combats dans la jungle. Ces questions devront être examinées plus avant par le groupe de travail consultatif sur l'armée de terre.

A l'issue d'une discussion sur les capacités de déploiement de forces du Gouvernement du Royaume-Uni dans la région après 1971, les membres de la conférence acceptent de conduire un exercice de grande ampleur en 1970, faisant intervenir tous les cinq pays. Ils font remarquer que l'intervention britannique comportera un exercice majeur de déploiement de renforts en provenance du Royaume-Uni. Il est indiqué par ailleurs que le Gouvernement du Royaume-Uni a également l'intention de poursuivre l'entraînement et les exercices des forces britanniques dans la région après 1971.

La délégation malaisienne précise que, compte tenu des engagements et des contributions des autres gouvernements, le Gouvernement malaisien pourra songer à contribuer encore davantage au projet, outre les forces armées qu'il a déjà engagées et qui constituent un élément important du système commun de défense.

Les membres de la conférence estiment nécessaire de réexaminer ultérieurement les modalités d'exécution de l'accord de défense anglo-malaisien. A cette fin, des consultations conjointes seront conduites en temps utile.

Les délégations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande font observer que leurs gouvernements tiendront compte des décisions prises au cours de la conférence lorsqu'ils établiront leurs politiques de défense à long terme et qu'ils décideront quels éléments de leurs forces joueront un rôle dans le cadre du système de défense collective et des exercices conjoints d'entraînement évoqués lors de la conférence. Dans l'immédiat, ils continueront à poster des forces dans la région et à prêter leur concours aux Gouvernements de la Malaisie et de Singapour pour le développement de leurs propres forces, en apportant une contribution sur le plan de la formation, du personnel et de la défense.

Pour les représentants, la conférence trace la voie d'une coopération future sur le plan pratique. Ils se disent une nouvelle fois résolus à vivre en harmonie avec les autres pays de la région. Ils estiment que leurs efforts de coopération en vue de mettre en place un dispositif de défense et de promouvoir le développement économique et social contribuent à la sécurité et à la stabilité dans le Sud-Est asiatique.

Les ministres estiment que cette conférence n'était que la première des consultations conjointes qui seront menées à leur niveau sur les problèmes que pose le retrait militaire britannique et sur la question plus générale de leur attachement constant à la paix et à la stabilité dans la région. Les ministres pensent que leurs discussions ont été extrêmement utiles et conviennent de se réunir une nouvelle fois au cours de la première moitié de l'année 1969.

ANNEXE 38

**DÉBATS DU PARLEMENT MALAISIE (DEWAN RAKYAT) CONCERNANT
LA «DÉFENSE COMMUNE MALAISIE/SINGAPOUR», 14 JUIN 1968**

Défense commune Malaisie/Singapour

7. Tuan Aziz bin Ishak ... demande au ministre de la défense quels bénéfices et avantages peuvent être tirés des accords de défense conclus entre les Gouvernements de la Malaisie et de Singapour et pourquoi aucun effort n'est déployé par le Gouvernement indonésien en vue de mettre en place une défense commune.

TUAN HAJI ABDUL RAZAK : Monsieur le Président, comme je l'ai expliqué hier et auparavant, la défense de la Malaisie et de Singapour est une question qui ne saurait être examinée sans tenir compte de l'aspect géographique. Aussi, toute forme de coopération que nous pouvons établir sur cette question bénéficiera aux deux pays.

Nous sommes prêts à examiner les propositions d'accords de défense avec d'autres pays, y compris avec le Gouvernement indonésien. Ainsi, comme je l'ai indiqué lorsque j'ai évoqué cette question, notre politique consiste à entretenir de bonnes relations avec tous les pays et d'en tirer parti, notamment dans le domaine de la défense. Quant à l'Indonésie, à l'issue de la confrontation, nous avons noué des liens étroits avec elle et, plus récemment, après la visite du premier ministre, les deux Gouvernements ont accepté de conclure un accord d'amitié entre les deux pays.

ANNEXE 39

ARTICLE DU JOURNAL *STRAITS TIMES* DU 19 JUIN 1968 INTITULÉ «SINGAPOUR COMMANDE SIX PATROUILLEURS»

A peine née, la marine singapourienne sera bientôt dotée de nouvelles forces, après la signature aujourd'hui d'un contrat de 30 millions de dollars pour la construction de six patrouilleurs de 40 m de long.

Le secrétaire permanent du ministère de l'intérieur et de la défense, M. G.E. Bogaars, qui a signé l'accord avec le groupe Vosper Thornycroft, et sa filiale locale, Vosper Thornycroft Uniteers Ltd., a dit :

«Grâce à ces patrouilleurs modernes, notre marine sera mieux équipée pour assurer la sécurité de nos eaux territoriales et prévenir la contrebande, les infiltrations ou l'immigration clandestine».

Ultramodernes

Lorsqu'il lui a été demandé si les nouveaux navires seraient utilisés dans le cadre d'opérations conjointes de défense avec la marine royale malaisienne, le secrétaire a répondu qu'il faudrait voir cela avec le groupe de travail consultatif en matière navale.

Tous les six navires, équipés de moteurs diesels et dont la vitesse peut aller jusqu'à 25 nœuds, devraient être construits et livrés d'ici trois ans et demi.

Le directeur du groupe Vosper Thornycroft et le président de Vosper Thornycroft Uniteers Ltd, le capitaine de frégate C.W.S. Dreyer, a dit que les deux premiers patrouilleurs seraient construits à Portsmouth, en Angleterre, tandis que les quatre autres seraient construits au début de l'année prochaine aux chantiers navals de la compagnie à Tanjong Rhu.

Les techniques

Les chantiers navals locaux, qui emploient déjà 800 personnes, devront en embaucher 200 autres pendant la construction des patrouilleurs.

Les constructeurs locaux de navires devront être envoyés à Portsmouth pour participer à la construction des deux premiers navires et être formés aux dernières techniques.

Quatre élèves officiers singapouriens suivent d'ores et déjà une formation en Australie.

Les patrouilleurs commandés par Singapour sont d'un modèle similaire à ceux dont la marine péruvienne est déjà dotée.

ANNEXE 40

**NOTE DU 3 SEPTEMBRE 1968 ADRESSÉE AU MINISTÈRE MALAISIEEN DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
PAR A. KAJAPATHY, PREMIER SECRÉTAIRE DU HAUT COMMISSARIAT SINGAPOURIEN
EN MALAISIE, CONCERNANT SON ENTRETIEN AVEC HAMZAH BIN MAJEED,
SECRÉTAIRE ADJOINT**

J'ai été contacté ce matin par Enche Hamzah bin Majeed, le secrétaire adjoint du ministère malaisien des affaires étrangères (Asie méridionale et orientale, Australie, Nouvelle-Zélande), qui voulait me communiquer un message. Je n'ai pas pu m'entretenir avec lui à 11 h 15 et, quand je lui ai téléphoné, il n'était pas là. J'ai pu le voir ensuite vers 16 heures.

2. Il m'a tout d'abord demandé si je connaissais une île du nom de Pulau Pisang et je lui ai répondu par la négative. Il a dit ensuite qu'il s'agissait d'une île minuscule sans la moindre valeur. Un phare se trouve sur cette île et, depuis quelques mois, un drapeau singapourien y est planté. Les Malaisiens souhaiteraient que le drapeau soit retiré dans les meilleurs délais afin que les opportunistes n'aient pas la possibilité d'en tirer parti.

3. Il m'a dit que, en 1900, en vertu d'un traité conclu entre le Sultan de Johore et les Britanniques, ces derniers pouvaient utiliser l'île comme phare. Par la suite, en 1951, les Britanniques ont indiqué que la souveraineté du Sultan de Johor sur cette île était incontestable.

4. Hamzah n'a ensuite dit que plusieurs déclarations avaient été récemment faites à ce sujet au sein de l'Utusan Melayu. Par ailleurs, il a dit : «vous savez comment cela se passe, ces gens vont commencer par prétendre que les Philippines revendiquent une partie de la Malaisie et que, aujourd'hui, même un drapeau singapourien a été planté sur un territoire qui, en réalité, appartient à la Malaisie».

5. Je lui ai dit que je ferai suivre d'urgence son message. Il a souligné une nouvelle fois : «Je vous prie de bien vouloir leur dire que nous voulons que le drapeau soit retiré au plus vite.»

ANNEXE 41

**CORRESPONDANCE RELATIVE À LA VISITE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT SINGAPOURIEN
AUX COMMUNICATIONS À PULAU PISANG EN SEPTEMBRE 1971**

.....

Les dispositions visées au point 28 seront prises.

2. L'équipe sera composée des personnes suivantes :

- 1) Le Secrétaire d'Etat
- 2) Le Secrétaire parlementaire
- 3) Le Secrétaire permanent
- 4) IM (capitaine Goh)
- 5) DS (Lian Hock Lian)

Le programme est celui indiqué au paragraphe 4 du point 26.

3. Selon le capitaine Goh, hormis le personnel du phare et un ancien habitant, Pulau Pisang est inhabitée. Il n'y a pas de poste des services d'immigration ou des douanes sur l'île. Nous vous conseillons toutefois de tous vous munir de vos passeports spéciaux ou internationaux.

.....

ANNEXE 42

**CORRESPONDANCE DE 1972 À 1974 CONCERNANT DES PROJETS DE RÉCLAMATIONS DE TERRES
DANS DES ZONES MARITIMES AU LARGE DE PEDRA BRANCA**

**Lettre datée du 13 mars 1972 adressée au directeur de la marine par le
directeur de l'aviation civile de Singapour**

Objet : Phare Horsborough [*sic*]

Veillez noter que notre service projette d'installer une d'aide à la navigation aérienne — un dispositif radio omnidirectionnel à très haute fréquence dotée d'un système de mesure des distances — à proximité du phare de Horsborough [*sic*]. Je vous saurais gré de bien vouloir nous donner des renseignements sur les points suivants :

- 1) La profondeur de l'eau dans un rayon d'un demi-mille autour du phare
- 2) Les caractéristiques de la structure du phare, de la base et de la jetée.

Ces éléments nous sont nécessaires afin de pouvoir déterminer s'il est possible d'installer le dispositif projeté sur le phare en son état actuel ou sur des terres réclamées.

2. Il sera aussi peut-être nécessaire d'installer du matériel de communications de longue portée à ce même endroit. Toute information que vous pourrez nous donner afin de nous aider à mener à bien cette étude de faisabilité sera particulièrement appréciée. Nous vous indiquerons si le projet est faisable et, dans l'affirmative, quand il pourra être commencé.

(*Signé*) Cheong Pak CHOW,
Directeur de l'aviation civile.

Note du 9 mai 1973 du directeur des opérations de la marine de Singapour

Réclamations de terres

1. Je fais suite à notre réunion d'aujourd'hui.

2. Il a été convenu que, pour les raisons énumérées par D(ES), l'autorité n'a pas pu approuver l'installation du système VCR/DME sur le site désigné de l'île de Horsburgh. PSA suggère de l'installer plutôt à côté de la jetée actuelle. D (ES) communiquerait cette décision.

3. Il a également été convenu que PSA revendiquerait la plus grande étendue possible de terres autour de l'île de Horsburgh. SCE (projets) effectuerait un relevé hydrographique du secteur tandis que M. Armstrong, du service du domaine, soumettrait l'idée au commissaire aux affaires foncières.

4. Il a été décidé que, la revendication et le développement de l'île de Coney devant être reporté, PSA s'efforcera de réclamer :

a) Les îles Sisters

b) Pulau Hantu

L'autorisation a déjà été demandée. Nous prendrons aussi des mesures pour que soient éventuellement réclamées l'île de Kusu et Pulau Sebarok.

5. SCE envisagera également la possibilité de revendiquer d'autres îles et hauts-fonds pour renforcer nos capacités et nos possibilités de dragage par le biais de la *Regional Dredging Corporation*.

6. Bien que le développement de l'île de Coney soit reporté, DD(P) s'efforcera toutefois d'acquérir le plus de terres possible sur la côte de Bonggol en phase de l'île de Coney/Pulau Tubin.

(Signé) Chung Kek CHOO,
Directeur des opérations.

Mémoire en date du 2 juillet 1974 de R. Y. Tambe, hydrographe

Relevés hydrographiques au large des phares de Horsburgh et de Raffles

1. Le 1^{er} juillet 1974, le directeur général a demandé si le relevé hydrographique à proximité du phare de Horsburgh, qui donnerait éventuellement lieu à des réclamations de terre dans ce secteur et que je devais mener, avait été effectué. Etant donné que, à ma connaissance, ce relevé n'a pas encore été fait, je lui ai indiqué que cette opération serait menée en même temps que le quatrième relevé conjoint du détroit de Malacca lorsque les unités qui s'en chargeront opéreront dans le secteur.

2. Peut-être savez-vous que, au mois de novembre 1973, le directeur de l'ESD avait demandé que ce relevé soit effectué. En réponse :

- a) Je lui ai demandé des éclaircissements sur cette opération (lettre du 26 novembre 1973 portant la cote HD 7/2/1),
- b) Je lui ai indiqué que le relevé serait effectué vers le mois d'avril 1974, lorsque les conditions météorologiques seraient meilleures et
- c) J'ai donné des instructions verbales à l'ancien hydrographe adjoint afin qu'il prenne les mesures qui s'imposent le moment venu.

Nous avons également reçu une réponse du service de l'ingénierie.

3. Le directeur général a également demandé si le relevé similaire qui avait été sollicité pour les environs du phare de Raffles avait été mené à bien. Je lui ai fait savoir en réponse que, bien que je n'aie pas été informé de ce relevé en particulier, un relevé au sud de ce phare avait été effectué à la fin du troisième relevé conjoint du détroit de Malacca.

.....
(Signé) R. Y. TAMBE

**Mémemorandum daté du 15 juillet 1974 de N. N. Sathaye, hydrographe de
l'autorité portuaire de Singapour**

Développement du phare de Horsburgh

1. Je me réfère à mon mémorandum du 5 juillet 1974 portant la cote ES/HD 7/2/1 et à notre discussion de cet après-midi.

2. Comme je vous l'ai expliqué, il est impossible de mener à bien un relevé précis du secteur autour de Horsburgh étant donné que nous ne connaissons pas assez bien ses côtes.

3. Je vous fais tenir ci-joint un exemplaire du relevé effectué en 1967 par l'Amirauté britannique, à une échelle de 1 :10 000. Comme nous l'avons évoqué, la position des rochers par rapport au phare n'aura pas changé et cela pourra vous être utile lorsque vous évaluerez les coûts du projet envisagé.

(Signé) N. N. SATHAYE,

Hydrographe de l'autorité portuaire de Singapour.

ANNEXE 43

**CORRESPONDANCE RELATIVE À LA VISITE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT SINGAPOURIEN AUX
COMMUNICATIONS À PEDRA BRANCA AU MOIS DE SEPTEMBRE 1974**

**Note datée du 3 septembre 1974 adressée au commandant de la marine par
le secrétaire permanent Singapourien aux communications**

Objet : Visite au phare de Horsburgh

Je viens de m'entretenir avec notre secrétaire d'Etat, M. Chai Chong Yii. Il souhaiterait se rendre au phare de Horsburgh le dimanche 22 septembre 1974, en partant le matin et en revenant l'après-midi ou le soir. Il sera accompagné d'une équipe d'environ cinq ou six personnes.

2. Je vous confirmerai ultérieurement la date du voyage et ses modalités. Dans l'immédiat, je vous saurais gré de bien vouloir me confirmer que vous pourrez prendre les dispositions pour assurer le transport vers le phare de Horsburgh et en provenance de celui-ci. Je vous prie de bien vouloir nous donner des renseignements sur les lieux d'embarcations et les dispositions que vous comptez prendre, etc.

Je vous remercie.

(Signé) Lian Hock LIAN,
Pour le compte du secrétaire
permanent aux communications.

**Note datée du 10 septembre 1974 adressée au secrétariat d'Etat aux communications
par le commandant de la marine de Singapour**

Objet : Visite au phare de Horsburgh

Comme suite à votre note, je vous confirme par les présentes que le navire RSS *Justice* pourra transporter le secrétaire d'Etat et son équipe d'environ six personnes au phare de Horsburgh le 22 septembre 1974.

2. Je suggère que l'équipe embarque sur l'une des quatre jetées de Jardine Steps pour gagner ensuite Pulau Brani, où elle embarquera sur le RSS *Justice*. Ce navire attendra que l'équipe parte du phare. Comme vous le savez, il faudra que le directeur du port prévoie une embarcation vers le phare étant donné que le navire ne pourra pas s'en approcher. Si vous voulez que je prenne d'autres dispositions, veuillez me le faire savoir.

3. Je vous prie de bien vouloir me confirmer dans les meilleurs délais la date et l'heure du voyage et s'il faudra prévoir un déjeuner pour l'équipe dans le navire.

(Signé) James AERIA,
Commandant de la marine.

Note datée du 13 septembre 1974 adressée au commandant de la marine par le secrétaire permanent singapourien aux communications

Objet : Visite au phare de Horsburgh

Je vous remercie pour votre note datée du 10 septembre 1974.

2. Je vous confirme par les présentes que la visite de notre secrétaire d'Etat au phare de Horsburgh aura lieu le 22 septembre 1974. Le Secrétaire d'Etat sera accompagné d'une équipe de cinq personnes. Je vous prie de bien vouloir prendre les dispositions pour assurer le transport du secrétaire d'Etat et de son équipe, qui partiront de Jardine Steps le 22 septembre 1974 à 9 heures. L'équipe quittera le phare de Horsburgh vers 15 heures ou avant.

3. Je vous saurais gré de bien vouloir prévoir un déjeuner simple pour l'équipe.

(Signé) Richard LAU,

Pour le compte du secrétaire permanent
aux communications.

Note datée du 16 septembre 1974 adressée au commandant de la marine par le directeur de l'autorité portuaire de Singapour

Objet : Visite au phare de Horsburgh

1. Je me réfère à votre note du 13 septembre 1974 portant la cote Min Com PS 479/7-1, adressée au commandant de la marine et dont j'ai reçu copie.

2. Je partirai du phare de Horsburgh le 21 septembre 1974 dans l'après-midi pour les derniers préparatifs de la réception du secrétaire d'Etat et de son équipe. Le canot pneumatique du phare sera utilisé pour transporter le secrétaire d'Etat et son équipe depuis le RSS *Justice* jusqu'à la jetée du phare.

(Signé) Go Chou KENG,

Directeur de l'autorité portuaire de Singapour.

Note datée du 19 septembre 1974 du secrétaire d'Etat singapourien aux communications

Objet : Visite au phare de Horsburgh

Me référant aux notes 50 et 51, je vous informe que toutes les dispositions ont été prises. Voici les modalités du voyage :

- a) Départ de Jardine Steps le 22 septembre 1974 à 9 heures par navette ;
- b) Transfert de la navette vers le RSS *Justice* à Pulau Brani ;
- c) Arrivée au phare de Horsburgh et transfert vers le phare avec son bateau ;
- d) Départ du phare de Horsburgh vers 15 heures.

2. Le commandant Maj Wong Loke Kiang, du commandement maritime, rencontrera le secrétaire d'Etat et son équipe à Jardine Steps et accompagnera l'équipe tout au long de sa visite. Le commandement maritime fournira également un cuisinier et des vivres. DM (le capitaine Goh Choo Keng) rencontrera l'équipe à son arrivée au phare. Un membre du personnel du phare de Horsburgh se trouvera là-bas pour expliquer l'histoire de celui-ci.

3. En ce qui concerne le projet de visite du secrétaire d'Etat au travail, M. Seah Kah Hui, et de son équipe au phare Raffles le 20 octobre 1974, PSA confirmera les dispositions prises dans un jour ou deux.

(Signé)

D. S.

ANNEXE 44

**LETTRE DATÉE DU 20 NOVEMBRE 1974 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE PERMANENT DU
SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX COMMUNICATIONS PAR V. LAI, DIRECTEUR ADJOINT
EN EXERCICE DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR, ET C.K. GOH,
DIRECTEUR DE LA MARINE**

Objet : Rapport de la délégation singapourienne à la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer tenue à Caracas du 20 juin au 29 août 1974

Comme vous l'avez demandé dans votre note du 21 octobre 1974 portant la cote Min Com Sec M 31/23-003, le directeur de la marine et moi-même souhaitons formuler les observations suivantes au sujet du projet de rapport susmentionné, concernant surtout les travaux de la Deuxième et de la Troisième Commission et le paragraphe 41.

En ce qui concerne les paragraphes 20 et 21 : mer territoriale

Puisqu'il semble fort vraisemblable que la limite de 12 milles de la mer territoriale finira par être retenue, il est impératif pour préserver nos intérêts d'ouvrir l'accès au secteur situé entre la haute mer et Singapour. L'insertion proposée de l'article 2.2 est donc d'une importance cruciale et il faudra insister sur ce point. À cet égard, il est noté que cet article contribue aux intérêts de la Malaisie car l'accès par la mer du littoral occidental au littoral oriental de la Malaisie se fait par le détroit de Singapour.

Certains des points de l'avant-projet (L 33) sont visés par les articles 1 à 9 et 13 de la Convention de Genève de 1958 actuellement en vigueur. Il n'est aucunement fait mention de l'article 10, qui a pour nous de l'importance du fait de notre territoire formé par l'île où se trouve le phare de Horsburgh et de la mer territoriale à laquelle il pourra prétendre.

En ce qui concerne le paragraphe 22 : zone contiguë

Etant donné que la mer territoriale sera étendue à 12 milles, nous devons nous opposer à toute demande visant à créer une zone contiguë au-delà de la limite des 12 milles car l'invocation par la Malaisie ou l'Indonésie des dispositions de l'article 24, paragraphe 1, alinéa a), de la Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë pourrait nuire à nos intérêts en matière de commerce maritime et de pêche.

En ce qui concerne les paragraphes 23 à 26 : l'utilisation du détroit pour la navigation internationale

Cette question est vitale pour la prospérité économique de Singapour et il nous faut énergiquement défendre l'idée de conférer à ce détroit un statut particulier et à libéraliser les conditions de son utilisation aux fins de la navigation.

C'est pourquoi il y a lieu d'approuver la proposition du Royaume-Uni (L3) visant à inclure un chapitre distinct pour régir la question de ce détroit. Pour ce qui est du passage des bâtiments de guerre et du survol aérien, nous présumons que les observations du MINDEF et du directeur de l'aviation civile ont déjà été sollicitées.

En ce qui concerne le paragraphe 27 : plateau continental

Notre position générale, qui est que la plus grande partie des mers du monde devrait profiter à tous, est contraire à l'idée d'une zone économique s'étendant sur le plateau continental.

En ce qui concerne les paragraphes 28 et 29 : zone économique

Compte tenu de notre situation géographique, il n'y a aucune chance que nous disposions d'une zone économique, sauf dans une certaine mesure autour du phare de Horsburgh. Nous défendrons donc notre position, qui est que les Etats doivent jouir d'un droit égal d'exploitation des ressources vivantes et non vivantes dans la zone économique des Etats limitrophes.

En ce qui concerne les paragraphes 30 à 34 : archipels et îles

Si, avec le principe des lignes de base droite, la thèse de l'archipel défendue par l'Indonésie, les Philippines, etc., est retenue, de très larges secteurs qui, jusqu'à présent, étaient situés en haute mer deviendront des eaux «intérieures» de quelques Etats. Cela nuira gravement à la liberté de navigation et réduira la superficie des zones maritimes ouvertes au bénéfice de tous. Nous convenons que la question du détroit ne doit pas être examinée distinctement de celle du passage par les eaux archipélagiques.

Nous adhérons également à la déclaration faite par nos représentants le 13 août 1974, selon laquelle chaque île doit disposer de sa propre zone économique. Toutefois, si la version définitive de la Convention retient l'idée que toute île peut prétendre à une zone économique autour d'elle, il nous faudra alors en réclamer également une pour Horsburgh.

Troisième Commission

En ce qui concerne les paragraphes 37 à 41 : pollution

En ce qui concerne la pollution maritime et ses répercussions économiques sur le pays, nous adhérons pleinement à l'idée que les normes internationales doivent constituer une base pour les normes nationales régissant la zone économique, aux fins du commerce maritime international. Si les normes ne sont pas uniformisées, il sera pratiquement impossible aux propriétaires des navires d'exploiter ceux-ci car il sera difficile pour eux de se conformer aux divers impératifs techniques imposés par tous les pays concernés. Autre point important : notre marine marchande est en plein essor grâce à notre régime libéral en matière d'immatriculation et nous devons donc nous assurer que les caprices d'autres pays qui font respecter une réglementation ne portent pas atteinte aux navires qui battent notre pavillon. Il y a lieu de noter que le groupe d'experts de l'ASEAN sur la pollution maritime, lors de sa première réunion tenue à Manille en février 1974, a accepté le principe de l'adoption de normes internationales en matière de pollution maritime.

Pour ce qui est du respect des règles, nous adhérons à l'idée exprimée par les Etats maritimes tels qu'exposée au paragraphe 38, alinéa ii, du rapport. Il ne serait pas conforme aux intérêts commerciaux et économiques de Singapour de confier cette responsabilité aux Etats portuaires car cela alourdira leurs tâches administratives et les navires qui ont violé la loi n'auront qu'à contourner Singapour pour éviter d'être sanctionnés. Les normes internationales doivent être s'imposer aux navires effectuant un trajet international et c'est à l'état de pavillon qu'il incombe de faire respecter les règles.

La question des largages en mer dans les eaux qui relèveront de la zone économique de nos voisins revêt pour nous une importance considérable. La destruction des déchets humains, animaux (notamment porcins) et industriels risque de devenir un problème particulièrement grave

compte tenu de l'insuffisance des sites de dépôt d'ordures sur le territoire singapourien. Nous avons lieu de croire, selon les estimations des consultants auxquels le Ministère de l'Environnement (M. Lau Downie) a fait appel, que la quantité de déchets porcins avoisinera vraisemblablement les 3000 t par an d'ici 10 à 15 ans.

Il n'est pas question de larguer une telle quantité de déchets dans nos eaux, dont la superficie est très réduite. S'il faut les larguer hors des eaux territoriales de nos voisins, il faudra alors les transporter à environ 50 à 60 milles de Singapour. Si nos voisins s'opposent à ce que ces déchets soient largués dans leurs zones économiques, ceux-ci devront alors être transportés à 500 voire 600 milles d'ici – une idée économiquement désastreuse. Aussi, lorsque la question du largage sera soulevée lors de la prochaine conférence, nos représentants devront défendre nos intérêts sur ce point. Nous proposons que nos représentants soient instruits par notre Ministère de l'Environnement sur les modalités et les conséquences du largage des déchets en mer afin de leur permettre de défendre notre dossier de manière plus convaincante lors de cette conférence.

(Signé) Vincent Lai,
Directeur de l'autorité portuaire de Singapour.

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

ANNEXE 45

**LETTRE EN DATE DU 19 JUIN 1975 ADRESSÉE AU DIRECTEUR DE LA DIVISION DES SERVICES
TECHNIQUES DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR T. RAVENDRAN
(AU NOM DU CONTRÔLEUR DES AIDES À LA NAVIGATION)**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 46

**LETTRE EN DATE DU 28 AOÛT 1975 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE PERMANENT DU MINISTÈRE
DES COMMUNICATIONS PAR N. N. SATHAYE, HYDROGRAPHE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

.....

Etant une île, Horsburgh a sa propre mer territoriale. Il n'y a pas encore eu d'accord entre l'Indonésie, la Malaisie et Singapour au sujet des eaux territoriales dans son voisinage. Le principe de la ligne médiane sera appliqué pour délimiter les eaux territoriales autour de Horsburgh.

.....

ANNEXE 47

**«LA MARINE ROYALE FAIT SES ADIEUX À SINGAPOUR», *THE TIMES* DE LONDRES,
25 SEPTEMBRE 1975**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 48

**LETTRE EN DATE DU 4 NOVEMBRE 1975 ADRESSÉE À L'HYDROGRAPHE DE L'AUTORITÉ
PORTUAIRE DE SINGAPOUR PAR T. RAVENDRAN (AU NOM DU
CONTRÔLEUR DES AIDES À LA NAVIGATION)**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 49

**CORRESPONDANCE RELATIVE À LA VISITE DU MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DES
COMMUNICATIONS DE SINGAPOUR À PEDRA BRANCA EN MAI 1976**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 50

**RAPPORT DES FORCES DE POLICE DE SINGAPOUR CONCERNANT L'ARRESTATION DE TROIS
INDONÉSIENS PAR LE RSS *SEA LION*, NAVIRE DE LA MARINE SINGAPOURIENNE, POUR
DES ACTES DE PIRATERIE COMMIS LE 26 JUIN 1977 CONTRE DES BATEAUX
DE PÊCHE DE SINGAPOUR À PROXIMITÉ DU PHARE HORSBURGH**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 51

**NOTE DATÉE DU 13 AVRIL 1978 DU CONSEILLER DU HAUT COMMISSARIAT DE SINGAPOUR
EN MALAISIE, AU SUJET DE SON ENTRETIEN LE SECRÉTAIRE ADJOINT PRINCIPAL
POUR L'ASIE DU SUD-EST DU MINISTÈRE MALAISIE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

.....

3. Halim Ali m'a également fait savoir que le Gouvernement malaisien était quelque peu contrarié par certaines mesures prises par Singapour au sujet de l'île du phare de Horsburgh. Tout d'abord, Singapour a planté son drapeau sur l'île. Ensuite, lorsque certains navires malaisiens ont récemment tenté d'accoster l'île pour y effectuer des travaux de relevé, ils n'en ont pas reçu l'autorisation.

.....

ANNEXE 52

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LES CIRCONSTANCES DE L'ÉCHOUAGE DU CARGO PANAMÉEN
LE MV *YU SEUNG HO* À HORSBURGH LE 14 DÉCEMBRE 1979**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 53

EXTRAITS DU LIVRE DE C. TROCKI INTITULÉ *PRINCE OF PIRATES : THE TEMENGGONGS
AND THE DEVELOPMENT OF JOHOR AND SINGAPORE*

.....

Abou Bakar ne pouvait pas ignorer ce dilemme. Compte tenu de l'échec des projets européens de développement à Johor et du déclin progressif de la culture des crevettes, il semblait avoir accepté qu'il ne pouvait pas faire grand-chose pour dynamiser l'économie du pays. Il disposait d'une ample quantité de liquidités et pouvait apparemment obtenir des prêts d'un montant conséquent, mais il ne voyait pas comment investir cela dans les ressources matérielles du pays. C'est ce qui explique ses initiatives diplomatiques. En outre, il a investi dans les ressources humaines de l'Etat et commencé à former une élite pour sa succession. L'archétype de cette nouvelle élite malaise était Enche Abdul Rahman bin Andak, le secrétaire personnel du Sultan au cours de ses dernières années. Il reçut également le titre de Dato Sri Amar di Raja, devint secrétaire du Gouvernement de Johor et siégea au Conseil d'Etat. «Abdul Rahman, un neveu du Sultan, était un Malais «très intelligent», ayant reçu une éducation anglaise, qui devint le secrétaire personnel du Sultan... Selon Cecil Smith, c'était Abdul Rahman qui a rédigé les réponses du Sultan de Johor aux communiqués des autorités singapouriennes».

.....

ANNEXE 54

**EXTRAITS DE LA CONFÉRENCE DE PRESSE TENUE LE 13 MAI 1980 PAR HUSEIN ONN,
LE PREMIER MINISTRE MALAISIEEN, ET LEE KUAN YEW,
LE PREMIER MINISTRE SINGAPOURIEN**

JOURNALISTE : Monsieur le premier ministre, je suis M. McHill, je travaille pour le *Asian Wall Street Journal*.

LE PREMIER MINISTRE MALAISIEEN : Lequel ? Vous adressez-vous à mon homologue ?

JOURNALISTE : Je vais poser ma question aux deux (rires dans le fond). Il y a un point qui n'a manifestement pas été évoqué dans la déclaration conjointe : les discussions actuelles concernant la souveraineté sur plusieurs îles que la Malaisie a revendiquées dans la carte qu'elle a récemment publiée. Je me demandais si vous aviez d'une quelconque manière discuté de cette question et, dans l'affirmative, à quoi cette discussion a abouti.

LE PREMIER MINISTRE MALAISIEEN : Hé bien, comme nous l'avons expliqué ... je crois ... quand la carte a été publiée ... et je crois qu'il s'agit de la pratique habituelle des Etats lorsqu'ils publient une carte ... et cela ne veut pas dire que les pays concernés ou les pays qui revendiquent des îles ou des secteurs figurant sur la carte publiée par la Malaisie ... (pause) ... ne doivent pas attirer l'attention de la Malaisie sur certains de ses éléments. Mais nous avons toujours adopté comme position ... et, bien entendu, la publication de la carte par la Malaisie est une mesure unilatérale, et on ne peut pas régler les problèmes et les différends ... ni prendre possession des îles et des secteurs figurant sur la carte lorsque d'autres pays disent qu'ils peuvent eux aussi revendiquer ce secteur.

En ce qui concerne Singapour, je pense que cela concerne en particulier Batu Puteh ... (pause) ... Pulau Batu Puteh ... Branca ... (pause) ... Pedra Branca, sur laquelle se trouve le phare appelé phare de Horsburgh, et je l'ai indiqué à M. Lee Kuan Yew, en lui disant que nous avons reçu sa note concernant l'île et que nous devions en discuter. Et il s'agit de produire... Je pense que M. Lee Kuan Yew en est conscient... Il s'agit d'examiner tous les anciens documents qui peuvent exister permettant de prouver à qui, à quelle nation, à quel pays cette île appartient réellement, à la lumière des documents *éventuellement* disponibles. Et je pense que M. Lee Kuan Yew dit ... (pause) ... qu'il détient ... (pause) ... certains documents. Nous examinons nous aussi cette question car le statut précis de l'île n'est pas très clair selon nous et nous en tenons compte dans le ... (pause soudaine)... S'il existe de quelconques preuves à ce sujet, nous sommes prêts à régler cette question pacifiquement, amicalement.

JOURNALISTE : On prétend au sein de certains milieux que vous revendiquez le phare de Horsburgh afin de vous placer en position de force avant de vous en débarrasser en échange de la souveraineté sur l'autre groupe d'îles. Est-ce un élément de la stratégie malaisienne ?

LE PREMIER MINISTRE MALAISIEEN : Ce n'est pas comme cela que nous travaillons (rires dans le fond).

JOURNALISTE : Monsieur le premier ministre, tout mon travail comme cela.

LE PREMIER MINISTRE MALAISIEEN : (pause) Ce ... ce n'est pas ainsi que je travaille
(rires au fond).

JOURNALISTE : Très bien.

ANNEXE 55

«TROIS PERSONNES PORTÉES DISPARUES APRÈS LE NAUFRAGE D'UNE VEDETTE DE LA MARINE», *STRAITS TIMES*, 26 JUIN 1980 ET «LES PORTÉS DISPARUS DE LA MARINE ROYALE DE SINGAPOUR : LES AUTORITÉS CONCLUENT À UN ACCIDENT», *STRAITS TIMES*, 11 JUILLET 1981

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 56

EXTRAITS DE *THE REPUBLIC OF SINGAPORE NAVY*, ARCHIVES NAVALES DE SINGAPOUR, 1988

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 57

NOTE N° EC 8/2003 DE LA MALAISIE DATÉE DU 14 JANVIER 2003

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments au haut Commissariat de la République de Singapour et a l'honneur de se référer à la collision, le 3 janvier 2003 vers 23 h 30, entre un navire porte-conteneurs immatriculé aux Pays-Bas, l'ANL *Indonesia*, et un navire de la marine de Singapour, le RSS *Courageous*, à 01 21.3' de latitude nord et 104 24.6' de longitude est.

Le ministère des affaires étrangères exprime ses condoléances pour les pertes de vies humaines provoquées par la collision. Le Gouvernement de la Malaisie proteste toutefois contre la violation de ses eaux territoriales autour de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh par le navire de la marine de Singapour, le RSS *Courageous*, au moment de la collision. Il rappelle au Gouvernement de la République de Singapour qu'un phare a été construit sur Pulau Batu Puteh pour assurer la sécurité de la navigation. La présence constante de navires de surveillance de Singapour à proximité de l'île constitue un risque pour la navigation et est contraire à la présence et à l'entretien d'un phare sur Pulau Batu Puteh.

La collision ayant eu lieu dans les eaux territoriales malaisiennes, le ministère de la marine de la Malaisie a immédiatement ouvert une enquête sur l'incident. A cet égard, le Gouvernement de la Malaisie appelle le Gouvernement de la République de Singapour à faire état des circonstances ayant entraîné la collision et à déclarer si des substances dangereuses ont pu s'écouler. Un formulaire du ministère de la marine intitulé «procès verbal d'accident maritime» est joint à la présente. Il devra être rempli par le capitaine qui commandait le RSS *Courageous* au moment de l'incident et renvoyé au ministère de la marine de la Malaisie par l'intermédiaire du ministère des affaires étrangères de la Malaisie. Le Gouvernement de la Malaisie réaffirme que Pulau Batu Puteh fait partie du territoire malaisien, que l'espace aérien au-dessus de l'île et des eaux alentour fait partie de l'espace aérien malaisien et que les eaux autour de Pulau Batu Puteh font partie des eaux territoriales et de l'espace maritime de la Malaisie tels qu'illustrés sur la carte de 1979 des limites des eaux territoriales et du plateau continental de la Malaisie.

Le Gouvernement de la Malaisie rappelle que la présence de navires de surveillance de Singapour à proximité de Pulau Batu Puteh constitue un risque constant pour la sécurité de la navigation et n'étaye en rien les revendications de Singapour devant la Cour internationale de Justice. Il appelle le Gouvernement de la République de Singapour à retirer immédiatement tous ses navires des environs de Pulau Batu Puteh.

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de la République de Singapour les assurances de sa plus haute considération.

Putrajaya, le 14 janvier 2003

ANNEXE 58

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE SUR LA COLLISION ENTRE LE MV *EVERISE GLORY* ET
LE MV *UNI CONCORD* EN DATE DU 4 JUI 2005 PUBLIÉ PAR L'AUTORITÉ
MARITIME ET PORTUAIRE DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 59

**LETTRE DU 9 JUI 2005 ADRESSÉE À RAJA DATUK MALIK, DIRECTEUR GÉNÉRAL DU
DÉPARTEMENT DE LA MARINE DE MALAISIE PAR M. SEGAR, CAPITAINE DU
PORT (PORT MASTER) DE SINGAPOUR**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 60

NOTE N° MFA/SEA/00017/2005 DE SINGAPOUR EN DATE DU 13 JUI 2005

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 61

**COMMUNIQUÉS DE PRESSE DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DES PHILIPPINES
(SFA-AGR-389-05 DU 17 JUIN 2005, SFA-AGR-405-05 DU 21 JUIN 2005 ET
SFA-AGR-423-05 DU 24 JUIN 2005)**

**Le ministère des affaires étrangères et les ambassades des Philippines à Singapour et
à Kuala Lumpur organisent le transport de la dépouille du marin philippin
décédé lors d'une collision maritime à Singapour**

Le 16 juin 2005 — Le chargé d'affaires de l'ambassade des Philippines à Kuala Lumpur, en Malaisie, Luis T. Cruz, a informé le ministère des affaires étrangères que l'ambassade, avec les autorités malaisiennes compétentes et l'ambassade des Philippines à Singapour, prend les dispositions nécessaires à un rapatriement rapide vers les Philippines de la dépouille du marin philippin Rogelio D. Desamito.

Selon le rapport, la dépouille de M. Desamito a été retrouvée alors qu'elle dérivait en mer près de Pulau, Tioman, à Pahang, en Malaisie. La police de la zone a informé l'ambassade que le corps de M. Desamito avait été retrouvé le 11 juin 2005 vers 15 heures, dans un état de décomposition déjà avancé. L'ambassade a également été informée que le corps se trouve à présent à l'hôpital Muazamshah à Rompin, Pahang, pour autopsie et établissement des rapports de police.

Au ministère des affaires étrangères, le bureau du sous-secrétaire aux affaires des travailleurs migrants se charge de communiquer la triste nouvelle à la famille du défunt. Le bureau, avec l'ambassade des Philippines à Singapour, prend les dispositions nécessaires auprès de l'agent singapourien de M. Desamito, Rapid Shipping Pte. Ltd., pour faciliter le transport de la dépouille et régler la question des indemnités d'employé du défunt.

M. Desamito, âgé de 40 ans, était le commandant en second du MV *Everise Glory*, un cargo immatriculé en Malaisie, entré en collision le 4 juin vers 11 h 45 avec le MV *Uni Concord*, un porte-conteneurs immatriculé à Taïwan, alors qu'il naviguait au large de Pedra Branca, à Singapour. Le MV *Everise Glory* avait coulé et 5 des 21 membres d'équipage philippins avaient été légèrement blessés et rapidement soignés, alors que l'on craignait que M. Desamito, porté disparu, eût succombé.

L'ambassade des Philippines à Singapour a maintenu une étroite coopération avec les garde-côtes de Singapour et les ambassades des Philippines à Jakarta, en Indonésie, et à Kuala Lumpur, en Malaisie, afin de pouvoir communiquer toute nouvelle concernant la recherche, immédiatement entreprise, du marin philippin manquant. Le MV *Everise Glory* transportait 21 membres d'équipage philippins, y compris le défunt M. Desamito, les autres membres d'équipage étant indonésiens.

Entre-temps, l'ambassade des Philippines à Jakarta a indiqué au ministère que 18 des 20 membres d'équipage philippins survivants du MV *Everise Glory* avaient été rapatriés par Philippine Airlines le samedi 11 juin. Les deux autres Philippines, le commandant Ermelo L. Daelo et le matelot de deuxième classe Claro M. Malavi, sont restés afin d'aider les garde-côtes de Singapour dans leur enquête sur la collision.

Chaque membre d'équipage a reçu une somme de 2000 USD à titre d'indemnisation pour la perte de ses effets personnels et l'ambassade des Philippines à Singapour a apporté toute son aide aux 20 survivants philippins amenés à Singapour après l'accident. L'ambassade des Philippines a remis aux intéressés des documents de voyage afin de permettre leur rapatriement vers leur pays.

L'ambassade des Philippines à Singapour s'occupe du rapatriement rapide de la dépouille de M. Desamito, marin philippin

Le 21 juin 2005 — L'ambassadeur des Philippines à Singapour, Belen F. Anota, a indiqué au ministère des affaires étrangères que l'ambassade veillait à un rapatriement rapide aux Philippines de la dépouille du marin Rogelio Dres Desamito, commandant en second du MV *Everise Glory*, un cargo immatriculé en Malaisie, coulé au large de la côte de Singapour le 4 juin 2005 après sa collision avec le *Uni Concord*, un porte-conteneurs immatriculé à Taïwan.

L'ambassadeur Anota a déclaré que l'ambassade était en contact avec M. Collin Ang, manager de l'agent maritime Rapid Shipping Pte. Ltd., au sujet du rapatriement de la dépouille de M. Desamito. M. Ang a expliqué aux agents de l'ambassade que les représentants de la société malaisienne qui était propriétaire du *Everise Glory* étaient en contact direct avec l'ambassade des Philippines à Kuala Lumpur, en Malaisie, pour organiser le rapatriement.

L'ambassade avait auparavant aidé les 20 autres marins philippins qui travaillaient sur le *Everise Glory* à rentrer aux Philippines et à recevoir des indemnités pour la perte de leurs effets personnels (voir le communiqué SFA-AGR-373-05, daté du 15 juin 2005).

Les ambassades des Philippines en Malaisie et à Singapour participent au rapatriement aux Philippines de la dépouille du marin philippin décédé à la suite d'une collision dans les eaux de Singapour

Le 24 juin 2005 — Le ministère des affaires étrangères a annoncé aujourd'hui que la dépouille du marin philippin Rogelio D. Desamito a été envoyée dans son pays l'après-midi du dimanche 19 juin 2005 sur un vol de la Malaysian Airlines. La dépouille a été accueillie à l'aéroport par la famille du défunt et par des représentants du service chargé de la protection des travailleurs outre-mer.

Afin de garantir un rapatriement rapide de la dépouille aux Philippines, l'ambassade des Philippines à Kuala Lumpur, en Malaisie, et celle de Singapour ont étroitement collaboré avec les autorités compétentes et avec l'agent de M. Desamito.

M. Desamito, âgé de quarante ans, était le commandant en second du MV *Everise Glory*, un cargo immatriculé en Malaisie, entré en collision le 4 juin vers 11 h 45 avec le MV *Uni Concord*, un porte-conteneurs immatriculé à Taïwan, alors qu'il naviguait au large de Pedra Branca, à Singapour. Le MV *Everise Glory* avait à son bord 21 membres d'équipage philippins, y compris feu M. Desamito, le reste de l'équipage étant indonésien.

Le MV *Everise Glory* avait coulé et 5 des 21 membres d'équipage philippins avaient été légèrement blessés et rapidement soignés, alors que M. Desamito était porté disparu. L'après-midi du 11 juin 2005, la dépouille de M. Desamito a été retrouvée alors qu'elle dérivait en mer près de Pulau, Tioman, à Pahang, en Malaisie.

Un peu plus tôt le 11 juin, 18 des 20 membres d'équipage philippins survivants du MV *Everise Glory* avaient été rapatriés par Philippine Airlines. (Pour plus d'informations, voir les communiqués de presse du ministère des affaires étrangères SFA-AGR-373-2005 du 15 juin et SFA-AGR-389-2005 du 17 juin.)

ANNEXE 62

NOTE MFA/SEA/00025/2005 DE SINGAPOUR EN DATE DU 29 JUILLET 2005

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 63

NOTES DE LA MALAISIE DATÉES DU 2 AOÛT 2005 (PORTANT LES COTES EC 74/2005, EC 75/2005, EC 76/2005)

EC 74/2005

Le ministère des affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments au haut Commissariat de la République de Singapour et a l'honneur de se référer à la note diplomatique du ministère des Affaires étrangères de la République de Singapour (référence MFA/SEA/00017/2005) datée du 13 juin 2005 et relative à la collision entre le MV *Everise Glory* (un navire immatriculé en Malaisie) et le *Uni Concord* (un navire immatriculé à Taïwan) ainsi qu'au naufrage du premier navire, survenu le 4 juin 2005 dans les eaux territoriales malaisiennes au large de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

En ce qui concerne les opérations de recherche et de sauvetage menées par la marine de Singapour et les garde-côtes de la police de Singapour pour retrouver l'équipage du MV *Everise Glory*, le Gouvernement de la Malaisie a le plaisir de constater, d'après les déclarations de l'équipage, que celui-ci a été secouru par un navire indonésien, le KM *Sinar Mustika*, puis remis à un navire de la marine de Singapour et emmené dans ce pays. De tels actes manifestent des considérations humanitaires positives et le Gouvernement de la Malaisie remercie le Gouvernement de la République de Singapour pour l'aide apportée à l'équipage du MV *Everise Glory*, un navire immatriculé en Malaisie.

Toutefois, le Gouvernement de la Malaisie conteste vivement toutes les actions que le Gouvernement de la République de Singapour a entreprises par la suite, en particulier celles de la marine de Singapour et des garde-côtes de la police de Singapour après les opérations de recherche et de sauvetage, y compris les enquêtes menées sur l'accident. Ces actes, commis en violation des eaux territoriales de la Malaisie à Pulau Batu Puteh et aux alentours ne devraient pas être interprétés par Singapour comme des actes destinés à affirmer sa souveraineté sur l'île et autour de celle-ci. En effet, de tels actes ne constituent pas un comportement à titre de souverain à l'égard de Pulau Batu Puteh et ne sauraient être utilisés pour l'attribution d'une souveraineté territoriale.

Le Gouvernement de la Malaisie est profondément préoccupé par le fait que le Gouvernement de la République de Singapour ne lui a pas promptement notifié l'accident. L'autorité maritime et portuaire de Singapour n'a informé le ministère de la Marine de la Malaisie que sept heures après l'accident. Le Gouvernement de la Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que l'intervention de ses autorités dans l'accident ne s'est faite que parce que le navire *Uni Concord* avait signalé la collision aux services de trafic maritime (STM) de Singapour, division est, qui est la station assignée au secteur 9 selon les arrangements définis par le STRAITREP (système obligatoire de comptes rendus des détroits de Malacca et de Singapour, commun à la Malaisie, l'Indonésie et Singapour, mis en œuvre sous l'égide de l'OMI).

Le Gouvernement de la Malaisie réaffirme avec fermeté que l'accident survenu à 7,6 milles marins de Pulau Batu Puteh, à 01°25.46' de latitude nord et 104°29.39' de longitude est environ a clairement eu lieu dans les eaux territoriales malaisiennes, telles qu'elles sont illustrées sur la carte de 1979 des limites des eaux territoriales et du plateau continental de la Malaisie. Par conséquent, les allégations de Singapour concernant des intrusions du ministère de la Marine de la Malaisie sont injustifiables. Le ministère de la Marine de la Malaisie a à tout moment agi en toute légalité, dans la limite de ses compétences et dans sa juridiction.

Le Gouvernement de la Malaisie conteste en outre la mise en place d'une bouée par le navire de Singapour dont le numéro officiel est SR 9543, à 001°25.132' de latitude nord et 104°29.134' de longitude est, 500 mètres à l'ouest du naufrage. Cette mise en place n'a pas été faite conformément à la recommandation de l'Association internationale de la signalisation maritime (AISM), selon laquelle la signalisation d'un danger isolé, lorsque celui-ci est entouré d'eaux navigables, doit être construite sur le danger isolé ou amarrée au-dessus du danger isolé. L'acte de Singapour, qui donnait une impression fautive de l'emplacement du risque, a constitué un danger pour la navigation.

Le Gouvernement de la Malaisie souligne à l'inverse que la mise en place de bouées par son ministère de la Marine s'est faite conformément aux obligations internationales de la Malaisie qui découlent de la convention SOLAS de 1974 et des recommandations de l'AISM. La pose des bouées a eu lieu à la suite d'une analyse complète du meilleur emplacement pour l'installation des aides à la navigation. Le ministère de la Marine de la Malaisie a posé la première bouée dans le but d'assurer rapidement la sécurité de la navigation, en particulier pour les bâtiments qui naviguent selon le dispositif de séparation du trafic (DST). Le ministère a jugé prudent de faire poser une deuxième bouée sur l'épave car celle-ci était susceptible de se déplacer sous l'influence des courants et des marées. La position, amarrée, de la bouée rattachée à l'épave a également été choisie après consultation du sauveteur (Smit International). La bouée n'a à aucun moment gêné les opérations de ramassage des éléments polluants. En outre, les avis concernant le naufrage émis par le ministère de la Marine de la Malaisie et le réceptionnaire de l'épave pour l'Etat de Johor étaient conformes à l'ordonnance malaisienne de 1952 sur la marine marchande et relevaient tout à fait de la compétence de ces autorités. Le Gouvernement de la Malaisie rappelle que tous les actes pris par le ministère de la Marine pour signaler le naufrage, émettre des avertissements à la navigation et signaler l'enlèvement de l'épave, ainsi que pour contrôler et prévenir la pollution, sont conformes à la loi malaisienne et aux conventions internationales, ainsi qu'aux recommandations internationales dont l'objet est de garantir que des mesures rapides soient prises pour la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin.

Le Gouvernement de la Malaisie rappelle que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie du territoire de la Malaisie et relevé de la souveraineté de celle-ci. Il rappelle de surcroît que tous les actes, quels qu'ils soient, pris par la Malaisie sur son territoire, y compris les actes relatifs à Pulau Batu Puteh, aux eaux et à l'espace aérien alentour, relèvent de l'exercice légitime de sa souveraineté et de sa compétence. Les navires et aéronefs de la marine royale malaisienne, des forces aériennes royales malaisiennes, de la police maritime malaisienne et du ministère de la Marine malaisien effectuent des patrouilles et mènent toutes leurs activités normales dans les eaux territoriales, les espaces maritimes et aériens de la Malaisie sur Pulau Batu Puteh, au-dessus et autour de cette île, et continueront de le faire.

Par ailleurs, la Malaisie informe le Gouvernement de la République de Singapour qu'elle n'a pas agi contrairement à l'accord de renvoi du différend relatif à l'île de Pulau Batu Puteh à la Cour internationale de Justice pour un règlement amiable. En fait, les actes de la Malaisie sont conformes à ce qu'elle a toujours entrepris et continuera à entreprendre à l'avenir. A cet égard, la Malaisie exprime sa profonde préoccupation face à la déclaration de Singapour selon laquelle «aussi nombreux que soient les actes entrepris au nom des navires du Gouvernement de la Malaisie, ceux-ci n'influenceront en rien le règlement du litige par la Cour internationale de Justice». La Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que, quelle que soit l'intensité de ses protestations, celles-ci n'influenceront pas le règlement du litige et ne la dissuaderont pas de poursuivre ses actions sur Pulau Batu Puteh et aux alentours.

La Malaisie répète que la présence de Singapour sur Pulau Batu Puteh et aux alentours ne constitue pas une affirmation de souveraineté. Elle rappelle à cet égard au Gouvernement de la République de Singapour que sa présence sur Pulau Batu Puteh à des fins d'administration et d'entretien du phare de Horsburgh a lieu en vertu d'une autorisation de la Malaisie.

Le ministère des Affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de la République de Singapour les assurances de sa plus haute considération.

Putrajaya, le 2 août 2005

EC 75/2005

Le ministère des Affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments au haut Commissariat de la République de Singapour et a l'honneur de se référer à la note diplomatique du ministère des Affaires étrangères de la République de Singapour (référence MFA/SEA/00025/2005) datée du 29 juillet 2005 et relative à l'enlèvement de l'épave du *MV Everise Glory*, navire malaisien, située dans les eaux territoriales de la Malaisie au large de l'île malaisienne de Pulau Batu Puteh.

Le Gouvernement de la Malaisie rejette catégoriquement l'allégation du Gouvernement de la République de Singapour selon laquelle le ministère de la Marine de la Malaisie a agi en violation de la souveraineté de Singapour sur la zone concernée, a fait obstacle à l'enlèvement de l'épave et l'a retardée. Il rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie du territoire de la Malaisie et s'est toujours trouvée placée sous la souveraineté de celle-ci. L'espace aérien au-dessus de Pulau Batu Puteh et des eaux alentour fait partie de l'espace aérien malaisien et les eaux autour de Pulau Batu Puteh font partie des eaux territoriales et de l'espace maritime de la Malaisie tels qu'illustrés sur la carte de 1979 des limites des eaux territoriales et du plateau continental de la Malaisie.

Le Gouvernement de la Malaisie proteste vivement contre la remise, par l'autorité maritime et portuaire de Singapour, d'un «ordre d'enlever» aux propriétaires du navire le 6 juin 2005. Cet ordre prescrivait l'enlèvement complet de l'épave, ce qui allait à l'encontre des mesures prises par les propriétaires pour se conformer à l'ordre d'enlèvement délivré le 14 juillet 2005 par le ministère de la Marine de la Malaisie ordonnant un enlèvement partiel de l'épave. Le Gouvernement de la Malaisie souligne que la décision du ministère de la Marine de la Malaisie d'ordonner un enlèvement partiel de l'épave avait été soigneusement examinée, avis d'experts à l'appui. Le temps étant l'élément clé de la sécurité de la navigation, le ministère de la Marine de la Malaisie est entièrement convaincu qu'un enlèvement partiel de l'épave est, de loin, une solution beaucoup plus raisonnable que l'enlèvement complet. La profondeur de 27 mètres dont le dégagement est prescrit au repère de l'Amirauté (*ACD*) par le ministère de la Marine de la Malaisie est plus que suffisante pour répondre aux besoins des bâtiments naviguant dans la zone, qui doivent disposer d'un espace de 3,5 mètres sous la quille, espace exigé pour les navires à fort tirant d'eau qui passent par les détroits de Malacca et de Singapour et défini en 1998 par le comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale lors de sa soixante-neuvième session. L'enlèvement partiel, qui raccourcit la période de perturbation de la navigation et des manœuvres des navires par rapport au délai qu'induirait un enlèvement complet, réduit le risque d'incidents malencontreux dans la zone. Le Gouvernement de la Malaisie tiendra le Gouvernement de la République de Singapour pleinement responsable de toute perte de vie et de tout dommage, y compris la pollution des eaux et zones côtières malaisiennes, qu'un accident pourrait provoquer au cas où Singapour entreprendrait unilatéralement d'enlever totalement l'épave au mépris complet de la sécurité de la navigation et de la juridiction malaisienne sur l'épave. Il invite fermement le Gouvernement de la République de Singapour à renoncer immédiatement à entreprendre toute mesure d'enlèvement de l'épave.

Le Gouvernement de la Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que les deux Etats ont renvoyé devant la Cour internationale de Justice la question de la souveraineté sur Pulau Batu Puteh. Il souligne à cet égard que tous les actes accomplis par le Gouvernement de la République de Singapour sur Pulau Batu Puteh et aux alentours, dans son espace aérien et dans les eaux territoriales adjacentes, n'étaient en rien les revendications de Singapour. Le Gouvernement de la Malaisie appelle par conséquent le Gouvernement de Singapour à s'abstenir de toute autre violation des eaux territoriales et de l'espace aérien de Pulau Batu Puteh et des alentours.

Le ministère des Affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de la République de Singapour les assurances de sa plus haute considération.

Putrajaya, le 2 août 2005

EC 76/2005

Le ministère des Affaires étrangères de la Malaisie présente ses compliments au haut Commissariat de la République de Singapour et a l'honneur de se référer à l'enlèvement de l'épave du MV *Everise Glory*, navire malaisien.

Sans préjuger des revendications respectives de la Malaisie et de Singapour relatives à la souveraineté sur Pedra Branca/Pulau Batu Puteh, Middle Rocks et South Ledge, différend pendant devant la Cour internationale de Justice, le Gouvernement de la Malaisie a l'honneur de proposer, dans l'intérêt de la sécurité maritime et de la navigation internationale et dans un esprit de résolution à l'amiable du présent litige, que des discussions bilatérales aient lieu dès que possible entre la Malaisie et Singapour dans le but de parvenir à un accord mutuellement acceptable pour assurer l'enlèvement, de manière appropriée, de l'épave du MV *Everise Glory*. Cette initiative va dans le sens de l'entente générale conclue à Batam le 1^{er} août 2005 entre leurs Excellences le ministre des Affaires étrangères de la Malaisie et le ministre des Affaires étrangères de la République de Singapour.

Nonobstant la proposition ci-dessus, le Gouvernement de la Malaisie rappelle au Gouvernement de la République de Singapour que le différend sur Pulau Batu Puteh a déjà été renvoyé devant la Cour internationale de Justice, de sorte que ni l'un ni l'autre Etat ne saurait se fonder de manière crédible sur des actes relatifs au MV *Everise Glory* pour appuyer sa revendication de souveraineté devant cette juridiction. Par conséquent, le Gouvernement de la Malaisie appelle vivement le Gouvernement de la République de Singapour à mettre immédiatement fin à toute action unilatérale concernant l'enlèvement de l'épave, dans le respect de l'entente susmentionnée entre les ministres des Affaires étrangères des deux Etats destinée au règlement amiable de ce litige.

Le ministère des Affaires étrangères de la Malaisie saisit cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de la République de Singapour les assurances de sa plus haute considération.

Putrajaya, le 2 août 2005

ANNEXE 64

NOTE MFA/SEA/00026/2005 DE SINGAPOUR EN DATE DU 3 AOÛT 2005

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 65

NOTE EC 77/2005 DE LA MALAISIE EN DATE DU 3 AOÛT 2005

[Annexe non traduite.]

ANNEXE 66

**DÉCLARATION COMMUNE DES GOUVERNEMENTS DE LA MALAISIE ET DE SINGAPOUR SUR
L'ENLÈVEMENT DE L'ÉPAVE DU MV *EVERISE GLORY* EN DATE DU 5 AOÛT 2005**

[Annexe non traduite.]
