

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 LA MALAISIE

VOLUME 3

Annexes 21-113

25 mars 2004

[Traduction du Greffe]

Table des matières

	page
Annexe MM 21	Missive générale du 26 décembre 1662 adressée aux dix-sept directeurs de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales à Amsterdam par le gouverneur général et le conseil de la Compagnie à Batavia, VOC 1238..... 1
Annexe MM 22	Missive du 1 ^{er} avril 1655 adressée au gouverneur général et au conseil de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales à Batavia par le gouverneur Thijssen de Melaka, VOC 1209 2
Annexe MM 23	Journal de John Crawford, extrait du 7 décembre 1818..... 3
Annexe MM 24	Lettre du 1 ^{er} octobre 1824 adressée à G. Swindon, secrétaire du gouvernement, par le résident Crawford, (1853) 7, <i>Journal of the Indian Archipelago</i> , p. 356-357 4
Annexe MM 25	Lettre du 18 août 1827 adressée au conseiller résident, à Singapour, par le résident de Rhio, extrait reproduit in A. C. Baker, «Some Account of the Anglo-Dutch Relations in the East at the Beginning of the 19 th Century Based on the Records Preserved in the Colonial Secretary's Office in Singapore, and in the Resident's Office in Malacca» [Récit des relations anglo-néerlandaises en Orient au début du XIX ^e siècle, fondé sur les dossiers du bureau du secrétaire aux colonies à Singapour et du bureau du résident en poste à Malacca], 1913, <i>Jour. Straits Branch R. A. Soc.</i> , vol. 64, t. 1, p. 40-42 5
Annexe MM 26	Lettre du 8 septembre 1827 adressée au secrétaire du gouvernement de l'île du prince-de-Galles, Singapour et Malacca par le conseiller résident en poste à Singapour, rééditée in A. C. Baker, «Some Account of the Anglo-Dutch Relations in the East at the Beginning of the 19 th Century Based on the Records Preserved in the Colonial Secretary's Office in Singapore, and in the Resident's Office in Malacca» [Récit des relations anglo-néerlandaises en Orient au début du XIX ^e siècle, fondé sur les dossiers du bureau du secrétaire aux colonies à Singapour et du bureau du résident en poste à Malacca], 1913, <i>Jour. Straits Branch R.A. Soc.</i> , vol. 64, t. 1, p. 45-46 7
Annexe MM 27	Rapport du 5 décembre 1828 présenté par E. Presgrave, directeur de l'enregistrement des importations et des exportations à K. Murchison, conseiller résident, <i>Straits Settlements Factory Records</i> , série W, p. 159 9
Annexe MM 28	Lettre du 22 décembre 1829 adressée au conseiller résident par le secrétaire du gouvernement à Fort Cornwallis 15
Annexe MM 29	«Navires disparus — navigation vers la Chine», <i>Singapore Free Press</i> , 13 octobre 1836 (extrait) 17
Annexe MM 30	Article paru le 26 novembre 1836 dans <i>The Canton Press</i> Le capitaine Horsburgh..... 18
Annexe MM 31	<i>The Canton Press</i> , Canton, 10 décembre 1836 21
Annexe MM 32	<i>The Canton Register</i> , 10 janvier 1837 23

Annexe MM 33	<i>Singapore Free Press</i> , 9 février 1837.....	24
Annexe MM 34	«The Horsburgh Memorial», <i>Singapore Free Press</i> , 5 avril 1838.....	26
Annexe MM 35	Lettre du 1 ^{er} mars 1842 adressée à S. G. Bonham Esqre, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, aux bons soins de MM. John Purvis & Co., Singapour, par Jardine Matheson & Co., trésorier du China Fund for a testimonial to the memory of the late James Horsburgh Esqre.....	27
Annexe MM 36	Lettre du 4 avril 1842 adressée à Jardine Matheson & Co., trésorier du Fonds chinois pour un hommage à la mémoire de feu James Horsburgh par S. G. Bonham, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles.....	28
Annexe MM 37	Lettre du 1 ^{er} mai 1842 adressée à S. G. Bonham, gouverneur de l'île du prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement.....	29
Annexe MM 38	Lettre du 23 juillet 1842 adressée à G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement, par S. G. Bonham, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	30
Annexe MM 39	Lettre du 31 août 1842 adressée à S. G. Bonham, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement du Bengale.....	31
Annexe MM 40	<i>Singapore Free Press</i> , 25 mai 1843.....	32
Annexe MM 41	Lettre du 1 ^{er} octobre 1844 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, par E. Belcher, capitaine du HMS <i>Samarang</i>	33
Annexe MM 42	Lettre du 31 octobre 1844 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, par John Purvis & Co.	35
Annexe MM 43	Rapport du 20 novembre 1844 adressée à Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	36
annexe MM 44	Lettre du 25 novembre 1844 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, Singapour et Malacca par le sultan Allie de Johore, d'après la traduction anglaise de T. Church, conseiller résident.....	40
Annexe MM 45	ettre 25 novembre 1844 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, Singapour et Malacca par la dato tamungong de Johore, d'après la traduction anglaise de T. Church, conseiller résident.....	41
Annexe MM 46	Lettre du 28 novembre 1844 adressée à F. Currie, secrétaire du gouvernement des Indes, par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	42
Annexe MM 47	Lettre du 22 août 1845 adressée à C. Beadon, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	45

Annexe MM 48	«Erection of a Light-House on Romania Island», <i>Bombay Times and Journal of Commerce</i> , 10 January 1846.....	46
Annexe MM 49	«Un phare à Singapour», <i>The Times</i> , jeudi 22 janvier 1846.....	47
Annexe MM 50	Lettre du 18 avril 1846 adressée au secrétaire de la Compagnie des Indes orientales par N. B. Hamilton, secrétaire de l'Amirauté (pièce jointe n° 2 à la lettre du 6 mai 1846 adressée au gouverneur général de l'Inde en conseil par le directoire).....	48
Annexe MM 51	Lettre du 26 août 1846 adressée à G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement du Bengale par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	50
Annexe MM 52	«Présentation d'une épée à S. A. le tomongong sri maharajah de Johore», <i>Straits Times</i> , 5 septembre 1846.....	52
Annexe MM 53	Note interne du 30 septembre 1846 de W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca	53
Annexe MM 54	Lettre du 3 octobre 1846 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, par G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement du Bengale.....	54
Annexe MM 55	Note interne n° 14 du 3 octobre 1846 de W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	55
Annexe MM 56	Lettre du 23 avril 1850 adressée au vénérable maître de la loge «Zetland in the East» par W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca.....	56
Annexe MM 57	«Le phare Horsburgh», <i>Straits Times</i> , 28 mai 1850	57
Annexe MM 58	Lettre du 2 novembre 1850 adressée à T. Church, conseiller résident à Singapour, par J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour.....	61
Annexe MM 59	Lettre du 7 novembre 1850 adressée à W. J. Butterworth, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par T. Church, conseiller résident de Singapour.....	66
Annexe MM 60	J. T. Thomson, «Account of the Horsburgh Lighthouse» [Au sujet du phare Horsburgh], <i>Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia</i> , 1852, vol. 6, série, p. 430 (extrait).....	67
Annexe MM 61	Règlement des gardiens de phare, in J. T. Thomson, «Account of the Horsburgh Lighthouse», <i>Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia</i> , 1852, vol. 6, série 1, app. V.....	68
Annexe MM 62	Echange de lettres datées des 7 octobre 1860, 27 octobre 1860 et 26 novembre 1860 entre le sultan de Selangor et le gouverneur des Etablissements des détroits, relatif au phare du cap Rachado	71
Annexe MM 63	Lettre du 20 mars 1886 adressée au comte Granville, principal secrétaire d'Etat aux colonies, par le sultan de Johore	72

Annexe MM 64	Lettre du 21 mai 1901 adressée au secrétaire aux colonies par le gouverneur des Etablissements des détroits, avec pièces jointes	74
Annexe MM 65	Etats malais fédérés, Proceedings of the Federal Council [réunions du Conseil fédéral], 8 juillet 1913, p. A1-A2, B8	75
Annexe MM 66	Colonie des Etablissements des détroits, <i>Blue book for the Year 1914</i> [Livre bleu de l'année 1914], Singapour, bureau des impressions du gouvernement, 1915, p. v2, v3, c24, c52, c57, g10, g15, g22, g35, g38, k1, k28, k102	76
Annexe MM 67	Lettre n° CSO.11629/52 du 12 juin 1953 adressée au conseiller britannique du Johor par J. D. Higham, au nom du secrétaire colonial de Singapour, y compris l'annexe A (extrait du traité de 1824 de M. John Crawford) et l'annexe B (extrait d'une dépêche datée du 28 novembre 1844 du gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, Singapour et Malacca au secrétaire au gouvernement de l'Inde)	77
Annexe MM 68	Lettre, avec pièces jointes, de juillet 1953 adressée au commissaire général adjoint aux affaires coloniales de Singapour par A. G. B. Colton, pour le secrétaire colonial de Singapour	79
Annexe MM 69	Lettre n° SSJ.1120/53/6 du 21 septembre 1953 adressée au secrétaire colonial de Singapour par M. Seth Bin Saaid, secrétaire d'Etat par intérim du Johor	81
Annexe MM 70	Mémoire interne daté du 1 ^{er} [2 sic] octobre 1953 adressé à l'attorney general de Singapour par le secrétaire colonial de Singapour, et sa réponse	82
Annexe MM 71	<i>Annual Report of the Rural Board of Singapore</i> [Rapport annuel du bureau des affaires rurales de Singapour], 1953, Singapour, bureau des impressions du gouvernement, chap. 1, p. 1	83
Annexe MM 72	<i>Annual Report of the Rural Board of Singapore</i> [Rapport annuel du bureau des affaires rurales de Singapour], 1956, Singapour, bureau des impressions du gouvernement, chap. 1, p. 1	84
Annexe MM 73	Lettre du 1 ^{er} mai 1964 adressée au directeur des affaires maritimes de Singapour par le directeur des affaires maritimes de Malaisie, et réponse datée du 13 mai 1964	85
Annexe MM 74	J. A. L. Pavitt, <i>First Pharos of the Eastern Seas : Horsburgh Lighthouse</i> [Premiers phares des mers d'Orient : phare de Horsburgh], conseil des droits de phare de Singapour, Singapour, 1966, p. 51	86
Annexe MM 75	<i>Straits Times</i> , 17 avril 1968	87
Annexe MM 76	Lettre de promulgation en date du 16 juillet 1968 adressée à la division du personnel naval du ministère de la défense, à Kuala Lumpur, par le contre-amiral K. Thanabalasingham	88
Annexe MM 77	H. W. Dalton, «Exploitation pétrolière en Extrême-Orient en 1968» (1969) 53 <i>Bulletin of the American Association of Petroleum Geologists</i> 1789, p. 1792, 1793, 1798	90

Annexe MM 78	Communiqué de presse des délégations indonésienne et malaisienne participant aux pourparlers relatifs à la délimitation des plateaux continentaux entre la Malaisie et la République d'Indonésie, Kuala Lumpur, 22 septembre 1969	92
Annexe MM 79	<i>Singapore Facts and Pictures</i> [Singapour, Images et faits], 1972, ministère singapourien de la culture, 1972, p. 1-3, 148-150	93
Annexe MM 80	Note 30/80 du 14 février 1980 adressée au haut commissariat pour la Malaisie par le ministère des affaires étrangères de Singapour.....	96
Annexe MM 81	Note du 28 février 1989 adressée à la haute commission de Malaisie par le ministère des affaires étrangères de Singapour	97
Annexe MM 82	Liste des notes diplomatiques de Singapour sur Paulu Batu Puteh, février 1980-janvier 2004.....	98
Annexe MM 83	<i>Singapore Facts and Pictures</i> [Singapour, Images et faits], 1992, Singapour, ministère de l'information et des arts, 1992, p. 1, 178.....	99
Annexe MM 84	Loi n° VI de 1852 (Indes) relative à la compensation des frais liés au phare de Pedra Branca.....	102
Annexe MM 85	Loi n° XIII de 1854 (Inde).....	104
Annexe MM 86	Sentence du 1 ^{er} septembre 1868 rendue par le gouverneur H. St George Ord, en vertu du traité conclu le 17 juin 1862 entre Pahang et Johore.....	108
Annexe MM 87	Rapport du 18 février 1898 de la commission de délimitation de Johore	109
Annexe MM 88	Constitution du Johore, 14 avril 1895 ; texte anglais in J. de V. Allen, A. J. Stockwell et L. R. Wright (sous la dir. de), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia, 1761-1963</i> , New York, Oceana, 1981, vol. I, p. 77 (Johore Document of 14 september 1895).....	114
Annexe MM 89	Contrat conclu le 6 octobre 1900 entre Ibrahim, sultan de Johor, et sir James Alexander Swettenham, administrateur du gouvernement de la colonie des Etablissements des détroits.....	116
Annexe MM 90	Ordonnance de la colonie de Singapour n° XVII de 1912 portant abrogation partielle de la loi des Indes n° XIII de 1854 et prévoyant de nouvelles modalités d'exploitation des phares dans les détroits de Malacca	118
Annexe MM 91	Ordre en conseil n° 463 de 1946 relatif à l'Union malaise (extraits)	120
Annexe MM 92	Ordonnance en conseil de 1946 relative à la colonie de Singapour (Royaume-Uni).....	122
Annexe MM 93	Ordonnance de transfert de pouvoirs et d'interprétation de 1946 (Union malaise)	126
Annexe MM 94	Ordonnance n° 11 de 1948 portant modification de l'ordonnance de transfert de pouvoirs et d'interprétation (Fédération de Malaya).....	129

Annexe MM 95	Arrêté de couvre-feu de 1948 relatif au détroit de Johor (Singapour).....	131
Annexe MM 96	Accord de 1948 relatif à la Fédération de Malaya (extraits)	132
Annexe MM 97	Ordonnance de 1951 relative à l'interprétation et aux dispositions générales (Singapour).....	134
Annexe MM 98	Ordonnance n° 18 de 1952 portant modification de l'ordonnance relative à l'interprétation et aux dispositions générales (Singapour)	135
Annexe MM 99	Ordonnance n° 4 de 1953 de la Fédération de Malaya relative aux droits de phare	136
Annexe MM 100	Accord du 5 Août 1957 en vue de l'établissement de la Fédération de Malaya en tant que pays indépendant souverain au sein du Commonwealth, Kuala Lumpur, <i>British & Foreign State Papers</i> , vol. 163, p. 46.....	139
Annexe MM 101	Ordonnance de 1957 relative aux droits de phare	141
Annexe MM 102	Ordonnance (modificative) n° 20 de 1958 de Singapour relative aux droits de phare	144
Annexe MM 103	Loi de 1958 relative à l'Etat de Singapour (Royaume-Uni).....	146
Annexe MM 104	Ordonnance n° 2 de 1960 portant modification de l'ordonnance relative à l'interprétation et aux dispositions générales	148
Annexe MM 105	Loi (modificative) n° 21 de 1961 de la Fédération de Malaya relative aux droits de phare	149
Annexe MM 106	Loi n° 26 de 1963 relative à la Malaisie (Fédération de Malaya) (extraits)	151
Annexe MM 107	Loi de 1963 sur la Malaisie (Royaume-Uni).....	152
Annexe MM 108	Proclamation relative à Singapour, 1965.....	157
Annexe MM 109	Loi d'interprétation de 1963 (République de Singapour) lois — supplément n° 3 du 28 décembre 1965.....	158
Annexe MM 110	Accord pétrolier relatif aux terrains off-shore conclu le 16 avril 1968 en application de l'article 9 de la loi de 1966 sur l'extraction pétrolière entre le Gouvernement de la Malaisie et la Continental Oil Company of Malaysia, concernant 24 000 milles carrés (approximativement) du plateau continental adjacent à la côte est de la Malaisie occidentale (extraits)	159
Annexe MM 111	Ordonnance n° 7 sur l'état d'urgence (pouvoirs essentiels) de 1969, Nations Unies, série législative, ST/LEG/SER.B/16.....	161
Annexe MM 112	Loi n° 12 relative aux droits de phare de Singapour de 1969.....	165
Annexe MM 113	Loi malaise n° 317 de 1985 sur la pêche (extraits).....	167

ANNEXE MM 21

MISSIVE GÉNÉRALE DU 26 DÉCEMBRE 1662 ADRESSÉE AUX DIX-SEPT DIRECTEURS DE LA COMPAGNIE NÉERLANDAISE DES INDES ORIENTALES À AMSTERDAM PAR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL ET LE CONSEIL DE LA COMPAGNIE À BATAVIA, VOC 1238

Malacca

Selon la dernière lettre et d'après les informations provenant de Malacca, une jonque chinoise a été saisie autour du Hook of Barbukit. Elle venait de Heijtingh [?], lieu qui relève de l'autorité de Coxinga. Le navire «Hart» et la frégate «Gange» sont également arrivés à Malacca le 9 juillet, apportant des lettres des 10 et 11 mai dans lesquelles il était notamment indiqué que les croiseurs [VOC] se trouvant dans la zone du Hook of Barbukit avaient saisi une jonque cantonaise. Deux Néerlandais de Canton ont également amené ici, à Batavia, des informations, ou documents, en ce sens. Compte tenu de ces éléments et d'autres circonstances, nous avons estimé que les intéressés avaient pour seule intention de faire du commerce ici et à Malacca, et qu'ils ne sont pas des sujets de Coxinga. L'apparition de ces jonques à Melaka a déjà apporté quelque commerce, mais nous n'avions plus, ou que très peu, de poivre dans notre entrepôt, ce qui est à regretter car il s'agit d'une denrée très prisée de ces gens. Le roi de Johor a dépêché un envoyé auprès du gouverneur de Melaka pour faire état du profond déplaisir que lui a causé la saisie des deux jonques susmentionnées, non sans user d'invectives et de menaces pour le cas où la même chose se reproduirait à l'avenir. Nous avons toutefois fait comprendre à l'envoyé que les Chinois en question étaient venus à Malacca de leur propre gré. Il était satisfait et précisa que son maître avait été mal informé. Nous espérons donc que le roi de Johor, même s'il est autoritaire et arrogant, comme le montre le récit que nous venons d'exposer, ne fera plus allusion à cet incident.

ANNEXE MM 22

**MISSIVE DU 1^{ER} AVRIL 1655 ADRESSÉE AU GOUVERNEUR GÉNÉRAL ET AU CONSEIL
DE LA COMPAGNIE NÉERLANDAISE DES INDES ORIENTALES À BATAVIA
PAR LE GOUVERNEUR THJJSSEN DE MELAKA, VOC 1209**

Résumé et passages pertinents

Un commerçant privé, Nicholaes Vermaer, raconte qu'il est venu sur son *wangkang* [bateau de construction chinoise qui mesure généralement entre 16,5 et 19,5 mètres de long] de Taïwan à Johor, où il a trouvé une jonque contenant une belle cargaison provenant d'Amoy et deux jonques provenant de Quemoy. Elles viennent dans cette région notamment pour le poivre. Le gouverneur I. Thyssen a ainsi recommandé ce qui suit :

«à l'avenir, au moins deux yachts devront croiser au sud du détroit de Singapour sous le Hook of Barbukit et au voisinage de Pedra Branca pour empêcher qu'elles [les jonques chinoises] ne s'engagent [sur le fleuve Johor] et faire en sorte de les amener ici [Melaka] ou à Batavia. Comme à maintes autres occasions, nous n'osons pas agir sans instructions du prince de Johor, si celui-ci n'est pas tout à fait acquis à cette idée. Nous attendons donc loyalement vos ordres et instructions, pour savoir quelles suites donner à cette affaire...»

ANNEXE MM 23

JOURNAL DE JOHN CRAWFURD, EXTRAIT DU 7 DÉCEMBRE 1818

[7 décembre] où l'on trouve de l'eau douce. Le meilleur point d'eau se trouve sur la rive sud près d'un point qui forme l'extrémité orientale. Les pointes de ces baies sont rocheuses et abritent grand nombre de petites huîtres ; non loin du point d'eau se trouvent des îlots, il y en a cinq ou six, proches l'un de l'autre. Des arbres y poussent, fréquentés par les pigeons. Romania constitue la partie orientale du détroit de Singapour ; l'entrée est divisée en deux chenaux par un groupe de rochers, dont le plus important, qui culmine à 20 pieds au-dessus du niveau de la mer, a été nommé Pedro Branca par les Portugais. Ce rocher est recouvert des déjections de nombreuses mouettes et oiseaux tropicaux, ce qui lui donne un aspect blanc brillant. Cap Binting et cap Bettam ainsi qu'un grand groupe d'îles au large de la côte orientale de Sumatra forment la frontière méridionale. Les grandes îles sont modérément élevées. Sur Bintang se trouvent deux monts remarquables à côte abrupte qui s'élèvent à une certaine hauteur et constituent de bons repères pour les marins qui naviguent dans ces étroits chenaux. La côte malaise, celle de Sumatra et les îles adjacentes sont couvertes de bois de qualité. L'entrée des détroits a une largeur de 9 milles mais est plus étroite à proximité de Malacca en raison de la présence d'îlots. Midi : au large des îles, à 3 milles environ dans un nouveau chenal que nous avons découvert la saison dernière lors de l'exploration de cette côte.

[Mardi 8] Vent léger et pluies violentes par intervalles le soir et la nuit. A 23 heures, arrivons à un mouillage situé à 10 milles environ à l'ouest de Pedra Branca. A l'aube, ... contre une forte brise. A midi, avons jeté l'ancre à l'entrée d'un passage qui mène à la grande ville marchande malaise de Johore...

.....

ANNEXE MM 24

LETTRE DU 1^{ER} OCTOBRE 1824 ADRESSÉE À G. SWINDON, SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT,
PAR LE RÉSIDENT CRAWFURD, (1853) 7, *JOURNAL OF THE
INDIAN ARCHIPELAGO*, P. 356-357

Ayant lu, dans le Journal officiel néerlandais, une copie authentique du traité conclu à Londres en mars dernier avec le Gouvernement des Pays-Bas, je sollicite la permission de présenter au gouverneur général en conseil certaines observations, concernant notamment les accords qui ont récemment été conclus sur place avec les chefs indigènes.

Selon l'article 10 du traité, qui concerne la ville et le fort de Malacca, «Sa Majesté des Pays-Bas s'engage, et engage ses sujets, à ne jamais s'établir dans une quelconque partie de la péninsule de Malacca et à ne jamais conclure de traité avec un quelconque prince ou chef indigène ou Etat de la péninsule.» En vertu de cet article, la nomination en qualité de sultan et *toomoongong* de Johor qui est prévue dans l'accord local au bénéfice des chefs indigènes semble ne faire aucun doute et doit être approuvée.

Selon l'article 12 du traité, Sa Majesté britannique atteste qu'il ne sera créé aucun établissement britannique dans les îles Carimon, Battan, Bintang et Lingin ni sur aucune autre île au sud du détroit de Singapour et qu'aucun autre traité ne sera conclu, par autorité britannique, avec les chefs de ces îles. La cession qui nous a été accordée par les princes indigènes de l'île de Singapour proprement dite et des îlots adjacents, dans la mesure de 10 milles géographiques de la côte, n'est en rien remise en cause par la condition dont il s'agit, puisque, même selon l'interprétation la plus large, l'ensemble des territoires touchés par la cession se trouve au nord des limites méridionales du détroit de Singapour.

Je me permets d'attirer l'attention du gouverneur général en conseil sur certaines questions qui risquent de se poser au sujet de l'interprétation des articles 10 et 12 du traité conclu avec le Gouvernement néerlandais. En vertu de l'article 10, la ville et le fort de Malacca, ainsi que leurs dépendances, sont cédés au Gouvernement britannique. Au moment de la conclusion du traité, l'établissement de Rhio, situé sur l'île de Bintang, était strictement, et à tous égards, une dépendance de Malacca, comme cela a été le cas à tout moment de son histoire liée au Gouvernement néerlandais. Ainsi, d'après cette disposition, ce lieu devrait devenir possession britannique. Mais l'article 12, qui dispose expressément qu'il n'y aura aucun établissement britannique sur l'île de Bintang et qu'aucun traité ne sera conclu par les autorités britanniques avec le chef local, va en sens contraire. Dès lors, la seule question qui reste à poser est celle de savoir si l'établissement de Rhio devrait être conservé ou cédé par les autorités néerlandaises.

D'une façon générale, je n'ai pas le sentiment que l'occupation de Rhio pourrait être utile au Gouvernement britannique. Toutefois, que le Gouvernement néerlandais conserve ce territoire et que nous soyons exclus de relations politiques avec les chefs de toutes les îles situées au sud du détroit de Singapour ainsi qu'entre la péninsule et Sumatra pourrait se révéler gênant pour nous. En effet, cela reviendrait presque à un démembrement de la principauté de Johor, ce qui ne pourrait que causer embarras et confusion. Prenons un exemple : les îles Carimon et l'établissement malais de Bulang sont deux des principales possessions du *tumungong* de Johor ou Singapour et sa revendication sur ces territoires est non seulement vue d'un bon œil par les chefs rivaux mais est également acceptée par les habitants, qui se sont volontairement ralliés à lui, qui plus est avec enthousiasme. En vertu du présent traité, toutefois, le *tumungong* devrait soit renoncer à toute prétention sur ces possessions, soit ... renoncer à ses liens avec le Gouvernement britannique.

Veillez agréer, etc.

ANNEXE MM 25

**LETTRE DU 18 AOÛT 1827 ADRESSÉE AU CONSEILLER RÉSIDENT, À SINGAPOUR, PAR LE
RÉSIDENT DE RHIO, EXTRAIT REPRODUIT IN A. C. BAKER, «SOME ACCOUNT OF THE
ANGLO-DUTCH RELATIONS IN THE EAST AT THE BEGINNING OF THE 19TH CENTURY
BASED ON THE RECORDS PRESERVED IN THE COLONIAL SECRETARY'S OFFICE IN
SINGAPORE, AND IN THE RESIDENT'S OFFICE IN MALACCA» [RÉCIT DES
RELATIONS ANGLO-NÉERLANDAISES EN ORIENT AU DÉBUT
DU XIX^E SIÈCLE, FONDÉ SUR LES DOSSIERS DU BUREAU
DU SECRÉTAIRE AUX COLONIES À SINGAPOUR ET DU
BUREAU DU RÉSIDENT EN POSTE À MALACCA],
1913, *JOUR. STRAITS BRANCH R. A.*
SOC., VOL. 64, T. 1, P. 40-42**

Veillez lire la correspondance relative aux îles Carimon entre le résident en poste à Rhio et le conseiller résident en poste à Singapour :

Extrait de la lettre du *Major* Elout datée du 18 août 1827 :

Mais, afin que cette lettre ne soit pas trop longue, nous nous expliquerons sur ce point lorsque j'aurai le plaisir de vous rencontrer. Reste un autre point important qui devrait être traité rapidement. Je devrai probablement rédiger un dossier concernant les Carimon très prochainement. Je suis toutefois heureux que notre correspondance privée me donne l'occasion d'exprimer mon point de vue sur le sujet sincèrement et sans retenue. Vous m'accorderez plus de liberté — j'en ferai de même — dans une lettre privée que nous ne pourrions en avoir dans le cadre d'une correspondance officielle. Je considère la ligne de démarcation entre les territoires sous influence anglaise et britannique dans ces régions du monde bien établie par le dernier traité — les îles Carimon sont officiellement de notre côté —, l'influence anglaise étant inexistante en ces lieux, comme l'est l'influence néerlandaise sur le continent et la péninsule malaise.

Supposez que je doive tolérer qu'un chef indigène placé sous mon autorité exerce une influence sur Pahang, ce que le rajah Moodah ici serait heureux de faire — supposez qu'il établisse une partie de sa population avec un Néerlandais sur place — supposez que vous, après m'avoir informé et exigé en vain un retrait immédiat, ordonniez à un détachement ou aux forces navales de chasser la population qui dépend de mon sultan pour qu'elle retourne à Rhio... Pourrais-je vous en vouloir ? Je pense que non. Pour ce qui est de créer un établissement vous-même à Pahang et de hisser vos couleurs, je sais que vous ne le feriez pas sans instruction préalable provenant d'Europe. Vous ne pensez pas non plus que je sois prêt à hisser nos couleurs sur les îles Carimon. En effet, je maintiens les droits du sultan de Lingin sur ces îles. Par ailleurs, je dois être sur mes gardes face au sultan de Johor, qui s'est déjà emparé de tant de choses. Aujourd'hui qu'il a été nommé sultan, se considère-t-il comme appartenant au même rang que son père ? Il serait alors sultan de Riouw et de toutes les îles situées au sud jusqu'à Banca ; il serait le sultan de nombreux points de la côte orientale de Sumatra.

J'estime, en toute humilité, quoi qu'il en pense, que vous et moi devrions observer la *lettre* et le sens du traité, selon lequel «l'empire de Johor, à savoir l'ancien empire sur lequel le père du sultan régnait, est divisé». Nous avons aujourd'hui deux sultans au lieu d'un, chacun régnant sur un territoire distinct. Le premier, le sultan Hussein, résidant à Singapour, doit être considéré comme le sultan de Johor et des dépendances continentales de ce territoire. Ce sultan est lui-même placé sous l'influence et le contrôle des autorités anglaises. L'autre sultan, Abdul Rahman, résidant à Lingin, règne sur les îles alentour, et se trouve lui-même sous l'influence des autorités néerlandaises.

Il est vrai que le *tamongong* de Johor administrait auparavant les îles Carimon. Je le sais. Lorsque le major Farquhar le vit, il pria ce monsieur de se rendre à Lingin et à Rhio, pour exiger les Carimon, si je ne m'abuse (mais je devrais me pencher encore sur ces faits). Cette question est aujourd'hui tranchée par nous et je ne puis rien faire d'autre que de m'en remettre au traité. Si je le fais, j'espère que vous aussi, Monsieur, serez disposé à le faire, car cette décision était beaucoup plus avantageuse à l'époque pour votre gouvernement que pour tout autre gouvernement ou moi-même. A présent, je m'engage à me conformer au traité mais, afin d'empêcher toute personne relevant de mon influence de se comporter autrement, j'espère que vous serez prêt à adopter la même attitude. J'ose espérer de plus que votre influence sur le sultan Hoosein l'amènera à se retirer des Carimon et à prévenir d'éventuels malentendus, voire même des actes de violence — actes dont je pourrais avoir un peu de mal à empêcher les chefs placés sous mon autorité de les commettre étant donné que leur cause est juste et qu'ils ont déjà souffert grandement par le passé.

Permettez-moi, pour finir, de m'excuser une nouvelle fois de ne pas maîtriser suffisamment votre langue, et d'exprimer une réserve sur tout mot ou expression qui dans cette lettre pourrait vous paraître impropre, mon intention étant aussi bien polie et décente que franche et sincère.

ANNEXE MM 26

LETTRE DU 8 SEPTEMBRE 1827 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, SINGAPOUR ET MALACCA PAR LE CONSEILLER RÉSIDENT EN POSTE À SINGAPOUR, RÉÉDITÉE IN A. C. BAKER, «SOME ACCOUNT OF THE ANGLO-DUTCH RELATIONS IN THE EAST AT THE BEGINNING OF THE 19TH CENTURY BASED ON THE RECORDS PRESERVED IN THE COLONIAL SECRETARY'S OFFICE IN SINGAPORE, AND IN THE RESIDENT'S OFFICE IN MALACCA» [RÉCIT DES RELATIONS ANGLO-NÉERLANDAISES EN ORIENT AU DÉBUT DU XIX^E SIÈCLE, FONDÉ SUR LES DOSSIERS DU BUREAU DU SECRÉTAIRE AUX COLONIES À SINGAPOUR ET DU BUREAU DU RÉSIDENT EN POSTE À MALACCA], 1913, *JOUR. STRAITS BRANCH R.A. SOC.*, VOL. 64, T. 1, P. 45-46

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 1453, datée du 30 du mois dernier, qui comprend un memorandum qui pourrait prendre la forme d'un communiqué à transmettre au résident en poste à Rhio, ainsi qu'une copie du procès-verbal de la réunion des gouverneurs du 25 avril 1825.

Je voudrais attirer l'attention sur le fait que les informations dont je dispose sont imprécises. Il est possible que le gouverneur du conseil soit bien mieux informé que moi par l'ensemble des chefs indigènes des détroits, et que par conséquent, il était nécessaire de se référer à eux [?]. Il en va de même de l'intention des Néerlandais de prendre possession des Carimon : je n'en savais rien avant réception de la communication privée du résident de Rhio, qui avait déjà été soumise au gouvernement et, depuis le 15 du mois dernier, je n'ai plus correspondu avec le résident en poste là-bas.

3. Je me permets de formuler également ici des réponses aux différents paragraphes de la lettre qui nous concerne, s'agissant des revendications du sultan Hussein Mohamed Chah sur diverses îles, etc., mentionnées au second paragraphe de la lettre du comité. Je ne pense pas qu'elles puissent avoir une telle portée. Toutefois, j'ai des raisons de penser que si le sultan Hussein Mahomed permettait au fils et héritier du feu tamoongong de lui succéder sur les îles Carimon, cette question ne se poserait pas car il est évident que ce jeune homme a demandé l'aide du sultan de Lingin pour l'aider à réaliser ses droits héréditaires dont le sultan Hussein Mohamed, dans son avidité, l'a apparemment injustement privé.

4. Rien ne me permet de parvenir aux conclusions auxquelles le comité parvient aux par. 4, 5, 6 et 7 de sa lettre. Néanmoins je considère qu'elles sont tout à fait plausibles et sont largement confirmées par le contenu de la lettre que le résident néerlandais m'a adressée. Il faudrait peut-être soutenir les revendications du rajah de Lingin, et prier le sultan Hussein Mahomed de se retirer des îles Carimon.

5. User de notre influence sur le sultan pour parvenir à cette fin pourrait exposer le gouvernement à de nombreuses remontrances de la part du sultan : celui-ci pourrait invoquer des pertes et se plaindre d'avoir à renoncer à des droits. Sans compter que cela permettrait au Gouvernement néerlandais de pouvoir exprimer assez librement ses souhaits et opinions, quels qu'ils soient, sur la question. Cela étant, je ne pense pas que cela satisferait le Gouvernement

néerlandais ni que cela l'empêcherait de prendre possession des îles Carimon, d'y hisser son drapeau ou d'y créer un établissement... Je suis heureux de constater que la réponse que j'ai adressée au résident néerlandais le 15 ne va pas à l'encontre de l'esprit et du contenu du présent document.

6. Je déclare qu'aucun autre document, hormis ceux dont le gouverneur a déjà pris connaissance, et dont je transmettrai des copies officielles, n'a été échangé entre le résident en poste à Rhio et moi-même sur le sujet.

Veillez agréer, etc.

ANNEXE MM 27

**RAPPORT DU 5 DÉCEMBRE 1828 PRÉSENTÉ PAR E. PRESGRAVE, DIRECTEUR DE
L'ENREGISTREMENT DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS À
K. MURCHISON, CONSEILLER RÉSIDENT, STRAITS SETTLEMENTS
FACTORY RECORDS, SÉRIE W, P. 159**

J'ai l'honneur de vous présenter les conclusions de mon enquête sur la piraterie, accompagnées des observations que mon expérience et les informations dont je dispose me permettent de formuler. Ce sujet a fait l'objet de tant de commentaires, écrits et parlés, que je crains ne pas avoir grand-chose à ajouter aux connaissances générales en la matière. L'ancien résident, M. Crawford, aurait communiqué au Gouvernement bengali un rapport complet sur l'état de la piraterie et ses observations ont probablement plus de poids et de valeur que les miennes, sur lesquelles j'exprime d'ailleurs une certaine réserve, compte tenu de la difficulté d'obtenir des informations fiables de la part des indigènes, les mieux informés sur cette question étant des individus plus ou moins impliqués dans les faits incriminés.

2. Je ne saurais dire, d'après ma propre expérience (car je ne puis former de comparaison avec les années précédentes) que la piraterie s'aggrave, mais il me semble pouvoir affirmer que compte tenu de la situation démographique dans les îles adjacentes, à moins que quelque chose ne vienne freiner la piraterie, celle-ci augmentera avec l'augmentation du trafic sur lequel elle se fonde ; ou plutôt, que l'exercice réussi de la piraterie aura bientôt des effets psychologiques tels sur les marchands indigènes que le commerce que nous faisons avec eux — qui nous est précieux — s'éteindra bientôt. Certes, la piraterie est extrêmement développée autour de nos établissements, cela est connu. Au cours des trois derniers mois j'ai eu l'occasion d'attirer l'attention du gouvernement à trois ou quatre reprises sur l'attaque et la capture de pirogues indigènes qui rentraient de Singapour avec des cargaisons de valeur. La configuration de ces mers est telle qu'elle suffirait à convaincre quiconque qu'aucune autre partie du globe n'est autant privilégiée pour la pratique, en toute sécurité et efficacité, de la piraterie. Et, lorsqu'aux qualités naturelles de la région s'ajoutent les [habitudes] et prédispositions des habitants des îles, on ne saurait attendre que la piraterie soit moins développée ici qu'en Barbarie. Dans toutes les archives dont nous disposons sur ces pays, aussi anciennes soient-elles, la piraterie constitue un trait caractéristique des Malais. Les romances populaires, très appréciées mais puériles, montrent que cela était une pratique répandue avant la mise en place d'un Gouvernement malais stable et que, au bout d'un moment, il fut demandé au souverain d'établir un code de lois adaptées aux habitudes nomades et maritimes de la population. Ces lois, bien que probablement adoptées dans le but d'accroître l'ordre et la subordination dans la flotte malaise et d'établir l'autorité des *nakhodas*, ou commandants, sont manifestement favorables à la piraterie. Après l'expulsion des Malais de Malacca par les Portugais au début du XVI^e siècle, le roi en fuite s'installa à Johor avec ses partisans. Son pouvoir déclina alors rapidement, la population commença à se disperser dans les îles et sur les côtes environnantes. Au début du siècle suivant, le souverain malais à Johor était prêt à unir ses forces affaiblies avec celles des Néerlandais, qui lui avaient fait des avances, dans le but de chasser les Portugais de la ville fortifiée de Malacca. Dans le cas où les alliés parviendraient à leurs fins, il était entendu que les Néerlandais occuperaient la ville et que le roi de Johor rétablirait sa souveraineté sur le reste du territoire de Malacca. Je ne sais pas si ce projet d'invasion eut effectivement lieu mais le siège du Gouvernement malais est demeuré à Johor. Des troubles et querelles domestiques continuèrent à perturber la famille royale et entraînèrent une dispersion de la population. Le sultan MangKat (Mangkat) de-Julang fut par la suite assassiné par son principal officier d'Etat. Son jeune fils prit sa succession mais il fut attaqué et exécuté par son frère aîné, qui avait été banni du temps de leur père. L'aîné s'installa sur le trône de Johor et transféra le siège du gouvernement sur l'île de Bintang, où se trouve aujourd'hui l'établissement de Rhio. La famille royale s'installa par la suite à Lingga, ou Linggin (nom généralement donné à ce lieu), où réside

aujourd'hui l'un des fils du feu sultan. Sans le soutien que ce fils, et son frère à Singapour, sollicitent des Gouvernements anglais et néerlandais, ces deux représentants de l'ancienne famille de l'empire de [Johor] ne seraient pas beaucoup plus que les «chefs» de quelques hordes de pirates dispersées dans les îles qui forment les territoires du Johor insulaire.

3. Il est difficile de donner une description exacte des frontières de ce qui est généralement appelé l'empire de Johor. Il semblerait que celui-ci rassemble la partie méridionale de la péninsule malaise jusqu'à la jonction avec le territoire de Malacca et la principauté de Pahang, une petite partie de la côte orientale de Sumatra, située entre les contrées de Jambi et de Siak, toutes les îles se trouvant entre les Karimon au sud et Pulau Aor à l'est, à l'entrée de la mer de Chine, ainsi que Linggin et les nombreuses îles adjacentes, s'étendant presque jusqu'aux îles Banka et Billiton. C'est là une description approximative des territoires de Johor mais elle suffit peut-être aux fins qui nous intéressent, à savoir donner une idée générale de l'emplacement géographique des pirates, qui sont particulièrement nombreux dans cette zone et perturbent sans cesse le commerce indigène.

4. Jointe au présent rapport se trouve une liste des lieux et établissements, avec mention du nombre d'habitants en chaque point, qui sont considérés à ce jour comme étant placés sous l'autorité du sultan de Johor. Le document ne prétend pas être tout à fait exact. Il se fonde sur des informations rassemblées auprès des indigènes qui connaissent bien les lieux. J'espère qu'il s'approche de la vérité et donnera une idée acceptable du nombre d'habitants et de la situation des populations des îles. J'espère aussi qu'il éclairera quelque peu le sujet qui nous préoccupe.

5. Les Malais appellent généralement les sujets du sultan de Johor qui habitent les îles les Orang Rayat (terme oriental couramment employé pour désigner un sujet, mais qui désigne ici une seule catégorie des sujets du sultan). Les Orang Rayat vivent en petites communautés ou établissements isolés situés sur différentes îles placées sous le contrôle direct de deux officiers, appelés *orang kaya* et *batin*, le deuxième étant subordonné au premier. C'est le sultan de Johor qui les nomme. Lorsqu'un établissement est suffisamment important ou qu'il s'est bien ancré avec le temps, un officier de chaque catégorie est nommé. Mais les établissements plus petits ne sont dirigés que par un *batin*. Les Orang Rayat ne jouissent pas d'un statut bien meilleur que celui d'esclave et ils sont en même temps des pirates professionnels. Ils se situent au plus bas de l'échelle sociale, raison pour laquelle ils n'impressionnent personne hormis les indigènes. Ils survivent généralement de poisson et de sagou, et lorsqu'ils ne sont pas en route pour quelque piraterie, récoltent les produits des rochers environnants, qui trouvent un marché dans les établissements européens des environs. Ces produits sont essentiellement l'agar-agar, le trévang, et, en très petites quantités, les écailles de tortue et les nids d'oiseaux. L'article le plus répandu est l'algue marine, qui peut être considérée comme le produit de base ... de ces insulaires sauvages. Les Chinois sont très demandeurs de ce produit, qui se vend entre 30 et 40 dollars le bahar. Les Orang Rayat sont contraints à la collecte des algues, qu'ils remettent pour une somme tout à fait inadéquate aux personnes que le sultan désigne, à savoir généralement quelqu'un de la famille ou un officier du gouvernement, qui peut ensuite en disposer à des fins privées. Ainsi, l'ancien tumunggong recevait tout l'agar-agar des Rayats de Sugi, Trong, Galang ..., ce qui lui fournissait un revenu annuel considérable, comme on le voit au sujet des quatre lieux indiqués dans la marge (voir la fin de cette lettre). Le prix d'achat de l'algue auprès de celui qui la cueille est fixé par la coutume à 6 dollars le bahar de 12 piculs [unité de mesure], alors que le prix du marché fluctue entre 30 et 40 dollars, comme je l'ai déjà indiqué. Depuis que le Jang Dipertuan Mooda a pris possession des îles Carimon, cette extorsion par le Gouvernement de Johor est payée à Rhio. Je prends la peine de m'arrêter particulièrement sur cette question afin de montrer que le caractère oppressif du gouvernement est probablement l'un des principaux facteurs qui amènent la population à se tourner vers la piraterie plutôt que vers un travail honnête, mais même la piraterie est détournée au profit du chef, comme nous le verrons plus bas.

6. Même si on peut considérer tous les Orang Rayat comme des pirates, prêts à obéir à n'importe quel chef, les habitants des lieux énumérés ci-dessous sont particulièrement dépendants de ce mode de vie ; ils considèrent la piraterie comme un droit de naissance et comme leur héritage. Les chiffres mentionnés ci-dessous indiquent le nombre de pirogues qui seraient employées chaque année à cette fin :

Tamiang 30	Pama 20	Galang 20
Muppah 30	Buru 3	Trong 10
Sakana 40	Moroh 15	Sugi 6

Les quatre derniers lieux de la liste se trouvaient placés sous l'autorité du *tumunggong* résidant à Singapour jusqu'à la cession des îles Carimon à Rhio.

7. En février, mars et avril, les Rayat se consacrent généralement à la collecte de l'agar-agar. En mai, cette algue a disparu des rochers, et en juin, lorsque la mousson du sud-est est bien installée et le temps est beau, ils s'appêtent à se lancer dans leurs activités de piraterie. Ils ne naviguent pas tous ensemble ; seules les pirogues d'un établissement ou d'une tribu restent ensemble. Ces différentes flottes se dispersent vers tous les horizons. Elles se rendent tous les ans dans les détroits de Malacca, et vont jusqu'au nord de Quedah, se servant gratuitement de tout ce qui croise leur chemin. Elles nettoient les deux côtés des détroits à l'aller ou au retour, et, selon la nécessité ou l'espoir d'un butin, s'arrêtent occasionnellement dans les baies et rivières de l'une ou l'autre rive. Fin octobre, les pirates sont presque tous de retour dans leurs établissements, où, après avoir disposé de leurs butins, ils se laissent vivre, jusqu'à ce que le temps leur permette à nouveau de collecter les produits marins, et que la saison des expéditions prédatrices ne revienne.

8. Si j'en crois ce que l'on me dit, dans ce système, les indigènes sont souvent (voire généralement) soutenus par leurs propres chefs, ou par d'autres Malais respectables, qui, lorsqu'ils disposent de quelques fonds, préfèrent l'investir dans une aventure de corsaires plutôt que de se risquer aux activités contraignantes et incertaines du commerce.

9. Que cela constituât l'activité principale et la première source de revenus du feu *tumunggong* à Singapour avant que l'île ne devienne un établissement britannique est de notoriété publique. Le *tumunggong* procurait généralement l'artillerie et les munitions, et, en contrepartie, une part du butin lui était réservée, comme la coque des pirogues saisies, toutes les armes au-dessus d'une certaine taille, les kriss et autres armes de catégories définies et une partie des femmes capturées. En plus de cela, à la fin de l'expédition, il était entendu que les bandits devaient lui faire des présents en fonction du succès de l'opération. Le *tumunggong* versait au panglima (ou commandant) de chaque pirogue une somme d'argent à titre d'avance, appelée *ayaman*, afin de lui permettre de s'habiller et s'équiper. Le montant correspondait à celui pour lequel le panglima acceptait de s'engager, avec obligation de rembourser la somme à son retour, moyennant un intérêt de 50 %. Le statut de *tumunggong* offrait incontestablement à l'intéressé des avantages pour la pratique de ces activités illicites. Au sein du Gouvernement malais régulier, le *tumunggong* est le deuxième représentant de l'Etat ; son souverain, qui ne s'embarrasse guère des aspects exécutifs du gouvernement, lui délègue une très large autorité, bien que, par respect du protocole, toutes les affaires importantes lui soient soumises pour décision.

10. Il semblerait qu'aujourd'hui encore d'autres agents du sultan de Johor entretiennent un système semblable. L'Orang Kaya de Muppah et l'Amba rajah de Lingga seraient tous deux devenus riches grâce à ces activités. Les informations dont je dispose ne me permettent pas de savoir si le sultan de Lingga se livre lui-même à ces prédatrices, mais il est fort probable qu'il ne

soit pas totalement innocent. Il est incontestablement bien informé de tous les aspects de la question car ses principaux agents ne pourraient se livrer ouvertement, quasiment sous ses yeux, à ces activités sans son acquiescement, si ce n'est sa coopération. Il en va de même de son frère, qui réside à Singapour sous notre protection. Rien dans la moralité de ces deux princes ne semble pouvoir les empêcher de se livrer corps et âme à une activité si lucrative, même si, l'intérêt personnel l'emportant parfois sur une perspective meilleure, le prince résidant à Singapour juge peut-être prudent de s'abstenir de participer ouvertement aux trafics car cela constituerait une violation directe du traité qu'il a signé avec le Gouvernement britannique.

11. Une pirogue équipée pour une expédition de piraterie transporte généralement 40 à 50 hommes. Ce sont là les plus grandes embarcations. Aucun bâtiment ne part avec moins de 30 hommes ; ce chiffre va jusqu'à 40, 50, et 60. L'équipage de chaque pirogue se trouve sous les ordres de trois officiers : un *panglima* (capitaine), un *juramoodi* (timonier) et un *jurubatu*. C'est le *panglima* qui finance l'équipement. A chaque membre d'équipage qui en a besoin, il avance une somme d'argent lors de l'entrée en service ; cette somme est ensuite remboursée, mais sans intérêt ni augmentation. Lorsqu'ils prennent une embarcation, seuls les membres d'équipage ont le droit de monter à bord de l'embarcation arraisonnée et d'y piller, chacun prenant ce qu'il peut pour lui-même, à certaines exceptions près : les femmes capturées reviennent au *panglima* ; si un membre d'équipage capture plus d'un homme, il doit en donner un au *panglima*. L'or et l'argent, jusqu'à une valeur de 100 dollars, appartiennent à celui qui les saisit ; au-dessus de cette valeur, la moitié revient au *panglima*. Certaines armes reviennent d'office au *panglima*. Les éléments ci-dessus sont considérés comme étant distincts de la cargaison, qui est divisée en deux parts, celle du *panglima*, et celle de l'équipage, le *juramoodi* et le *jurubatu* ayant leur part dans celle de l'équipage (même si une part un peu plus grande que celle d'un membre d'équipage leur revient). Une fois le butin pris et distribué ainsi, un combat de coqs a généralement lieu. Chacun parie à hauteur de sa part du butin, et les malheureux captifs sont à nouveau soumis à un jeu plus cruel que la guerre, pour satisfaire la barbarie de leurs ravisseurs.

12. Les différends survenant entre les membres d'équipage que le *panglima* ne peut résoudre sont soumis au chef, voire au sultan lui-même, au retour du navire ; mais, à bord, le *panglima* a droit de vie et de mort sur l'équipage. Par ailleurs, si un équipage attaque une embarcation et que la pirogue d'une autre tribu se présente au même moment et participe au pillage, le *panglima* de la pirogue qui est intervenue en premier soumettra l'affaire au sultan, qui tranchera selon les circonstances de l'affaire.

13. Voilà les habitudes et le mode de vie des Rayat de Johor. Le sultan de Johor peut, en cas d'urgence (par exemple en cas de conflit avec un chef voisin), faire appel à leurs services. On dit que, dans de tels cas, le sultan peut rassembler 300 à 400 pirogues dans les différentes îles et autres lieux placés sous son autorité. Les Rayat, ou pirates professionnels, louent aussi leurs services à des tiers. On peut les comparer à cet égard aux *penderas* d'Inde, qui agissaient sur terre.

14. Le rajah de Trengganu soutiendrait un certain nombre de pirates, basés à Redang, une île proche de Trengganu. Les populations sont originaires de ces ports, mais ne se soumettent plus au sultan de Johor. Leurs exactions ont lieu pour la plupart à l'est de la péninsule et dans le golfe de Siam. Le *bendhara* de Pahang, d'après les informations dont je dispose, n'entretient pas de rapports de ce type avec les Orang Rayat, mais étant lui-même agent et sujet du Gouvernement de Johor il est peu probable qu'il prenne des mesures concrètes contre les actes de piraterie des Rayat. En ce qui concerne les autres Etats malais des détroits de Malacca, je suis informé que les rajahs de Salangor et Perak offrent logis et protection aux Rayat qui rôdent et que les pirates qui infestent les Dinding viennent des îles de Johor. Le rajah de Siak emploie également ses propres sujets pour ces pratiques infâmes.

15. En plus des Orang Rayat de Johor, les Lanun se livrent aussi à la piraterie dans ces eaux. Ils viennent des mers de [Soloh]. Leur principal lieu d'origine est Maggindaro et les îles adjacentes. Ils se rendent dans ces lieux une fois par an, guidés par la mousson. Venant de leurs mers, ils passent d'abord par Tompassok, à Bornéo, une colonie lanun. De Tompassok, ils se rendent à Karamata, où ils se dispersent. Certains écluent les détroits et côtes de ... et les ports adjacents. D'autres se dirigent vers la côte orientale de la péninsule et aussi loin au nord que Siam. D'autres encore remontent les détroits de Malacca pour aller au nord de Quedah. Ceux qui vont dans les détroits s'arrêtent en général à Rettah, sur la côte de Sumatra, où une colonie de ce peuple s'est installée il y a une quinzaine d'années. Les pirogues lanun sont sur ces côtes en août, septembre et octobre. A la mi-octobre, la mousson devient trop forte pour la piraterie ; les Lanun rentrent alors chez eux avec leur butin. Le marchand indigène craint plus les Lanun que les Orang Rayat, car leurs pirogues sont plus imposantes et transportent des équipages plus grands. De nombreux bateaux lanun portent 100 à 150 hommes, voire 50 à 100 de plus, et sont équipés de 8 à 10 canons pivotants, de type *rantaka*. On dit qu'ils traitent leurs prisonniers moins cruellement que les Rayat et ne tuent jamais ceux qui ne résistent pas. Chaque pirogue est commandée par un *panglima* et trois officiers subordonnés. Le premier est l'*amir ally*. Le butin est divisé en trois, un tiers est destiné à l'*amir ally*. L'or, l'argent et les bijoux reviennent à celui qui les a pris jusqu'à une valeur de 100 dollars. Au-dessus, le montant est divisé en trois, un tiers allant à l'*amir ally*, un tiers au membre d'équipage qui a pris les biens et un tiers à la collectivité. Tous les autres biens reviennent au membre d'équipage qui s'en est emparé, à l'exception des femmes capturées, qui sont d'office remises au commandant.

16. Lorsqu'ils naviguent dans ces eaux, les Lanun ne reçoivent aucun soutien des chefs ou de la population, mise à part l'aide de leurs compatriotes à Rettah. Les Lanun et Rayat malais entretiennent les uns envers les autres une telle animosité que, si une pirogue Lanun apparaît alors que les Rayat sont en train de prendre une embarcation, ils doivent en découdre entre eux avant de piller leur proie.

17. Les commandants des bateaux indigènes qui arrivent à Singapour ne sont pas tenus de produire de quelconques papiers ou certificats qui indiqueraient l'origine des cargaisons. Des règles en ce sens n'auraient, je le crains, que peu d'effet sur la piraterie mais constitueraient un frein important pour les marchands indigènes compte tenu de l'état des lieux d'où proviennent les produits et la difficulté de fournir un document qui pourrait être fiable.

18. Quant au choix des moyens de mettre fin à un mal si répandu et si préjudiciable, il doit revenir aux autorités, qui seules auraient le pouvoir de les appliquer. Si le rapport que je viens de présenter facilite d'une quelconque manière l'application d'un remède au problème, j'aurai alors le sentiment que je ne suis pas entré pour rien dans de tels détails. Mon but était de montrer la véritable nature et l'étendue de ce réseau, ses origines et les facteurs de sa survie, afin de permettre la recherche de solutions plus adéquates et d'atteindre, je l'espère, un résultat plus probant dans la lutte contre ce fléau.

Mémorandum mentionné au paragraphe 5 :

	Lieux (<i>sic</i>)	Prix du marché	Prix versé au cueilleur
Trong	50	40	6
Sugi	20	30	6
Moroh	40	45	6
Palampang	30	60	6
		<hr/>	
		155	
	140 à 38,75 \$		5425 \$
	Déduction coût		840
Profit pour le <i>temenggong</i>			<hr/>
			4585 \$

ANNEXE MM 28

**LETTRE DU 22 DÉCEMBRE 1829 ADRESSÉE AU CONSEILLER RÉSIDENT PAR LE SECRÉTAIRE
DU GOUVERNEMENT À FORT CORNWALLIS**

Le gouverneur du conseil me prie d'accuser réception de votre lettre du 7 concernant la goélette *Helen*, propriété d'un marchand chinois à Singapour, qui aurait été saisie avec sa cargaison à Tree Island par un certain rajah Jaffer. Dans votre lettre, vous mentionnez également la procédure entamée à ce sujet. Dans votre lettre du 9, que vous soumettez au gouvernement, vous posez notamment la question de votre qualité judiciaire et exécutoire à l'égard du renvoi devant la justice de rajah Jaffer, accusé d'actes de piraterie.

Le gouverneur du conseil m'a chargé de vous faire part de ses impressions sur l'affaire ainsi que de certaines observations qu'appellent vos courriers.

Il semblerait qu'un bâtiment battant pavillon néerlandais, avec à son bord une cargaison qui serait propriété britannique, se soit échoué à Tree Island, lieu situé en dehors de notre juridiction et dans la sphère de contrôle politique des Néerlandais. Le capitaine du navire vient alors à Singapour pour demander de l'aide et retourne avec 3 embarcations au lieu du naufrage, où il décharge une partie de la cargaison. Le navire est alors saisi par un prénommé Jaffer, qui se déclare serviteur du rajah Mudah de Rhio, administrateur des îles Carimon. Un homme nommé Abdul Latif produit alors une lettre du rajah Mudah qui ordonne à Jaffer de prendre possession du navire, et de ne rien laisser emporter de sa cargaison. Le résident en poste à Singapour en est informé. D'après les déclarations qui lui ont été faites et ce qu'il sait des personnes impliquées, il conclut qu'il s'agit d'un acte de piraterie, fait saisir le navire et rajah Jaffer et fait mener celui-ci à Singapour afin qu'il soit remis à la justice, qui le place alors en détention après l'avoir accusé de piraterie.

Lorsqu'un acte flagrant de piraterie est commis, que des biens sont saisis et mis en danger, l'intervention de l'autorité publique est incontestablement légitime et nécessaire, même si l'affaire a lieu en dehors de notre juridiction. Les pirates étant les ennemis de toutes les nations, on peut dans de tels cas présumer que l'Etat voisin sera bien disposé à notre égard, approuvera plutôt que ne contestera une mesure destinée à sauvegarder des biens ainsi que l'arrestation des coupables. Cela étant, même si les circonstances semblaient justifier l'intervention, on peut craindre qu'il n'apparaisse que rajah Jaffer était l'agent du rajah Moodah de Rhio, que le rajah Moodah, agissant sous les ordres du résident de Rhio, avait saisi le navire non pas pour le piller, mais, selon toute probabilité, en application d'instructions générales des autorités de Rhio de saisir tous les biens se trouvant en ces lieux et de leur rendre compte des circonstances de l'affaire. Ce sont en effet les instructions données à Jaffer dans la lettre apportée par Abdul Latif. Le navire bat pavillon néerlandais, il est échoué sur une île se trouvant sous l'autorité politique néerlandaise. C'est aux Néerlandais que la protection des biens revient, et à eux que le recours contre un pillage du navire doit être adressé. Et, si les autorités britanniques interviennent, cela ne doit être qu'en raison de l'urgence de l'affaire et pour la protection immédiate des biens jusqu'à ce que les agents de l'autorité compétente reprennent l'affaire en mains. Rajah Jaffer aurait donc dû être envoyé directement au résident en poste à Rhio.

Le gouverneur du conseil ne voit pas comment cette personne a pu être accusée de piraterie pour avoir saisi un navire battant le même pavillon que le sien et placé sous l'autorité directe des Néerlandais, c'est-à-dire tout à fait en dehors de notre juridiction. Mais, même dans l'hypothèse où il se serait bien agi de piraterie, il aurait été préférable de laisser le Gouvernement néerlandais se charger de l'ensemble de l'affaire ; celui-ci dispose probablement de pouvoirs pour lutter contre la piraterie dont nous ne disposons pas. Comme on peut s'attendre à ce que le résident de Rhio demande que Jaffer lui soit remis, il est nécessaire de donner un avis sur la question que vous

soulevez dans votre seconde lettre. Apparemment, la personne en cause sera détenue jusqu'à ce que la justice ait fait son travail. La seule manière de la faire libérer serait de charger une personne de prier, au nom du résident de Rhio ou du gouvernement de ce lieu, le juge qu'il rende une ordonnance d'*habeas corpus* ou qu'il déclare que le détenu n'est pas poursuivi pour une infraction qui relève de la compétence du tribunal saisi. La réponse à une telle demande serait probablement que Jaffer a été placé en détention selon les procédures applicables ; l'argument à présenter au juge serait alors le point de savoir si l'acte a été commis dans le territoire relevant de notre juridiction. Si le juge estime que ce n'est pas le cas, il ordonnera la libération du détenu. La nécessité de telles démarches dépendra toutefois beaucoup de la manière dont le résident réclamera l'intéressé.

Rien n'empêcherait Jaffer de formuler lui-même une telle demande — ce qui démontrerait d'ailleurs qu'il agissait sur autorité d'un Etat reconnu et viderait l'accusation de piraterie de sa substance. Toute question politique demeurant devrait alors être réglée entre les deux Etats concernés.

Veillez agréer, etc.

(Source : *Straits Settlements Factory Records* (K 14, ff:197.)

ANNEXE MM 29

«NAVIRES DISPARUS — NAVIGATION VERS LA CHINE», *SINGAPORE FREE PRESS*,
13 OCTOBRE 1836 (EXTRAIT)

J'ai lu dans le dernier numéro du *Singapore Chronicle* que le *Hormasjee Bomanjee* et le *Margaret Graham* ont été arraisonnés par l'*Ahmoody* à 13' 51 de latitude nord et 110' 58 de longitude est. Je le crois volontiers. Mais on ne peut plus rien espérer pour la sécurité de ces navires. En effet, à moins qu'ils ne se soient tout à fait perdus, ils auraient dû arriver en Chine avant le 3 septembre. Or, *aucun* des trois n'était parvenu à sa destination à cette date. Il est donc à peu près certain, malheureusement, que les trois ont disparu.

.....

J'estime que si ceux qui font commerce, tant chez nous qu'en Orient, étaient fidèles à leurs propres intérêts, bien plus serait fait pour l'amélioration de la navigation en question que ce que j'ai moi-même osé suggérer. A un très faible coût — une goutte d'eau dans l'océan du capital engagé dans le commerce — la navigation dans les détroits, par exemple, pourrait devenir parfaitement sûre : on pourrait placer un phare flottant à l'extrémité de North Sand et un phare à Rabbit and Conie. Il me semble qu'il serait aussi envisageable d'en installer un à Pulo Supata dans la mer de Chine, ainsi que sur certains îlots des hauts-fonds de Paracel. Le phare de Supata serait essentiel pour la sécurité des navires portés par la mousson du nord-est, comme vous pourrez le lire dans le répertoire de Horsburgh, où l'auteur raconte que des flottes entières ont de justesse échappé au naufrage en raison du mauvais temps et des courants qui marquent cette saison, au cours de laquelle les navires ne sont souvent pas signalés pendant plusieurs jours consécutifs. Certes, installer un phare à Supata supposerait de prendre possession de l'île et d'y fonder un établissement. Je suppose que cela ne présenterait pas grande difficulté, qu'elle soit d'ordre moral ou matériel. En tout état de cause, aucune objection de la sorte ne saurait être opposée à l'amélioration de la navigation dans le détroit par de telles installations. Les fonds destinés à financer la dépense pourraient être obtenus grâce à une très faible taxe sur le tonnage et sur le produit le plus précieux, l'opium, par exemple. Le taux de taxation à cette fin serait si insignifiant que l'on ne peut imaginer que l'on puisse s'y opposer à raison. De plus, il serait tout à fait légitime pour le Gouvernement des Indes de prélever une taxe si faible pour le but si important qu'est la préservation d'un commerce si étendu et précieux, dont dépendent tant de vies et qui implique tant de biens.

Ma lettre est plus longue que je ne l'entendais, mais je la sou mets à votre journal dans l'idée que vous pourrez y apporter toutes les modifications que vous souhaitez et en disposer à votre guise.

Un voyageur.



ANNEXE MM 30

**ARTICLE PARU LE 26 NOVEMBRE 1836 DANS *THE CANTON PRESS*
LE CAPITAINE HORSBURGH**

Nous offrons dans un autre article le compte rendu d'une réunion qui s'est tenue le deux courant et qui a attiré un très grand nombre de personnes — en particulier celles qui, de par leurs activités, étaient amenés à s'intéresser de plus près à l'objet du débat —, réunion au cours de laquelle il fut proposé d'ériger un monument idoine à la mémoire de feu le capitaine James Horsburgh. La proposition d'honorer la mémoire du capitaine Horsburgh ne pouvait venir d'un lieu plus opportun que Canton, où il ne se trouve aucun résident étranger qui ne doive à cet éminent hydrographe sinon la sécurité de sa personne, au moins des biens voguant de par la mer, ou qui n'ait par le passé, sous les instructions de Horsburgh, pu quitter ou gagner Canton sans encombre. Nous sommes donc heureux de voir que cette proposition émane de Canton en premier et, la communauté européenne de Calcutta, de toute l'Inde et du détroit partageant avec nous cette dette de reconnaissance, nous ne doutons pas que le public répondra là-bas à l'appel avec autant de générosité et que l'on y recueillera aussi une partie de la somme requise pour ériger le monument qui aura été approuvé par les différents comités, encore que nous ne pensions pas que, dans les villes marchandes d'Angleterre, et peut-être d'Europe, l'appel à rendre hommage à l'illustre défunt restera sans réponse.

Point n'est besoin de s'étendre sur la nature de tout ce que le capitaine Horsburgh a apporté aux navigateurs du monde entier ; ses travaux sont trop connus de chacun pour que nous nous attardions dessus, et ils sont légion ceux qui naviguent chaque jour en pleine mer en le consultant sur leur périple. Quiconque touche au commerce est plus ou moins l'obligé du capitaine et de ses instructions: le matelot pour la réduction des risques liés à son périlleux métier, le marchand ou le propriétaire du navire pour le temps gagné et la sécurité relative de son entreprise, et l'assureur pour la diminution des risques contre lesquels il protège le marchand. Tous devraient donc contribuer pour rendre un témoignage de gratitude à cet homme éminent, témoignage qui devrait venir non pas uniquement de ses compatriotes mais de personnes issues de toutes les nations civilisées, car notre homme a été un bienfaiteur pour tous, selon l'importance des intérêts maritimes des uns et des autres.

Au cours de la réunion, ces mêmes avis furent exprimés de façon fort adéquate, unanimement approuvés et des messieurs résidant ici, issus de nations aussi différentes que l'on pût en trouver, furent mandatés pour mettre à exécution le plan sur lequel on devrait éventuellement s'accorder par la suite.

Eriger un simple monument ornemental à la mémoire d'un homme qui a consacré sa vie entière à des sciences utiles, et qui laisse derrière lui des ouvrages plus impérissables que le marbre le plus pur, procurerait certes de la satisfaction à ses amis, mais ce serait rendre un piètre hommage à son œuvre. Pareils monuments conviennent pour honorer le vainqueur de nombreuses batailles, dont le résultat est généralement aussi fugace que la courte vie de qui les a remportées ; ils siéent pour honorer la mémoire de l'homme d'Etat dont l'œuvre ne peut être appréciée qu'en partie par ses successeurs, auxquels le monument pourra rappeler que leurs ancêtres devaient à cet homme la prospérité plus ou moins durable de leur pays ; ils peuvent convenir pour rendre hommage au poète moins fortuné, dont l'effigie de marbre peut d'aventure survivre à ses œuvres ou au langage dont il se servit, désormais en désuétude. Mais c'est un monument durable qu'il faut ériger pour honorer la mémoire du capitaine Horsburgh, un monument qui, tout en témoignant de la gratitude avec laquelle ses services sont gardés en mémoire, puisse continuer à servir les hommes de mer, dont les intérêts lui tenaient tant à cœur de son vivant.

Les participants à la réunion tenue mardi dernier ont semblé presque unanimes à partager des sentiments similaires, et le capitaine Hine a proposé que, en hommage au capitaine Horsburgh, un phare fût érigé sur un rocher nommé Pedra Branca et situé par 1° 20' de latitude nord et 104° 24' de longitude ouest, à l'embouchure orientale du détroit de Singapour. Aucun projet ne nous semble mieux conçu et plus aisé à réaliser avec des ressources modestes. Dressé à cet endroit, le phare serait d'une très grande utilité pour tous les navires se dirigeant vers l'est de Singapour et bénéficierait à la plupart des précieuses expéditions à destination et en provenance de Chine, étant donné que le besoin de pareil repère se fait ressentir depuis longtemps, notre sentiment étant que, actuellement, les navires devant pénétrer dans le détroit par l'est ont coutume de ne jamais s'y aventurer de nuit. Le rocher en question est particulièrement bien situé, et à en juger par le grand nombre de navires qui passent tous les ans à proximité, le fanal qui serait érigé dessus rendrait service à bien des gens. Le coût d'un phare sur Pedra Branca ne serait sans doute guère élevé et pourrait tout à fait être couvert par la somme qui sera probablement réunie par souscription ; nous espérons même que, une fois la construction du monument décidée, les souscripteurs qui se sont engagés à ne payer que des sommes très modiques, ne sachant pas à quelle fin celles-ci seraient utilisées, en viendront à être plus prodigues. Présentement, les contributions souscrites durant la seule réunion, à laquelle un grand nombre de commerçants locaux n'ont pu assister, en raison de la très grande activité de la plupart des établissements ce jour-là, s'élèvent à 1500 dollars environ, et bien plus encore aura certainement été collecté depuis lors.

Nous ne pouvons bien sûr donner qu'une estimation très approximative du coût probable du phare mais, vu que des fondations onéreuses ne sont pas nécessaires, que le rocher est toujours au-dessus des flots, que le temps est pratiquement toujours favorable à cet endroit, de sorte qu'il n'impose rarement, voire jamais, d'interrompre la communication entre le rocher et la côte, que ce dernier se trouve à seulement quarante milles de Singapour environ, où les matériaux de construction sont moins chers que presque partout ailleurs, et que, en outre, le rocher émerge d'environ 9 mètres au-dessus du niveau de la mer et que, dès lors, pour être efficace dans cet environnement singulièrement clair et paisible, le phare ne devra peut-être pas atteindre plus de 7 mètres de haut, soit une élévation totale de 16 mètres au-dessus du niveau de la mer, nous en venons à la conclusion que la construction du phare avec sa lanterne ne coûtera probablement guère plus de 2000 dollars, et encore, puisque seule une grande tour de brique ronde est nécessaire. Les dépenses liées au gardien et à sa famille ne devraient, à notre avis, coûter plus de 20 dollars par mois, soit 240 dollars par an, et, à supposer qu'un picul de combustible de 7 dollars soit consommé tous les trois jours, les dépenses annuelles ne devraient pas excéder 1100 dollars au total. Ces frais annuels pourront être en partie couverts grâce aux intérêts perçus sur la part des souscriptions qui n'aura pas été consacrée à la construction du phare, et en partie en prélevant aux ports de Singapour, de Bombay et de Calcutta des droits de feux s'élevant (par exemple) à 5 dollars annuels par navire en partance pour la Chine.

Ces suggestions ne sont que des spéculations de notre part, lesquelles ne nous semblent pas incorrectes dans l'ensemble mais peuvent, faute d'informations sur lesquelles nous appuyer, nécessiter quelques rectifications.

Nous nous bornerons à mentionner deux autres propositions qui furent faites au cours de la réunion: la première, formulée par M. Clarke, consistait à utiliser les fruits de la souscription pour financer une bourse ou une chaire de navigation en Angleterre, proposition que le capitaine A. Smith rejeta comme étant contraire à l'objet de la réunion, celle-ci revêtant un caractère non pas national mais cosmopolite ; toutes les nations étant invitées à rendre hommage à la mémoire du capitaine Horsburgh, le monument à élever en son honneur ne devrait pas être limité uniquement à l'Angleterre. De ce fait, M. Clarke retira sa proposition.

La seconde proposition fut faite par M. Layton et appuyée par M. Matheson, comme il ressortira de notre compte rendu de la réunion. Nous ne mettons pas en doute les raisons motivant cette proposition, qui sont certainement louables, mais nous doutons beaucoup que celle-ci soit réalisable. Il faudrait établir un comité maritime, qui devrait nécessairement se composer des

commandants de navires qui se rendent tous les ans en Chine ; ceux-ci devraient être élus chaque année et ne seraient peut-être guère enclins à se préparer pour interroger les jeunes candidats. Du reste, nous craignons que, si séduisant qu'il puisse paraître en théorie, ce projet n'ait dans la pratique aucun des résultats bénéfiques escomptés.

Séance publique tenue à l'hôtel Marwick

Tenue aux fins d'examiner les mesures à prendre pour rendre un hommage durable à la mémoire de feu le capitaine HORSBURGH,

sous la présidence de M. W. JARDINE Esq.,

le 22 novembre 1836,

la réunion fut ouverte par le capitaine Hine, qui en exposa brièvement l'objet et indiqua que, si des fonds suffisants pouvaient être levés, l'objectif de l'assemblée serait mieux servi par la construction d'un ouvrage d'utilité publique, tel un phare sur Pedra Branca, dans le détroit de Singapour.

M. Clarke proposa de financer une bourse ou une chaire de navigation, mais l'assemblée estima que, une souscription ayant été lancée dans toutes les parties du monde, une institution purement nationale ne convenait pas.

M. Innes proposa, avec l'appui du capitaine Grant, que les personnes suivantes fussent désignées pour former un comité chargé de donner effet aux objectifs de l'assemblée — avec la faculté de désigner des membres additionnels : MM. Jardine, Dent et Wetmore, le capitaine Hine, MM. Van Basel, Astell, Fox, Framjee Pestonjee et le capitaine Young.

M. Layton, avec l'appui de M. Matheson, proposa de soumettre une suggestion au comité concernant:

«L'opportunité de soumettre les jeunes officiers, aspirants et apprentis des navires se rendant en Chine pour faire commerce à un examen annuel en navigation théorique et pratique, algèbre, arithmétique, astronomie pratique, mécanique navale et autres sujets utiles — examen qui serait conduit par un comité de commandants et de marchands locaux.

Il fut proposé et convenu d'ouvrir immédiatement une liste de souscription qui serait ensuite placée dans différentes maisons de commerce.

Il fut proposé et convenu d'adresser les remerciements de l'assemblée au président.»

ANNEXE MM 31

THE CANTON PRESS, CANTON, 10 DÉCEMBRE 1836

Hommage au capitaine Horsburgh

Dès que la nouvelle du décès du capitaine Horsburgh atteignit la Chine, une réunion fut tenue afin d'envisager la meilleure façon d'honorer la mémoire d'un homme dont les travaux et la recherche avaient représenté un tel et si durable apport pour le commerce et la navigation en général, et ceux de l'Orient en particulier.

Il fut immédiatement décidé de lancer une souscription ; la construction d'un phare parut être le choix qui répondrait le mieux à cette quête de l'utile à laquelle le défunt avait consacré sa vie, et Pedra Branca, située à l'entrée du détroit de Singapour, fut citée comme l'un des sites susceptibles d'abriter un phare, ou l'un des phares (si les fonds recueillis permettaient d'en édifier plus d'un), devant porter son nom.

Les personnes soussignées furent désignées pour constituer un comité chargé de poursuivre l'objectif général ; les services rendus par le capitaine Horsburgh n'étant pas confinés à un pays mais ayant profité au monde entier, elles le furent parmi les diverses nations commerçant avec Canton.

Nous nous employâmes en premier lieu à rechercher, par courrier, des soutiens dans toutes les parties du globe depuis lesquelles le capitaine Horsburgh avait, dans ses «Instructions», tracé la route de l'Orient.

La ville de Canton peut être considérée comme l'un des principaux points de convergence du commerce oriental, et la mer de Chine et ses environs ayant, dans une certaine mesure, été cartographiés dans ses premières «Instructions nautiques» sur la base de son observation personnelle des lieux, cette région peut à bon droit être tenue pour le principal théâtre de sa gloire.

Il était naturel qu'une telle proposition fût spontanément avancée dès l'annonce de la triste nouvelle de la mort du capitaine Horsburgh, dans une partie du monde où sa valeur, sa grande expérience et sa rigueur en tant que guide sont si bien connus et ont amené de si tangibles bienfaits ; néanmoins si d'autres avaient l'idée de perpétuer le souvenir de l'un des plus grands noms de la navigation scientifique, celui d'un homme aussi bienveillant qu'illustre, par un ouvrage d'utilité publique — une hypothèse rien moins qu'improbable —, qu'ils sachent que notre plus vif désir serait de concourir à leur projet.

Un ouvrage commémorant son œuvre impérissable pourrait perpétuer le souvenir du défunt tout en apportant des bienfaits des plus utiles à l'humanité et à la postérité. C'est de cette considération qu'est née l'idée d'un phare.

Si nombreuses étant, notamment dans les compagnies maritimes du monde entier, les personnes susceptibles de contribuer au projet, et l'œuvre du capitaine ayant été traduite dans les langues de la plupart des nations négociantes, l'aboutissement du projet ne dépend plus que de la coopération diligente de tous les amis et admirateurs du capitaine Horsburgh.

Cette coopération, nous en sommes convaincus, sera volontiers offerte et, si l'appel diffusé par les journaux de Canton est partout relayé avec autant d'ardeur par le pouvoir de la presse et reçoit un accueil aussi prompt qu'au sein de notre petite communauté, l'issue de la question ne saurait faire de doute.

Nous avons l'honneur de rester vos humbles serviteurs,

W. JARDINE

LANCT. DENT

JOHN HINE

W. S. WETMORE

J. H. ASTELL

M. J. S. VAN BASEL

THS FOX

FRAMJEE PESTONJEE

Wm. HAYLETT. – M. le secrétaire

Canton, déc. 1836

ANNEXE MM 32

THE CANTON REGISTER, 10 JANVIER 1837

[Non traduit : illisible.]

ANNEXE MM 33

SINGAPORE FREE PRESS, 9 FÉVRIER 1837

A l'heure où nous publions un aperçu de la féconde et industrielle carrière du regretté M. Horsburgh paru dans l'édition de septembre de l'*Asiatic Journal*, l'occasion semble s'offrir à nous de revenir, comme nous en avons manifesté l'intention dans un numéro précédent, sur la proposition d'ériger un phare, ou une série de phares, afin à la fois de commémorer le nom et les services de cet éminent hydrographe et de conférer aux précieuses connaissances qu'il a transmises au monde plus de prix encore. Nos compatriotes de Canton, auteurs de ce projet, peuvent, selon nous, s'enorgueillir non seulement d'avoir proposé de rendre un hommage public à sa mémoire mais aussi d'avoir suggéré un projet qui revêt en soi la plus grande utilité et dont le succès est garanti, compte tenu de l'intérêt qu'il ne saurait manquer de susciter. L'intention première et l'objet second de ce projet sont en réalité si intimement liés que l'on ne saurait affirmer qu'il s'agit plus de rendre hommage au défunt que d'assurer, grâce aux précieuses aides à la navigation envisagées, la sécurité des vivants. Néanmoins, puisqu'il trouve son origine dans les services rendus par M. Horsburgh à l'humanité entière, le projet, une fois mis en œuvre, restera sans conteste à jamais associé à son nom ; ainsi, les phares Horsburgh pourront également constituer un moyen de proclamer, à l'usage de futures et lointaines générations, l'estime dans laquelle nos contemporains tenaient le travail accompli pour le bien de l'humanité et rappeler que l'exemple donné par un bienfaiteur ne l'a pas été en vain. Toutefois, nous nous heurtons ici à des considérations plus matérielles qui, nous arrachant à nos rêves d'avenir, nous rappellent que, à l'instar de la sagace cuisinière Mrs. Glass attelée à la tâche, autrement plus modeste, de préparer un civet, nous devons commencer par le commencement et «attraper» d'abord nos lièvres — les phares en question. Au regard de ce but grandiose, les contributions déjà recueillies à Canton sont de bon augure, puisque, selon les derniers calculs, elles s'élèveraient au total à 4200 dollars espagnols ; mais nous sommes persuadés qu'il ne s'agit là que d'un noyau autour duquel des sommes à la mesure du nom et de la cause aux sources de ce projet sont vouées à venir s'agréger. La libéralité manifestée dans cette région mérite fort d'être imitée et nous espérons que la détermination qui semble animer le comité de Canton gagnera les collaborateurs que celui-ci s'est désigné ailleurs — «dans toutes les parties du globe», selon les propres termes du comité, «depuis lesquelles le capitaine Horsburgh [a], dans ses «Instructions», tracé la route de l'Orient». Les projets de cette nature doivent être promus avec vigueur par ceux auxquels leur poursuite a été confiée car, comme — nous semble-t-il — l'expérience le démontre amplement, rien n'est plus propre à les faire échouer que de longuement retarder leur réalisation ; de tels attermoissements laissent en effet la porte ouverte à l'indifférence languide qui, si souvent, vient succéder à la disposition d'esprit exactement inverse. Nous ne saurions bien sûr prôner la moindre forme de précipitation qui entrerait en conflit avec la nécessité de se renseigner sur chaque aspect essentiel — mais il ne fait guère de doute que des hommes de mer ferrés sur tous les aspects de la navigation en ces parages n'auront aucune peine à s'entendre sur les emplacements les plus propices à la mise en place d'une chaîne de feux dans cette région. Le site de Pedra Branca qui a été proposé, et même retenu, pour abriter l'un des phares n'est guère susceptible de prêter à controverse — et nous pensons que la prochaine étape devrait consister à décider en quels autres endroits il serait le plus utile d'établir des phares pour assurer la sécurité de la navigation. Un résident de l'Etablissement à même de porter un jugement des plus éclairés aurait indiqué qu'un feu flottant au-dessus d'un banc des North Sands situé par 2,8 brasses de fond et un phare fixe sur *Barn Island* suffiraient à faciliter la navigation dans le détroit — une opinion qui cadre avec ce que nous avons ouï dire par d'autres. De surcroît, établir un feu sur *Pulo Sepatu*, en mer de Chine, comme l'a suggéré voici quelques mois un de nos lecteurs, serait de la plus haute importance, les brumes et les courants impétueux associés à la mousson de nord-est faisant, à cette époque de l'année, courir aux vaisseaux provenant de la Chine le danger d'échouer sur la côte de l'île. Edifier un phare en cet endroit pourrait néanmoins, pour différentes raisons, se révéler irréalisable ; et il faudrait, à l'intention du public, insister, pour commencer, sur les lieux où la faisabilité d'un tel projet est assurée.

La seconde question importante à se poser concernant les phares que l'on se propose d'ériger dans le détroit est bien sûr celle des frais que leur construction et leur entretien nécessiteront. Sur ce point, nous ne disposons d'aucune information précise— mais nous avons entendu avancer une estimation de 7500 dollars environ pour *Pedra Branca* — 3000 dollars pour *Barn Island* — et de 10 000 dollars pour le feu flottant de North Sands. Ces chiffres ne sont cependant que des approximations ; ils ne reposent pas sur des données précises et seraient plutôt sous-évalués. Mais aucune estimation exacte ne peut, selon nous, être avancée sans que soient pris en compte les hommes dont la vocation singulière — plus singulière encore dans le cas d'un feu flottant — est de mener à bien ces constructions. Il est souhaitable, à notre avis, que des estimations effectuées par un expert soient soumises au public dans les meilleurs délais et que toutes les mesures nécessaires soient prises afin de montrer à quelles conditions l'entreprise pourra aboutir. En ce qui concerne les frais d'entretien et de surveillance après la construction des phares, nous ne doutons pas que le Gouvernement des Indes fournisse les fonds nécessaires en prélevant un droit de tonnage sur les nombreux vaisseaux empruntant chaque année le détroit ; il pourrait aussi imposer une modique taxe sur le si lucratif commerce de l'opium qui s'effectue par le détroit de Malacca. Un droit de tonnage fort modeste suffirait à permettre de recueillir des fonds considérables — cette dépense serait d'ailleurs plus qu'entièrement contrebalancée puisqu'elle permettrait aux navires empruntant le détroit de faire l'économie d'un amarrage nocturne coûteux en temps et en efforts, la présence de feux aux lieux susnommés rendant cette précaution superflue. Réunir, par une souscription, des fonds suffisants pour à la fois construire des phares sur les sites susmentionnés et dégager un excédent dont les intérêts annuels permettraient de financer leur entretien dépasserait les attentes fût-ce des plus optimistes, et ce, quand bien même la dépense s'élèverait, comme ce serait sans doute le cas, à 5000 dollars espagnols, sinon plus. Nous ne nourrissons cependant pas d'inquiétude sur ce point — la mise en place de ces feux se révélerait si bénéfique pour les navigateurs qu'ils ne manqueront pas, nous en sommes certains, de répondre à l'appel en faveur d'une contribution volontaire globale, dût le gouvernement s'abstenir d'intervenir pour assurer ce financement.

ANNEXE MM 34

«THE HORSBURGH MEMORIAL», *SINGAPORE FREE PRESS*, 5 AVRIL 1838

Lettre adressée aux membres londoniens du comité pour le Horsburgh Memorial par les membres du comité de Canton

Vos collègues de Canton vous remercient chaleureusement pour les excellentes initiatives — qu'ils approuvent pleinement — que vous avez prises pour donner suite au projet du comité général de lever des fonds destinés à ériger un monument en hommage à la mémoire d'un homme qui a consacré sa vie à son prochain. Le seul point qui ne semble pas faire l'unanimité est le mode d'expression de cet hommage. Votre idée est d'ériger un monument à l'abbaye de *Westminster* ou à *Saint-Paul* ; la nôtre, de construire un *phare* dans l'un des lieux où, en dépit de toutes les difficultés environnantes, Horsburgh a tracé la voie pour une navigation sûre et relativement aisée. Il est vrai qu'en lui dédiant un monument aux côtés de nos illustres défunts vous lui accordez le rang qu'il avait de son vivant, mais cela s'arrêterait là. Le talent de l'artiste serait admiré alors que les œuvres de l'homme seraient oubliées et passées sous silence. Nous avons déjà invité l'ensemble des nations à se joindre à notre entreprise, et nous fondons de grands espoirs sur l'Amérique, la Hollande et la France. Voici donc notre avis : Ne devrions-nous pas tenir compte du caractère de l'homme qui s'est immortalisé et à la mémoire duquel nous ne pouvons ajouter que notre estime ? Dans ce cas, ne serait-ce pas un plus grand témoignage de notre gratitude que de tenir compte des sentiments qui animaient cette noble personne en construisant un *phare* en un lieu où les navires s'échouent sans cesse, de sorte qu'elle serve encore l'humanité en sauvant de nombreux navires de la catastrophe ? Vous comprendrez en lisant ceci que nous souhaitons nous en tenir au projet que nous avons proposé dès le départ, mais, afin de vous montrer notre souci de coopération, nous ferons circuler un document exprimant votre proposition, en espérant que nombreux seront ceux qui y répondront. En retour, nous vous prions de bien vouloir user de votre influence pour que notre proposition emporte des adhésions. Quant à l'inquiétude que vous exprimez dans votre lettre sur la difficulté de rassembler des fonds pour notre projet, nous nous permettons d'attirer votre attention sur l'importance des montants déjà rassemblés ; même si l'on s'en tient à votre proposition, qui était de limiter les dons des particuliers à une guinée, sans imposer de limites aux personnes morales et organismes publics, rien ne laisse penser que nous n'obtiendrons pas une somme suffisante pour ériger un phare au moins. Le site que nous proposons pour l'édification du premier d'entre eux est *Pedra Branca*. Nous vous soumettons à titre d'information la liste des navires perdus et échoués en ces lieux en peu de temps, et espérons qu'elle vous éclairera sur nos motivations et vous encouragera à nous apporter toute l'aide qui est dans vos moyens.

Veillez agréer, etc.

Liste des navires susmentionnés : *Nova Desada, Sylph, Pascoa, Lord Amherst, Ruby, Lord W. Bentinck, Glenelg, Ardasseer.*

.....

ANNEXE MM 35

**LETTRE DU 1^{ER} MARS 1842 ADRESSÉE À S. G. BONHAM ESQRE, GOUVERNEUR DE L'ÎLE
DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA, AUX BONS SOINS DE
MM. JOHN PURVIS & CO., SINGAPOUR, PAR JARDINE MATHESON & CO.,
TRÉSORIER DU CHINA FUND FOR A TESTIMONIAL TO THE MEMORY
OF THE LATE JAMES HORSBURGH ESQRE**

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que nous avons par-devers nous un montant qui, compte tenu des intérêts, s'élève à cinq mille cinq cent treize dollars espagnols 50/100 (5513 50/100) et qui provient d'une souscription publique de fonds collectés en Chine et d'un petit complément rassemblé en Inde, dans les années 1836-1837, aux fins de l'érection d'un monument à la mémoire du célèbre James Horsburgh.

Réunis en assemblée générale, les souscripteurs ont exprimé le souhait que les contributions soient, dans la mesure du possible, affectées à la construction d'un phare portant le nom de Horsburgh sur *Pedra Branca*, à l'entrée de la mer de Chine, mais ils n'ont pas pris de décision définitive.

Dans la mesure où un tel projet ne saurait être exécuté et maintenu que sous les auspices directs du Gouvernement britannique, nous voudrions vous signifier que nous sommes prêts à vous remettre le montant susmentionné dans l'espoir que vous aurez la bonté de faire en sorte qu'un phare (portant le nom de Horsburgh) soit érigé soit sur *Pedra Branca*, soit en tout autre endroit que le gouvernement de l'honorable Compagnie des Indes orientales jugerait préférable.

Le montant est loin d'être suffisant, mais, nous ne doutons pas que l'honorable Compagnie, dans sa magnificence bien connue, apportera le complément de fonds nécessaire à la réalisation d'un objet d'une si grande utilité publique et conçu en même temps pour honorer la mémoire de l'un de ses serviteurs les plus méritants.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Jardine MATHESON & CO,
trésoriers du Fonds China.

ANNEXE MM 36

**LETTRE DU 4 AVRIL 1842 ADRESSÉE À JARDINE MATHESON & CO., TRÉSORIER DU FONDS
CHINOIS POUR UN HOMMAGE À LA MÉMOIRE DE FEU JAMES HORSBURGH
PAR S. G. BONHAM, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES**

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1^{er}, et de vous informer en retour qu'une copie sera communiquée au gouverneur général de l'Inde en conseil. J'y joindrai en mon nom un rappel concernant la construction d'un phare, le «Phare Horsburgh», sur Tree Island ou quelque autre site des environs que les navigateurs jugeraient mieux adapté. Ce phare sera construit en partie avec les fonds que vous nous proposez si généreusement et sera par la suite entretenu aux frais de la Compagnie des Indes orientales.

Sur Pedra Branca, le phare serait certainement plus beau que sur Tree Island. Cela étant, un tel édifice serait bien plus utile sur Tree Island ; et il pourrait y être entretenu plus sûrement et à moindres frais — avantages qui seront, je l'espère, perçus comme valant largement ceux qu'offre le relief plus marqué de Pedra Branca.

Veillez agréer, etc.

(Source : Département militaire (marine), consultation du 15 février 1845, n° 5, NAI, New Delhi, Inde.)

ANNEXE MM 37

**LETTRE DU 1^{ER} MAI 1842 ADRESSÉE À S. G. BONHAM, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR J. T. THOMSON,
GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT**

J'ai l'honneur de vous soumettre les plans 1 à 3 pour la construction d'un phare sur l'île de Barn, plans qui, compte tenu de la distance qui sépare l'île de la ville, d'où tous les matériaux partiront, et de la difficulté de trouver des charpentiers et des maçons, si occupés aux différents travaux à Singapour, ne reviendraient pas à moins de 20 000, 12 000 et 5000 respectivement. Ces sommes n'incluent pas le coût de fabrication de l'encadrement des fenêtres et feux du phare. Comme il serait préférable que le gouvernement commande ces pièces en Angleterre, en voici la description :

La lanterne et les fenêtres du phare devraient être vitrées avec le meilleur verre plaqué ; des doubles devraient être faits au cas où un verre se briserait.

Le feu devrait provenir de brûleurs à l'huile d'Argand, placés dans l'axe de réflecteurs argentés, courbés dans l'axe précis de la courbe parabolique. Les réflecteurs, au nombre de six, devraient mesurer entre 18 et 24 pouces au-delà des lèvres, et le feu être assez puissant pour être vu à six lieues par temps clair.

Afin de distinguer le phare des nombreux feux qu'entretiennent les Malais sur les îles adjacentes, le feu devrait tourner sur lui-même afin d'être tantôt jaune vif tantôt rouge vif. Cela se fait en plaçant des panneaux de verre trempé devant le feu ; celui qui observe voit donc une lumière de la couleur du verre.

Veillez agréer, etc.

(Source : Département militaire (marine), consultation du 15 février 1845, n° 5, NAI, New Delhi, Inde.)

ANNEXE MM 38

**LETTRE DU 23 JUILLET 1842 ADRESSÉE À G. A. BUSHBY, SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT,
PAR S. G. BONHAM, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR
ET DE MALACCA**

.....

4. Barn Island, le site où il est proposé de construire le bâtiment, se situe à environ 16 milles de Singapour. Les habitants des îles alentour pourraient, si l'établissement dédié à la surveillance du site n'était pas suffisamment puissant, être tentés de le piller. De plus, comme l'existence de ce phare encouragera certainement des navires à passer les petits détroits de nuit, il est absolument essentiel que le phare fonctionne parfaitement chaque nuit. J'estime par conséquent que si le gouvernement décide d'entreprendre la construction proposée, et d'entretenir le phare aux frais de l'Etat, un établissement du type décrit ci-dessous devra être prévu :

1 surintendant	75 roupies
6 indigènes à 12 chacun	72 roupies
huile, coton, etc.	53 roupies
Soit	200 roupies de la Compagnie

.....

ANNEXE MM 39

**LETTRE DU 31 AOÛT 1842 ADRESSÉE À S. G. BONHAM, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR G. A. BUSHBY,
SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU BENGALÉ**

N° 852

J'ai été prié d'accuser réception de votre lettre n° 93 datée du 23 juillet dernier et de ses pièces jointes concernant l'érection d'un phare à Barn Island en mémoire du regretté M. James Horsburgh avec votre recommandation de voir le gouvernement assurer les frais de l'entretien du feu en levant à cet effet des droits sur les navires mouillant à Roads, Junks, etc., à Singapour. Le bâtiment devrait être construit avec l'argent récolté en Chine pour le témoignage d'estime et la lanterne ou le feu tournant financé par les habitants de Singapour.

2 .L'honorable gouverneur adjoint m'a chargé de vous faire part de l'opinion du directoire telle qu'elle est exprimée au paragraphe 20 d'une dépêche du Service de la marine datée du 4 septembre 1839 dont une copie figure dans la lettre de M. le secrétaire Prinsep datée du 13 novembre, telle qu'elle est citée dans votre présente lettre, et de vous signifier que les objections — exprimées dans ce document ainsi que dans d'autres communications de l'honorable directoire — à la levée de droits de mouillage et d'escale et l'importance que l'honorable directoire et la communauté des marchands de Grande-Bretagne attachent à la préservation d'une parfaite liberté de commerce à Singapour empêchent Son Honneur de retenir la proposition concernée visant la levée d'un droit de port sur les navires faisant escale à Singapour.

3. Les trois plans reçus avec votre lettre vous sont retournés avec la présente.

Veillez agréer, etc.

Votre humble serviteur

(Signé) G. A. BUSHBY,
Secrétaire du gouvernement du Bengale.

ANNEXE MM 40

SINGAPORE FREE PRESS, 25 MAI 1843

Piraterie — La fréquence et la régularité des actes de piraterie dans les environs immédiats de Singapour, et les graves pertes en vies et en biens qu'ils occasionnent presque toujours appellent à intervenir sans délai pour mettre fin à de telles pratiques. Si aucun remède n'est trouvé, le commerce indigène de ce port en souffrira gravement. Au cours des trois derniers mois, nous avons enregistré cinq cas de piraterie, mais nous pouvons supposer que cela ne correspond même pas à la moitié de ce qui s'est réellement passé. En effet, il est fort probable que de nombreux cas ne soient jamais portés à la connaissance des autorités d'ici. Dans les cinq attaques perpétrées contre des jonques, six hommes ont été tués et treize blessés, ce qui est un nombre considérable étant donné que les équipages de ces jonques sont généralement petits. Les lieux et îles dans le voisinage desquels ces actes de piraterie sont le plus fréquemment commis et qui servent de repaires aux pirates, tels que Pulau Tinghie, Batu Puteh, Point Romania etc., sont tous situés dans les territoires de notre bien-aimé allié et pensionnaire, le sultan de Johore, ou plutôt le *tomungong* de Johore, car c'est lui le véritable souverain. En effet, il ne fait aucun doute selon nous que tous les pirates qui, presque chaque semaine, créent tant de problèmes pour les autorités sont des sujets du royaume de Johore. La démarche à suivre est par conséquent simple et évidente : le gouvernement doit demander au *tomungong* d'empêcher ses sujets de se livrer à de telles pratiques et de punir ceux qui, de notoriété publique, le font. Le *tomungong* ne devrait rencontrer aucune difficulté à identifier les pirates — s'il ne les connaît pas déjà. De plus, le pouvoir qu'il a sur eux suffirait à prévenir et à réprimer. S'il prétend qu'il voudrait bien mettre fin à ce fléau mais ne le peut pas parce que les coupables ne relèvent pas de son autorité, alors, comme preuve de sa volonté d'aider les autorités britanniques à écraser les pirates, qu'il autorise ce gouvernement à prendre les mesures nécessaires et à pénétrer sur ses territoires avec les forces requises. Quelques incursions dans certains des repaires les plus connus des pirates et la mise en place d'un petit poste avec quelques *sepoys* ou policiers sur l'une ou deux des îles ou en l'un ou l'autre point de la côte de Johore auraient bientôt pour effet d'anéantir efficacement la piraterie. Mais, si le *tomungong* refusait à la fois de prendre lui-même des mesures contre les actes de ses sujets et d'autoriser le gouvernement d'ici à prendre des mesures avec son autorisation et en son nom, nous recommanderions alors au gouvernement de le tenir pour personnellement responsable et de suspendre le versement de sa rente mensuelle voire, si nécessaire, de lui apprendre par la contrainte que, chez un allié et quelqu'un qui tire des avantages du gouvernement, des pratiques — de son fait ou de celui de ses sujets — qui, si elles étaient celles d'un individu n'étant pas lié à nous par un traité ou d'une autre manière seraient prestement freinées et *sanctionnées*, ne seraient pas tolérées. Si le *tomungong* se refuse à coopérer avec nous dans les mesures de lutte contre la piraterie, la solution à adopter sera alors celle que nous avons envisagée il y a quelques semaines, à savoir d'envoyer, à la place des actuelles canonnières, deux petits bateaux à vapeur en acier croiser en permanence le long des côtes de Johore, visiter les différentes îles et inspecter toutes les embarcations qui leur sembleraient suspectes. Mais, si l'honorable souverain, par réticence ou indifférence, nous contraignait à engager cette dépense, nous nous permettons de dire que, comme le problème est entièrement le fait des comportements illicites de ses sujets, il serait juste et logique qu'il contribue aux frais nécessairement encourus. Nous suggérerions dès lors que, tant que la présence des vapeurs sera jugée nécessaire, la rente mensuelle du *tomungong* soit employée pour couvrir les frais encourus. Il ne fait aucun doute que si le *tomungong* le voulait, il pourrait instamment mettre fin aux actes de piraterie, et ce gouvernement se doit d'insister sur ce point. On nous a indiqué qu'un *tannah* de police situé à Tanjong Changi, au-delà de la deuxième Falaise rouge, constituerait un obstacle efficace contre les pirates qui résident dans la zone. Nous attirons sur ce point l'attention des autorités, dont nous savons qu'elles sont soucieuses d'employer tous les moyens en leur pouvoir pour réprimer la piraterie. La création d'une vraie route côtière dans cette direction serait également utile et nous espérons que la réalisation du tracé actuel sera poursuivie avec autant de diligence que possible.

ANNEXE MM 41

LETTRE DU 1^{ER} OCTOBRE 1844 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA, PAR E. BELCHER, CAPITAINE DU HMS SAMARANG

A bord du *Samarang*, navire de Sa Majesté

Par la présente, je réponds à votre communication n° 109, en date du 20 avril 1844, dans laquelle vous demandez un avis sur l'emplacement le plus approprié pour ériger un phare dans le détroit de Singapour.

Après mûre réflexion et à partir des résultats d'une étude spéciale menée récemment, je suis parvenu à la conclusion suivante : conformément à l'intention exprimée par la décision de construire un monument dédié à la mémoire de l'hydrographe James Horsburgh, je suis fermement convaincu qu'un tel monument servirait davantage les intérêts généraux de la navigation s'il était érigé à un emplacement où il fût généralement utile à la navigation à la fois dans les mers de Chine et dans ledit détroit.

Pour répondre à cette dernière considération, la nature fait en particulier de l'île Romania la plus au large le premier site à retenir, car il offrirait aux navires la possibilité de bien éviter les dangers nocturnes et leur permettrait donc de se rendre à Singapour et de la quitter en toute confiance et sécurité.

Si vous examinez brièvement la carte du détroit, vous constaterez que sur une ligne reliant le centre de l'île Romania la plus au large à l'extrémité du haut-fond de Johor la lumière serait presque éclip­sée du fait de la proximité de la terre. Les navires n'ont rien à faire près de cette ligne mais, comme c'est fréquemment le cas de nos phares britanniques récents, il est très facile d'*occulter* le feu jusqu'à la *ligne sûre* de manière à avertir les navires à *temps* afin qu'ils prennent un *bon cap*. Le principe étant, en pénétrant dans le détroit aussi bien qu'en le quittant, de toujours «*avoir le feu en vue*».

La navigation, une fois le feu passé, se fait en fonction des points cardinaux sur une courte distance et en toute sécurité. Mais la *proximité* du danger peut être facilement signalée en dotant la partie inférieure de la lanterne de panneaux de verre rouges, à l'angle de la dépression, afin d'*inciter suffisamment à temps les navires à passer au vent*.

Le rayon d'une lampe pourrait même être adapté à ce but en obscurcissant légèrement le garde-fou à l'aide d'une grille en fil de fer. A supposer que ce système soit disposé de manière à parer le danger de «*roche à fleur d'eau*», la réapparition de la lumière, une fois le danger passé, devrait rassurer le navigateur.

L'île offre une bonne surface pour la construction du phare qui devrait revêtir la forme d'une tour Martello et tout risque d'attaque surprise par des pirates devrait pouvoir être écarté grâce à l'escarpement prononcé du littoral jusqu'à la laisse de basse mer. Cette tour de faible hauteur devrait être dotée d'un petit canon aux fins de défense et de signal. La tour partira du centre du bâtiment afin de rendre superflue la présence d'une force autre que les gardiens de phare et il est plus que probable que la simple présence notoire d'un canon monté dissuadera en fait les pirates d'utiliser les chenaux dans ces parages.

Le phare pourrait en outre accroître son utilité en indiquant par signaux aux navires faisant route vers Singapour soit le passage de navires se dirigeant vers la mer de Chine, soit toute information qui lui aurait été transmise.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Edward BELCHER,
Capitaine.

ANNEXE MM 42

LETTRE DU 31 OCTOBRE 1844 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA, PAR JOHN PURVIS & Co.

Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier par laquelle vous nous demandez d'indiquer si les fonds souscrits en Chine pour le monument à la mémoire de M. Horsburgh sont à disposition en vue d'aider à l'érection d'un phare au voisinage de Pedra Branca.

En réponse, nous vous informons que l'ordre qui nous a été donné en 1842 par MM. Jardine Matheson et Co, de remettre le montant des souscriptions au gouvernement d'ici dès qu'il se sera engagé à construire un phare à proximité de Pedra Branca — n'a pas été annulé.

Veillez agréer, etc.

(Signé) PURVIS & Co.

ANNEXE MM 43

**RAPPORT DU 20 NOVEMBRE 1844 ADRESSÉE À BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA, PAR J. T. THOMSON,
GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR**

Conformément à vos instructions m'enjoignant de me rendre sur le rocher de Peak Rock Romania pour déterminer le coût probable de la construction d'un phare à cet endroit : une construction répondant aux besoins évoqués et dont le prix ne devrait pas dépasser les fonds limités souscrits pour son érection, ainsi que pour estimer le coût de la mise en place d'une base solide capable de supporter une superstructure en acier et pour dresser des plans (autant qu'il est possible compte tenu du budget restreint) conformes à la recommandation de sir Edward Belcher — à savoir que «le phare devrait revêtir la forme d'une tour Martello et tout risque d'attaque surprise par des pirates devrait pouvoir être écarté grâce à l'escarpement prononcé du littoral» et, enfin, pour déterminer la position du rocher par rapport aux îles Romania, à la côte du Johor et à l'île de Singapour.

1. J'ai donc présentement l'honneur de vous informer que, m'étant rendu sur le rocher de Peak Rock et ayant étudié les îles et les côtes voisines, j'ai établi qu'il était situé — comme cela apparaît sur les cartes jointes à la présente — à environ 3/4 de mille à l'est de la grande île Romania, à 1,5 mille de Point Romania et à 32 milles à l'est-nord de la ville de Singapour. Le rocher est nu, s'élève à environ 30 pieds au-dessus de la mer aux grandes marées de printemps et fait 160 pieds de long (dans le sens est-ouest) sur 130 pieds de large (dans le sens nord-sud) comme indiqué dans la légende des lignes tracées sur la carte de l'île Romania jointe à la présente, mais atteint 240 pieds si on le mesure dans le sens est-sud ouest. Le rocher est fait d'un granit gris extrêmement dur constituant un excellent matériel de construction disponible sur place. Il est dépourvu d'eau douce à l'exception de celle qui reste dans les creux du terrain après la pluie. Il est facile d'y débarquer par temps calme (c'est-à-dire pendant huit mois par an), de sorte que l'acheminement de matériaux de construction ne devrait pas poser de difficultés majeures surtout si l'on construisait une jetée en bois. Mais durant les mois de décembre, janvier, février et mars, le débarquement sera toujours ardu dans la mesure où — pendant la mousson de nord-est — le rocher est exposé aux vagues de la mer de Chine. La construction devrait donc commencer début avril et se terminer si possible avant la fin du mois de novembre suivant. Mais, dans la mesure où des accalmies se produisent souvent la nuit pendant la mousson de nord-est, il sera fréquemment possible de débarquer sur le rocher au petit matin. De sorte que la communication ne sera jamais totalement interrompue, même pendant la plus mauvaise saison de l'année.

2. Lors de ma première visite du rocher, j'avais attribué sa nudité — sur la base des apparences — au fait qu'il était battu par les vagues pendant la mousson de nord-est-ce qui aurait considérablement renchéri la construction d'une structure permanente, et j'aurais demandé de le revoir pendant la pire saison avant d'établir un plan pour la construction si je n'avais pas eu l'occasion de visiter d'autres îles et rochers dans les parages dans le cadre de relevés. J'ai alors découvert que North Rock faisait la même hauteur que le rocher Peak Rock et était formé de strates de roche tendre dont la décomposition génère un *sol* sur lequel poussent des arbustes et qui ne présente pas le moindre signe d'une exposition quelconque aux vagues. South Island qui est également autant exposée aux vagues et beaucoup plus basse que North Rock et Peak Rock est couverte d'arbres et autres plantes ne pouvant pas survivre dans l'eau salée. J'affirme donc sans la moindre hésitation que la nudité de Peak Rock est due à son escarpement ainsi qu'à la dureté de sa roche, et non à l'action des vagues.

3. J'en viens maintenant à la manière la meilleure et la plus économique de construire un phare à cet endroit dont la roche est tellement dure que, si on peut trouver sur place les meilleurs matériaux de construction, les dépenses inhérentes à la taille du granit sont si élevées qu'une structure entièrement bâtie dans cette matière excéderait de beaucoup les fonds souscrits et que, les tailleurs de pierre à Singapour étant rares et peu habiles, il serait très difficile de mener le projet à bien. J'ai donc été contraint, dans les plans et devis, de limiter l'utilisation de ces matériaux à la construction de la seule base qui s'élèvera sur une hauteur de 16 pieds. Ladite base, comme indiqué sur le plan, sera construite avec des gravats de granit à l'intérieur recouverts de blocs en granit taillé et supportant un bâtiment en briques ou en métal. Son coût est estimé à 2 667 dollars espagnols, y compris les projections semi-circulaires ou bastions conçus pour monter un canon en vue d'assurer la défense des gardiens de phare. Quant à l'accès, il sera assuré soit par une échelle descendant jusqu'à la roche, soit par une corde et un panier suspendus à la petite potence placée sur la porte. Lesdits accès pourraient être retirés la nuit ou en période de danger et prémunir ainsi efficacement les gardiens contre toute attaque extérieure éventuelle.

La fondation sera construite à une hauteur de 26 pieds au-dessus du niveau des grandes marées de printemps et fera elle-même 16 pieds de hauteur, de sorte que la base de la tour en briques ou en acier sera à une hauteur de 42 pieds au-dessus du niveau des marées de printemps. Ladite tour échappera donc à l'action des vagues et ce mode de construction, tout en correspondant au moins partiellement aux opinions de sir Edward Belcher relatives à la défense du site, aura aussi le mérite de rendre superflu l'augmentation de l'escarpement du rocher jusqu'au niveau de la laisse de basse mer, du moins jusqu'à ce que des fonds suffisants soient collectés à cette fin dans la mesure où cette opération coûterait au moins 7000 dollars espagnols à elle seule : une somme égale à celle requise pour construire le phare.

4. Concernant la superstructure, je suis parvenu après mûre réflexion à la conclusion que le bâtiment le plus solide et le plus durable susceptible d'être érigé avec les fonds limités serait fait de briques et de mortier mélangé à de la mélasse. La pièce sera intégralement dotée d'un plafond voûté et les seuls ouvrages en bois présents seront ceux des trois cloisons des chambres des gardiens, des escaliers, des portes et des fenêtres, de manière à limiter les risques d'incendie. Le coût estimé s'élève à 4332 dollars espagnols sans compter la lanterne et les feux, de sorte que le coût, fondations comprises, devrait approcher les 7000 dollars espagnols.

5. Concernant les lampes et les réflecteurs de la lanterne, je ne dirai pas grand-chose car ils doivent être fabriqués en Europe. Je me contenterai donc de suggérer que le feu soit du type stationnaire, dans la mesure où ce type d'appareil est non seulement plus simple que la lumière tournante mais également moins sujet aux accidents. Au cas où ce mécanisme tomberait en panne, il serait en effet très difficile de le faire réparer dans cet établissement. Le feu devrait aussi être rouge afin de se distinguer des feux sur la côte et suffisamment brillant pour être vu à une distance de 18 milles de manière à former un repère avec — Point afin d'écarter les navires du haut-banc de Johor. Conformément à la recommandation de sir Edward Belcher, le garde-fou ou la lampe devrait être conçu de manière à obscurcir le feu autour du rocher à fleur d'eau et aussi du récif sud apparemment non remarqué par l'intéressé et sur lequel le *Stork* s'est récemment écrasé. Ces deux caractéristiques sont actuellement les seuls dangers connus à proximité de Peak Rock en matière de navigation. Il existe aussi, très loin au nord et à l'est, certains dangers que l'on pourrait signaler aux navires pendant la nuit en occultant le feu dans cette direction ; cependant, lors de ma visite sur place, je n'ai pas disposé du temps nécessaire pour déterminer leur position exacte et les cartes disponibles ne sont pas suffisamment précises pour permettre leur marquage avec la subtilité requise.

6. Concernant le meilleur moyen de procéder à l'érection du bâtiment, je voudrais à ce stade formuler quelques remarques. Il convient de faire observer que Peak Rock — comme indiqué plus haut dans la présente communication — est situé à 32 milles de Singapour et, selon la carte, à mi-chemin des côtes d'un pays placé sous la souveraineté de chefs malais indépendants. Ces côtes sont connues depuis longtemps comme l'un des lieux de prédilection de pirates très audacieux qui, lorsque l'occasion s'en présente, n'hésitent pas à s'en prendre à de gros bateaux indigènes. De sorte qu'un projet de cette taille ne pourrait pas être entrepris sans la protection du gouvernement. En rédigeant ce devis, j'ai donc pris en compte la protection d'une canonnière qui serait constamment sur place du début à la fin des opérations. Mais, en dépit de cette protection, un travail de cette nature ne saurait être accompli par un fonctionnaire du gouvernement pour une somme modeste quelle qu'elle soit. J'ai par conséquent immédiatement renoncé à l'idée de me proposer pour faire construire le phare selon le mode prescrit — en me conformant aux règlements d'ingénierie gouvernementaux comme je l'ai déjà fait pour effectuer plusieurs travaux à Singapour — estimant que seule la passation d'un contrat avec un Chinois permettrait de mener le projet à bien pour une somme raisonnable, telle que celle indiquée dans l'estimation, et ce pour les raisons évoquées ci-dessous.

7. La classe de personnes dont nous sommes totalement dépendants (à quelques rares exceptions comme la poignée de maçons *Cling*) pour les travaux de maçonnerie et de charpente sont les Chinois dont les plus basses classes — peut-être mieux que les mêmes classes des autres nations — connaissent le pouvoir que l'union leur confère alors que les artisans de Singapour se liguent les uns contre les autres en s'inféodant à diverses *hueys* ou sociétés dont les membres sont tenus par leur serment d'aider les autres et d'être de connivence avec eux. Dans la mesure où c'est avec ces gens qu'il faut traiter et où un tel système fonctionne, tout fonctionnaire du gouvernement s'étant engagé à finir un travail avant d'avoir passé un accord avec ses maçons chinois, etc. serait entièrement à la merci des intéressés dans la mesure où les meneurs de ces artisans s'entendraient immédiatement pour exiger le double voire le triple du salaire normal en faisant valoir l'éloignement du chantier et empêcheraient quiconque d'accepter (librement ou pas) une rémunération inférieure ; ils exagéreraient aussi les dangers inhérents aux pirates, le caractère désagréable de tout séjour sur un rocher isolé pendant plusieurs mois, etc. En outre, un Chinois se montre toujours paresseux et travaille de manière insatisfaisante dès lors qu'il est payé à la journée, son sens moral limité l'empêchant de voir le préjudice qu'il cause à son employeur mais, par contre, si on lui offre la perspective de gagner plus en se fatiguant davantage son goût pour le profit l'incite à travailler plus énergiquement sans se lasser.

8. Notre système de construction repose donc entièrement sur la conclusion d'un contrat avec plusieurs Chinois s'engageant ensemble à lancer et à finir les travaux, ainsi qu'à partager les pertes et profits entre eux. A condition d'être supervisés par un Européen, les projets de ce type permettent d'obtenir de bonnes constructions bien finies.

9. Je me permets donc de recommander humblement à Votre Honneur de faire exécuter ce projet par contrat car cette manière de procéder est la plus économique et, à condition d'être correctement supervisée par le gouvernement, elle donnera également les meilleurs résultats au cas où la fin de la construction ou bien la somme énoncée dans le devis ne pourraient pas être garanties au gouvernement.

10. Il est joint à la feuille contenant le devis un accord signé par un entrepreneur chinois du nom de «Choa Allum» dans lequel celui-ci s'engage à ériger le bâtiment pour la somme de 7000 dollars espagnols dès que le gouvernement aura donné son assentiment. Cet accord est bien entendu provisoire et devrait être remplacé par un accord formel une fois les ordres du

gouvernement connus. L'entrepreneur a exécuté plusieurs travaux pour le gouvernement en donnant la plus grande satisfaction et pourrait fournir, si nécessaire, une garantie solide d'exécution et de finition correctes des travaux. Il m'a déclaré que son bénéfice en qualité d'entrepreneur pour la construction du phare serait peu important, mais qu'il comptait réaliser de gros bénéfices en chargeant les bateaux au retour de pierres destinées à la vente à Singapour et en fournissant des provisions, etc. aux ouvriers, ainsi qu'en usant d'autres moyens inaccessibles à un Européen.

11. En conclusion, je voudrais déclarer que je suis convaincu que la somme indiquée dans ces documents ne serait pas dépassée si le projet était confié à des entrepreneurs chinois tout en permettant à ces derniers d'obtenir une rémunération équitable. Par contre, à supposer que les travaux soient confiés à un fonctionnaire du gouvernement chargé de prendre ses propres dispositions pour fournir les matériaux et embaucher les ouvriers et compte tenu du contexte défavorable dans lequel l'intéressé serait contraint de travailler comparé aux entrepreneurs indigènes, le gouvernement devrait d'abord approuver le doublement de la somme.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. T. THOMSON,
Géomètre du gouvernement.

ANNEXE MM 44

**LETTRE DU 25 NOVEMBRE 1844 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, SINGAPOUR ET MALACCA PAR LE SULTAN ALLIE DE JOHORE,
D'APRÈS LA TRADUCTION ANGLAISE DE T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT**

J'ai reçu la lettre de mon ami, et désire en réponse lui faire connaître que ses souhaits me paraissent parfaitement justifiés et que je suis éminemment satisfait de l'intention qu'il y exprime, car cela (un phare) permettra aux marchands et autres d'entrer dans ce port et d'en sortir plus aisément.

[Traduction certifiée conforme.]

(Signé) T. CHURCH,
Conseiller résident.

ANNEXE MM 45

**LETTRE 25 NOVEMBRE 1844 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, SINGAPOUR ET MALACCA PAR LA DATO TAMUNGONG
DE JOHORE, D'APRÈS LA TRADUCTION ANGLAISE DE T. CHURCH,
CONSEILLER RÉSIDENT**

Compliments

J'ai dûment reçu la communication de mon ami et pris connaissance de son contenu. Mon ami désire ériger un phare à proximité de Point Romania ; je ne saurais objecter à une telle mesure ; en fait, je suis très heureux qu'une telle entreprise soit envisagée. Je souhaite être guidé en toutes matières par le gouvernement, si bien que la Compagnie est entièrement libre de construire un phare à cet endroit, ou en tout autre lieu qu'elle jugera approprié.

Ma famille et moi-même bénéficions depuis des années du soutien de Singapour, nous dépendons entièrement du Gouvernement anglais et nous espérons mériter la protection et les faveurs de la Compagnie dans toutes les occasions convenables.

New Harbour le 25 novembre 1844

[Traduction certifiée conforme.]

(Signé) T. CHURCH,
Conseiller résident.

ANNEXE MM 46

LETTRE DU 28 NOVEMBRE 1844 ADRESSÉE À F. CURRIE, SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DES INDES, PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA

N° 150 de 1844

J'ai l'honneur de porter très respectueusement à l'attention du très honorable gouverneur général un sujet de quelque importance pour la navigation dans le détroit de Malacca près de Singapour et de l'entrée de la mer de Chine.

Quelques années après la levée en Chine de fonds destinés à l'érection d'un témoignage d'estime à la mémoire du regretté hydrographe James Horsburgh et lors d'une réunion des souscripteurs, le désir a été exprimé de voir les contributions consacrées à l'érection d'un phare portant le nom de «Horsburgh» sur Pedra Branca à l'entrée de la mer de Chine ou sur un autre lieu jugé éventuellement préférable par le Gouvernement de l'Honorable Compagnie des Indes orientales.

La question de la mise en œuvre de la résolution susmentionnée par l'érection d'un phare sur Barn Island a été soumise au Gouvernement suprême le 22 juillet 1842, mais la mesure impliquait la présence d'une garde militaire, d'un responsable spécial et d'un large établissement supposés financés par la levée de droits de mouillage. Une telle mesure restrictive était tellement contraire aux *vues de la communauté des marchands* que la proposition fut immédiatement abandonnée, suite à l'avis préalablement exprimé par l'Honorable Compagnie des Indes orientales dans sa lettre n° 22 de 1839.

Dans la mesure où les fonds — dont le montant est supposé atteindre 5 513 dollars soit 12 378,4 roupies de la Compagnie — ne sont pas encore arrivés (comme indiqué dans la copie ci-jointe d'une lettre de MM. John Purvis et Co*) et où je suis convaincu de *la nécessité impérieuse d'un phare* et de l'influence bénéfique de celui-ci sur le commerce croissant avec la Chine, je prends la liberté de soumettre la question au capitaine sir Edward Belcher C. B. dans l'espoir qu'il sera possible de déterminer un site dépourvu des inconvénients mentionnés et capable d'atteindre les objectifs énoncés. Je souhaite présenter au très honorable gouverneur général de l'Inde le rapport de cet officier [le capitaine Belcher], ainsi que le plan et la section du rocher dont il est question, établis par M. Thomson, géomètre, accompagnés d'une carte de référence *indiquant sa position par rapport à Pedra Branca*, au Johore continental et à l'île de Romania, à quelque 32 milles au nord-est de Singapour. Ce rocher fait partie des territoires du rajah de Johore qui, avec le *tamongong*, a volontiers consenti à le céder à titre gracieux à la Compagnie des Indes orientales.

L'épave du *Pascoa* reposant désormais sur les Roads et le nombre de navires (dont certains sont cités en note****) perdus ou avariés en heurtant le rocher à proximité du site sélectionné — où les courants sont si rapides qu'ils rendent la navigation dangereuse et difficile dans l'obscurité — sont la preuve de la nécessité d'une balise dans les parages, mais l'ingénieur surintendant (récemment arrivé de Madras), le capitaine Faber avec qui j'ai visité l'endroit, semble avoir eu des difficultés à rédiger une estimation ... du coût approximatif de l'entreprise en raison de son ignorance de la langue et des habitudes de la population, des prix des matériaux, des moyens de se les procurer, etc. et considérer qu'une dépense énorme — de l'ordre d'un lack ou un lack et demi de roupies [100 à 150 000 roupies] — serait nécessaire pour compléter les travaux de maçonnerie. J'avais donc presque abandonné mon intention de faire avancer le projet lorsque mon

* Annexe A.

**** *Pascoa* : perdu ; *Helen* : sérieusement avarié ; *Heber* : perdu ; *Henry Davison* : *id.* ; *Stork* : *id.*

attention fut attirée sur la note***** (que je joins à la présente) décrivant les phares métalliques érigés à la Jamaïque et aux Bermudes il y a de cela quelques années seulement, à un coût pas très élevé et en tout cas ne dépassant pas le montant qu'avec l'aide supplémentaire du gouvernement je me fais fort de réunir auprès de la communauté des marchands en Grande-Bretagne et à l'étranger.

J'ai donc chargé M. Thomson, le géomètre, de dessiner une carte de l'entrée de la mer de Chine et, après avoir mûrement considéré la question, de me faire part de toutes ses observations éventuelles. Le résultat apparaît dans le document annexé***** tel qu'il m'a été adressé par ce gentleman qui connaît bien les indigènes, a accumulé une expérience locale considérable et déploie une activité inlassable. Il ressort dudit document que la fondation pour un phare métallique pourrait être posée pour 2667 dollars et que le coût total de la construction de l'ensemble de l'ouvrage ne dépasserait pas 7000 dollars, soit environ 1500 dollars de plus que la somme dont nous disposons, exception faite du feu, et j'estime que cette structure remplirait tous les buts énoncés.

L'ouverture des quatre ports en Chine et l'établissement d'une colonie à Hong Kong confèrent une importance majeure au sujet et pourrait induire le Gouvernement de Sa Majesté à contribuer à une entreprise si louable en fournissant la lampe. L'honorable directoire également pourrait envisager que ce projet constitue une bonne occasion pour marquer de manière encore plus permanente son sens des services rendus au monde (sous leurs auspices) par le célèbre hydrographe James Horsburgh et je peux en outre ajouter, sans risque de me tromper, que le petit établissement nécessaire à la conservation du phare en état devrait contribuer, grâce au canon proposé par le capitaine sir Edward Belcher, à mettre fin efficacement aux actes de piraterie commis chaque année contre les marchands de Cochinchine et des pays adjacents qui, en raison de la force du courant et des difficultés liées à la navigation, sont contraints de jeter l'ancre dans ces parages pendant la nuit.

Sans aucune aide cependant au-delà de ce que nous attendons et de ce qui sera remis par les commandants des navires de commerce et de la communauté des marchands en Grande-Bretagne et à l'étranger, je suis persuadé qu'il serait possible de lever des fonds suffisants pour la construction d'un phare dans la mesure où un Chinois respectable s'est engagé à le construire pour environ 7000 dollars. Toutefois, j'espère vivement qu'aucun appel supplémentaire à la générosité du public ne s'avérera nécessaire et que le Gouvernement de Sa Majesté et l'honorable directoire fourniront la différence éventuelle.

Un phare, lorsqu'il n'est pas correctement exploité, peut se révéler infiniment plus déroutant et dangereux pour les marins que l'absence totale de feu. Je suis donc d'avis que deux Européens et huit indigènes suffiraient à peine à assurer le quart et à tirer au canon en cas de besoin. Je recommande par conséquent que deux solides retraités de l'artillerie soient autorisés à se porter volontaires pour ce service moyennant un supplément de solde et de rations, plus huit Malais ou Lascars¹, ce qui porterait le coût annuel pour l'Etat — y compris le coût estimé du combustible nécessaire au feu — à 2856 roupies ; s'il était jugé opportun d'employer *des condamnés de 1^{re} classe* au lieu des Malais ou des Lascars, ces dépenses pourraient être considérablement réduites.

Persuadé d'avoir fourni suffisamment d'informations pour retenir l'intérêt du très honorable gouverneur général sur un sujet d'une importance capitale pour le commerce de notre pays et la sécurité des marins, qu'ils soient européens ou indigènes, j'ose respectueusement solliciter le soutien de Son Honneur à cette mesure et espérer que le directoire — probablement de conserve

***** Annexe D.

***** 2 canonniers	– 100 Rs par mois
8 Malais	– 88 " " "
Pétrole, coton, etc.	– 50 " " "
	238
	12
	<hr/>
	2 856 Rs par an

avec le gouvernement de Sa Majesté — fournira la somme supplémentaire requise et ordonnera immédiatement la construction d'une lampe. En l'attente et avec votre permission, je vais appeler la communauté des marchands à aider un projet qui perpétuera l'expression de sa gratitude à l'égard des apports à la navigation dans ces mers ayant résulté des recherches infatigables de James Horsburgh.

Veillez agréer, etc.

(signé) W. J. BUTTERWORTH,
Gouverneur.

Extrait d'une lettre du 4 septembre 1839 à caractère général du service de la marine transmis par l'honorable directoire du Gouvernement du Bengale

N° 22

20. L'érection de phares dans le détroit¹ ne semblant pas hautement nécessaire pour la sécurité de la navigation dans ces eaux et la même difficulté risquant de se poser concernant la levée des fonds requis pour leur entretien, nous ne pensons pas qu'il soit justifié de promulguer des ordres à cette fin et nous ajoutons en outre que l'importance attachée par la communauté marchande de ce pays à la préservation de la totale liberté de commerce à Singapour nous empêche de soumettre ledit commerce à la moindre restriction.

21. Nous transmettrons à la première occasion des jeux complets d'extraits destinés au Service de la marine de votre présidence.

¹ _ 103. Etat mentionnant une proposition d'ériger des phares dans le détroit de Singapour. Le gouvernement avait estimé pour sa part ne pas être en droit d'imposer des droits pour lever les fonds requis sans accord préalable du directoire ; la question est donc désormais posée à celui-ci de même qu'une demande du conseil de la marine visant la communication de deux copies d'une lettre du Service de la marine.

ANNEXE MM 47

**LETTRE DU 22 AOÛT 1845 ADRESSÉE À C. BEADON, SOUS-SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU
BENGALE PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE
SINGAPOUR ET DE MALACCA**

N° 139

Phare sur Pedra Branca

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée du 4 juin dernier comprenant un extrait (paragraphe 71) d'une dépêche émanant du surintendant de la marine du Bengale datée du 23 avril 1845 et me priant de donner mon avis sur la recommandation de cet officier relative à la construction d'un phare sur Pedra Branca.

Le nombre de navires ayant fait naufrage à proximité de Pedra Branca et de Point Romania à l'entrée de la mer de Chine milite indubitablement en faveur de la construction d'un phare dans ces parages et il ne fait aucun doute que la première constituerait le meilleur site du point de vue de la signalisation maritime ; toutefois, en raison de son éloignement de Singapour et du continent, et de son inaccessibilité à certaines périodes de l'année, en toutes circonstances, j'accorderais ma préférence au site sélectionné par le capitaine Edward Belcher C. B. comme indiqué dans ma lettre datée du 28 novembre 1844 n° 150.

Selon une lettre du sous-secrétaire du Gouvernement des Indes datée du 15 février 1845 n° 121 que vous m'avez fait suivre avec votre visa en date du 24 idem n° 510, il semblerait que la proposition pour l'érection d'un phare sur le site sélectionné par le capitaine sir E. Becher C. B. — à savoir Peak Rock près de l'île Romania extérieure — ait été recommandée à l'honorable directoire et je pense que d'ici peu les travaux pourront commencer, dans la mesure où la présence d'un phare dans ces eaux devient chaque jour plus impérieuse.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W. J. BUTTERWORTH,
Gouverneur.

ANNEXE MM 48

«ERECTION OF A LIGHT-HOUSE ON ROMANIA ISLAND», *BOMBAY TIMES AND JOURNAL OF COMMERCE*, 10 JANVIER 1846

.....

Nous sommes heureux de voir la chambre se charger du projet avec autant d'ardeur, car nous pouvons en augurer une prompte mise en œuvre. Tant qu'il restait aux mains du Gouvernement de l'Inde, force est d'avouer que nous avions peu d'espoir de le voir aboutir...

.....

Les autorités malaises de Johor, dont relève territorialement l'île de Romania, non seulement offrent l'île pour l'érection d'un phare, mais expriment leur satisfaction à la perspective de sa construction...

.....

ANNEXE MM 49

«UN PHARE À SINGAPOUR», *THE TIMES*, JEUDI 22 JANVIER 1846

[Annexe non traduite : illisible.]

ANNEXE MM 50

**LETTRE DU 18 AVRIL 1846 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE DE LA COMPAGNIE DES INDES
ORIENTALES PAR N. B. HAMILTON, SECRÉTAIRE DE L'AMIRAUTÉ
(PIÈCE JOINTE N° 2 À LA LETTRE DU 6 MAI 1846 ADRESSÉE AU
GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDE EN CONSEIL
PAR LE DIRECTOIRE)**

Lettre du 6 mai 1846 adressée au gouverneur général de l'Inde en conseil par le directoire

Veillez trouver ci-joint une copie de la lettre, avec pièces jointes, que nous avons adressée ce jour au gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, relative au phare qu'il est proposé d'ériger dans le détroit de Singapour à la mémoire de M. Horsburgh.

Veillez agréer, etc.

(Source : correspondance marine du directoire 1844-1846, n° 4, datée du 6 mai 1846 [p. 213-216] [cons. 3 octobre 1846, n° 14] NAI, New Delhi, Inde.)

Pièce jointe n° 1

Lettre du 6 mai 1846 adressée au gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par le directoire de Londres

Le directoire de la Compagnie des Indes orientales m'ordonne de vous transmettre une copie de la lettre du capitaine Hamilton *R. N.*, secrétaire de l'Amirauté, relative au phare qu'il est proposé d'ériger à l'entrée du détroit de Singapour à la mémoire de M. Horsburgh.

Le directoire craint que des travaux n'aient déjà été entrepris pour la construction du phare. Toutefois, si ce n'était pas le cas, il serait souhaitable qu'ils soient suspendus jusqu'à ce que vous ayez l'occasion de communiquer avec le Gouvernement des Indes, auquel une copie de la lettre du capitaine Hamilton a été adressée.

Veillez agréer, etc.

(Source : correspondance marine du directoire 1844-1846, n° 4, datée du 6 mai 1846 [p. 217] [cons. 3 octobre 1846, n° 14] NAI, New Delhi, Inde.)

Pièce jointe n° 2

Lettre du 18 avril 1846 adressée au secrétaire de la Compagnie des Indes orientales par N. B. Hamilton, secrétaire de l'Amirauté

Les commissaires de l'Amirauté ont récemment appris de sir Thomas Cochrane, contre-amiral, commandant en chef dans les Indes orientales, que la chambre de commerce à Singapour, avec l'approbation du gouverneur, s'efforce de mener à bien la construction longtemps envisagée d'un monument en l'honneur de Horsburgh ou d'un phare à l'entrée du détroit de Singapour, et que le capitaine sir Edward Belcher, à qui le gouverneur a demandé quel était le lieu le plus approprié pour cela, a recommandé l'île extérieure de Romania plutôt que Pedra Branca, comme initialement envisagé.

Les commissaires me chargent de vous prier d'indiquer au directoire que l'emplacement de ce phare est d'une grande importance, non seulement pour la sécurité de la flotte de Sa Majesté mais également pour le bien de tous les marins qui fréquentent les mers de Chine. Ainsi, les commissaires seraient plutôt d'avis que l'emplacement le plus adéquat serait Pedra Branca, pour les raisons suivantes :

- cet îlot se trouve presque au milieu de l'entrée du détroit ;
- on peut s'en approcher sans obstacle en suivant sa ligne de latitude ;
- son apparence étrange à une distance de 9 ou 10 milles en fait la balise que tous les navires emploient habituellement pour passer le détroit et, si on y installait un phare, le passage serait également accessible de nuit ; et
- lorsque le navire a passé ce point, l'orientation du phare lui permettrait de choisir une voie sûre pour rejoindre Singapour.

Si, comme il est proposé, le phare est construit sur l'île de Romania, les navires venant de la mer de Chine courent le risque, par temps brumeux, de se prendre dans les récifs qui entourent cette île, car il n'y a qu'une seule direction qu'il serait prudent de suivre pour atteindre le phare.

La question du ravitaillement et de la défense du phare, quel que soit le lieu retenu, doit évidemment être soigneusement examinée mais nous ne disposons pas d'informations qui donneraient l'avantage à l'un ou l'autre site à ces égards.

Les commissaires font observer toutefois qu'il faudrait avoir à l'esprit que les navires pourraient s'échouer sur les rochers et hauts-fonds de Romania et donc prévoir un avertissement à leur attention.

Veillez agréer, etc.

(Source : correspondance marine du directoire 1844-1846, n° 4, datée du 6 mai 1846 [p. 219-224] [cons. 3 octobre 1846, n° 14] NAI, New Delhi, Inde.)

ANNEXE MM 51

LETTRE DU 26 AOÛT 1846 ADRESSÉE À G. A. BUSHBY, SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU BENGAL PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA

N° 123

J'ai l'honneur de vous transmettre la copie* d'accompagnement d'une lettre qui m'a été adressée par le secrétaire de l'honorable directoire et qui contient la copie d'une lettre émanant du secrétaire de l'Amirauté relative au phare que l'on propose d'ériger à la mémoire du regretté hydrographe James Horsburgh à l'entrée de la mer de Chine.

Dans ma lettre datée du 22 août 1845 n° 139, j'ai exprimé mon opinion sans réserve : à savoir que Pedra Branca serait le meilleur site possible pour un phare du point de vue du feu, mais que j'ai tendance à préférer Peak Rock sur l'île Romania la plus au large (le site sélectionné par le capitaine sir Edward Belcher C. B.) 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.

L'étude du détroit** effectuée récemment par le géomètre du gouvernement, M. Thomson, et le capitaine Congalton commandant le navire à vapeur *Hooghly* de l'Honorable Compagnie des Indes orientales a permis la découverte d'un nombre si élevé de rochers et de hauts-fonds inconnus auparavant que j'attendais seulement d'apprendre la décision du gouvernement relative à l'érection d'un phare pour enquêter de plus près sur les sites : à savoir Pedra Branca et Peak Rock.

Dès la réception de la communication de M. Melvill, j'ai convoqué les fonctionnaires susnommés pour recevoir leur rapport*** que j'ai l'honneur de joindre à la présente et qui convaincra immédiatement l'honorable président en conseil que Pedra Branca est le seul site approprié pour un phare à l'entrée de la mer de Chine.

Mes lettres datées du 28 novembre 1844 n° 150 et du 22 août 1845 n° 139 ont démontré la nécessité impérieuse d'un phare à l'endroit susmentionné, et je n'ai pas besoin de souligner que les travaux n'ont pas commencé à la date prévue par le secrétaire de l'honorable Compagnie des Indes orientales. J'ai cependant bon espoir que la question sera prochainement examinée et que la copie d'une lettre**** et de ses annexes, que je viens de recevoir de la chambre de commerce de Singapour, incitera l'honorable président en conseil à demander à l'honorable directoire de faire venir un phare métallique fabriqué en Angleterre pour l'ériger sur Pedra Branca. L'ensemble des détails sur l'affaire des phares donnés dans ma lettre du 28 novembre 1844 au sujet de la construction sur Peak Rock, seront également applicables au nouvel emplacement.

Signalons que, selon une lettre***** de M. A. Gordon, un phare métallique pourrait être livré à l'un ou l'autre site sélectionné pour la somme de 3000 £ soit environ 3000 roupies et que, selon d'autres lettres citées dans la communication de la Chambre de commerce, la somme réunie s'élève à :

* Datée du 6 mai 1846.

** Voir ma lettre datée du 4 mai dernier n° 63.

*** Dont une copie a été envoyée le 25 août 1846.

**** Datée du 19 août 1846.

***** Jointe en annexe à la lettre susmentionnée.

en provenance de Madras	780 Rs
en provenance de Bombay	4300 Rs
plus la somme suivante en provenance de Chine	12 378 Rs

telle qu'elle a déjà été communiquée soit un total de 17 458 roupies disponible pour un phare et qui, je n'ai aucun doute, augmentera encore lorsque la décision du gouvernement de répondre aux désirs de la communauté marchande sera connue.

En conclusion, je vous prie d'annexer une copie de ma réponse***** au secrétaire de la Compagnie des Indes orientales qui, j'en suis persuadé, sera approuvée par l'honorable président en conseil.

Veillez agréer, etc.

(Signé) W. J. BUTTERWORTH,
Gouverneur.

ANNEXE MM 52

«PRÉSENTATION D'UNE ÉPÉE À S. A. LE TOMONGONG SRI MAHARAJAH DE JOHORE»,
STRAITS TIMES, 5 SEPTEMBRE 1846

Présentation d'une épée à S. A. le tomongong sri maharajah de Johor — mardi dernier a eu lieu la cérémonie de remise d'une épée au tomongong, cadeau du Gouvernement des Indes, et signe d'approbation de l'aide apportée par Son Altesse dans l'éradication de la piraterie. Les quartiers de la ville à proximité de *Government Hill* étaient particulièrement animés et joyeux. Plusieurs tentes à l'intention des spectateurs étaient plantées sur le flanc de la colline faisant face à la mer. Des salves d'honneur ont été tirées de trois canons de six amenés sur la véranda du siège du gouvernement. Dès 11 heures, des groupes d'indigènes s'étaient rassemblés sur l'Esplanade et à *Government Hill* notamment. Cinq cents Malais, tous armés d'un kriss, accompagnaient le tomongong. A 14 heures, heure de la cérémonie, la chaleur était écrasante. De plus, les Malais sont actuellement en période de jeûne. Mais, en dépit de ces incon vénients, de nombreuses personnes se sont rassemblées dans la bonne humeur.

.....

Le dernier paragraphe du discours du gouverneur était adressé aux Malais et autres spectateurs présents. Le gouverneur a alors présenté l'épée à Son Altesse, et dix-neuf salves (le salut du gouverneur général) ont été tirées des canons placés là pour l'occasion. Le présent est une épée dont la forme est de tradition malaise, mais elle est finement fondue dans de l'acier de Damas, montée sur or, et présentée dans un fourreau en velours jaune. La poignée est en or filigrané. Sur la lame figure l'inscription suivante :

«Remise en l'an 1846 au tomongong de Johor, sri maharajah, par le lieutenant-colonel BUTTERWORTH, C.B., gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, en témoignage de la haute estime dans laquelle le Gouvernement des Indes tient le sri maharajah pour les services rendus dans l'éradication de la piraterie.»

.....

ANNEXE MM 53

**NOTE INTERNE DU 30 SEPTEMBRE 1846 DE W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Je suis d'accord pour que Pedra Branca soit le site retenu.

Transmettre une copie de la correspondance avec le secrétaire du directoire, ainsi que d'autres documents relatifs au phare qu'il est proposé d'ériger à la mémoire de feu James Horsburgh dans le détroit de Singapour. Recommande, pour les raisons indiquées, le site de Pedra Branca à l'entrée de la mer de Chine, plutôt que celui de Peak Rock. Les travaux n'ayant pas encore commencé, suggère que le directoire prenne l'initiative d'envoyer un phare en acier d'Angleterre, ce qui représenterait un coût de 30 000 Rs., dont 17 458 ont déjà été collectés.

ANNEXE MM 54

**LETTRE DU 3 OCTOBRE 1846 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA, PAR G. A. BUSHBY,
SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DU BENGALE**

N° 634

.....

En réponse à votre lettre n° 123 datée du 26 août dernier, j'ai été prié de vous informer que le président en conseil approuve Pedra Branca comme site pour l'érection du phare Horsburgh à l'entrée du détroit de Singapour en provenance de la mer de Chine et se propose de demander à l'honorable directoire d'examiner la proposition d'envoi d'un phare métallique fabriqué en Angleterre.

2. J'ai été prié d'attirer votre attention sur l'observation contenue dans le dernier paragraphe de la lettre datée du 18 avril adressée à Monsieur le secrétaire Melvill concernant les rochers et hauts-fonds de Romania Point qui, de l'avis des lords commissaires de l'Amirauté, exigent d'être pris en considération compte tenu de la nécessité d'empêcher les navires d'être drossés contre eux pendant les nuits noires.

Veillez agréer, etc.

Votre très humble serviteur.

(Signé) G. A. BUSHBY,
Secrétaire du Gouvernement du Bengale.

Bengale
3 octobre
N° 634

Approuve Pedra Branca comme site du phare Horsburgh et propose de contacter l'honorable directoire concernant l'envoi d'un phare métallique en provenance d'Angleterre.

ANNEXE MM 55

**NOTE INTERNE N° 14 DU 3 OCTOBRE 1846 DE W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU
PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA**

Accepte Pedra Branca comme emplacement du phare Horsburgh et informe que la proposition de faire envoyer un phare en acier d'Angleterre sera communiquée au directoire.

ANNEXE MM 56

LETTRE DU 23 AVRIL 1850 ADRESSÉE AU VÉNÉRABLE MAÎTRE DE LA LOGE «ZETLAND IN THE EAST» PAR W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA

Vous aurez sans doute appris que, suite aux efforts de la communauté des marchands de Chine et des mers des Indes, et avec l'aide de la Compagnie des Indes orientales, un phare sera bientôt érigé sur Pedra Branca à la mémoire du célèbre hydrographe James Horsburgh F.R.S., grâce auquel la navigation dans ces mers est aujourd'hui tant facilitée.

La vocation philanthropique de cette construction — la sécurité des marins — nous amène à penser que l'occasion serait parfaitement adaptée à l'exercice de votre art, et je me verrais très honoré si vous-même, maître, ainsi que les membres de la loge «Zetland in the East», acceptiez pour mission de poser la première pierre du phare de Pedra Branca.

L'architecte de cet ouvrage plus qu'utile rapporte que, vu l'état du chantier, il serait possible de poser la première pierre du phare le jour de l'anniversaire de notre Majesté la Reine. Si vous acceptiez de répondre à ma demande, je mènerais à Pedra Branca, le moment venu, tous les officiers et membres de la loge «Zetland in the East» qui souhaiteraient participer à cet événement.

Veillez agréer, etc.

(Source : Straits Settlements Factory Records, série V 16, 23 avril 1850.)

ANNEXE MM 57

«LE PHARE HORSBURGH», *STRAITS TIMES*, 28 MAI 1850

L'honorable gouverneur des Etablissements des détroits, le lieutenant-colonel W. J. Butterworth, ayant demandé à la confrérie de la loge «Zetland-in the East No. 748» de poser la première pierre du monument à la mémoire de Horsburgh, ou phare pour toutes les nations, avec les honneurs de son art, le 24 du mois courant — date anniversaire de la naissance de S. M. la reine — le vénérable maître et les membres de la loge susmentionnée, soit une trentaine de personnes, accompagnés de plusieurs confrères de passage, ont embarqué pour Pedro Branca dans la matinée du 24, à bord du vapeur *Hooghly* de l'honorable Compagnie, pendant que le navire *Ayrshire* était remorqué par le vapeur *Fury* de Sa Majesté. Plusieurs visiteurs éminents, notamment S. Exc. le contre-amiral sir F. Austin, commandant en chef des forces navales et sa suite, l'honorable Thomas Church *Esquire*, le lieutenant-colonel Messiter, plusieurs consuls étrangers et membres de la communauté marchande de Singapour, avaient répondu à l'invitation de l'honorable gouverneur à la cérémonie et l'ont accompagné dans le *Hooghly*. La délégation est arrivée à 11 h 30. Après avoir débarqué, les membres de la loge se sont rendus, dans l'ordre suivant, au sommet du rocher :

[*Illisible.*]

Après avoir fait une halte et formé un passage pour le vénérable maître, l'aumônier, l'ancien maître avec la corne d'abondance, le premier surveillant et le surveillant auxiliaire, les membres de la loge avec le vin et l'huile, et les anciens avec leurs bâtons, ont suivi le vénérable maître jusqu'à la première pierre, où ils ont été reçus par le gouverneur qui les a priés d'entamer sans plus attendre la cérémonie, en employant ces termes : «vénérable maître et Messieurs de la loge «Zetland in the East», je vous ai prié, à l'occasion de l'anniversaire de notre bien-aimée Reine, d'accepter de poser la première pierre du phare qui doit être édifié sur ce site pour assurer la sécurité du navigateur, en hommage à la mémoire du grand hydrographe James Horsburgh F. R. S., auquel le monde marchand, qui bénéficie aujourd'hui d'une navigation plus aisée en ces mers, doit tant. L'objet philanthropique de cet édifice semble tout particulièrement appeler à l'exercice d'un art fondé sur la charité et la bonne volonté envers l'humanité. Je suis profondément reconnaissant de voir une telle assemblée de francs-maçons de la loge récemment constituée «Zetland in the East» réunie ici ce jour, dans notre petit centre de commerce qu'est Singapour, pour participer à cette cérémonie. Je vous prierais donc de bien vouloir l'ouvrir sans délai.»

Le vénérable maître a pris place à l'est de la pierre, avec à sa droite l'aumônier de la loge, le révérend frère F. W. Linstedt, et à sa gauche l'ancien maître, ainsi que, autour de lui, le premier surveillant et le surveillant auxiliaire, le trésorier, le secrétaire et d'autres représentants de la loge. Il a ensuite prié l'aumônier d'entamer la cérémonie par une prière, ce que celui-ci a fait au mieux. L'architecte du bâtiment, J. T. Thomson *Esquire*, a alors présenté au vénérable maître ses plans de construction. Ayant obtenu son approbation, (*illisible*). Le garde a ensuite présenté au vénérable maître une plaque de cuivre portant l'inscription suivante :

«En l'an 1850 de Notre Seigneur et en la treizième année du règne de Victoria, reine de Grande-Bretagne et d'Irlande, le noble James Andrew marquis de Dalhousie K. T. étant gouverneur général de l'Inde britannique, la première pierre du phare devant être érigé sur Pedro Branca et dédié à la mémoire du célèbre hydrographe James Horsburgh F. R. S. fut posée le 24 mai, jour de l'anniversaire de la naissance de Sa Gracieuse Majesté, par le vénérable maître M. F. Davidson, Esq. et la confrérie de la loge Zetland in the East n° 748, en présence du gouverneur des Etablissements des détroits et de nombreux résidents britanniques et étrangers de Singapour. J. T. Thomson, architecte.»

La plaque ayant également été posée, le vénérable maître a reçu de l'architecte une truelle en argent avec du ciment, avec laquelle il a bouché le trou. La pierre a été déposée dans son lit. Le vénérable maître a prié l'architecte de vérifier qu'elle était bien placée. L'équerre, le niveau et la règle ont alors été remis au vénérable maître, qui a appliqué chaque instrument à la pierre et a frappé trois fois avec son maillet en déclarant : «Puisse le Grand Architecte de l'Univers bénir cette pierre que nous venons de poser et que sa Providence nous permette de mener à bien ce projet ainsi que tous nos projets vertueux.» La confrérie a répondu «ainsi soit-il» et présenté le salut traditionnel des francs-maçons. Le vénérable maître a ensuite demandé la corne d'abondance, qui contenait du maïs, ainsi que les tasses remplies de vin et d'huile, et, ayant versé le contenu de chaque sur la pierre, a déclaré : «Puisse le Bienfaisant Auteur de la Nature bénir notre île, dont ce rocher fait partie, de maïs, de vin et d'huile, ainsi que de tous les comforts nécessaires à la vie.» Les membres de la loge ont à nouveau répondu «ainsi soit-il» et salué comme précédemment. L'aumônier a prononcé une prière et le vénérable maître a adressé au gouverneur et aux messieurs présents le discours suivant :

«Il serait impossible de trouver les mots pour vous dire à quel point la confrérie et moi-même sommes touchés de l'honneur que vous nous faites en nous appelant publiquement à participer, avec notre art, au dépôt de la première pierre du phare qui sera construit en ce lieu en commémoration des services rendus par l'éminent hydrographe James Horsburgh, dont le génie d'entreprise et le zèle ont permis de faciliter immensément la navigation dans ces zones difficiles. En tant que groupe, nous sommes à juste titre fiers de la distinction qui nous est ainsi accordée d'entamer des travaux d'une telle importance pour toutes les nations maritimes du monde, mission en adéquation parfaite avec les principes de philanthropie qui fondent nos anciennes institutions. Je verrai toujours cet événement, pour lequel les membres de la loge «Zetland in the East» ont été appelés à exercer leur art de manière aussi noble au cours de mon mandat de maître — qu'ils m'ont si généreusement accordé —, comme l'un des plus heureux de ma vie.

Tous ceux présents doivent penser qu'il est de très bon augure que ce noble projet ait été entamé au cours d'une journée hautement vénérée par tout citoyen britannique, le jour de l'anniversaire de Sa Gracieuse Majesté. Monsieur, c'est à vous que revient le crédit d'avoir choisi ce jour pour témoigner de notre loyauté à notre bien-aimée Reine, qui ne pourrait attendre plus beau signe d'allégeance que la pose de la première pierre de ce bâtiment, qui bénéficiera à tant de ses sujets. Il n'est pas difficile d'en imaginer l'utilité pour notre pays ainsi que pour les nations tout aussi civilisées. Mais lorsque nous imaginons l'effet qu'il pourra avoir dans le développement de nos rapports avec les nations semi-barbares d'Asie orientale, dont l'ignorance de l'art de la navigation en fait des proies idéales de la puissante mer et freine si nettement leur développement, nous ne pouvons que nous perdre dans de vastes suppositions.

Les effets désastreux de l'absence de phare en ces lieux, en perte de vies humaines et dans la destruction massive de biens, se sont si fréquemment et si gravement fait sentir ces dernières années que tous ceux qui s'intéressent à la prospérité du commerce et au bien-être de leur prochain ne peuvent que regretter que cette construction, que nous venons d'entamer sous un jour si heureux, ait mis tant de temps à être mise en œuvre. Je serais donc très injuste à votre égard si (*illisible*).

Sans aucun doute, le souvenir des événements de ce jour sera, dans de nombreuses années, alors que vous aurez quitté vos fonctions et ces contrées, heureux. Je vous souhaite de tout cœur une longue vie qui vous permette de contempler l'utile et honorable carrière que vous aurez derrière vous.

Je remplirais mal le rôle que vous m'avez confié si je ne rendais hommage aux marchands et marins dont la générosité a permis d'envisager la construction de l'édifice et d'en poser aujourd'hui la première pierre.

Nous remercions également l'honorable directoire de la Compagnie des Indes orientales d'avoir fourni le reste de la somme nécessaire à la réalisation de ce projet des plus utiles.

Les mérites de l'homme à la mémoire duquel le phare est dédié sont universellement reconnus ; il n'est donc pas nécessaire que je m'y attarde trop. Ses cartes complètes, ses directives de navigation sophistiquées et inestimables, ses années de travail et de dévouement sans répit en font un homme presque inégalé dans le génie et le labeur. Pour celui qui navigue dans ces mers, le nom de Horsburgh est presque aussi familier que son propre nom et parmi ceux qui font commerce dans cette partie du monde, quel est celui qui ne se sent pas profondément reconnaissant à son égard ? Quel autre édifice que celui qui va à présent être construit aurait été plus approprié pour servir la mémoire d'un homme si dévoué à la cause à laquelle il a consacré l'essentiel de sa vie ? Je supplie l'Architecte Suprême de l'Univers de bénir cette œuvre, de sorte qu'elle résiste longtemps aux assauts du temps et qu'elle défie le souffle de la destruction qui l'entoure, qu'elle soit une tour le jour et une lumière la nuit pour guider longtemps les marins dans leur voyage. Que les générations à venir puissent admirer le génie de l'homme à la mémoire duquel le phare est construit et aient une pensée reconnaissante envers ceux qui furent à l'origine de sa construction.»

Le gouverneur a répondu en ces termes :

«Vénérable maître et Membres de la loge «Zetland in the East». Je vous remercie de l'habileté avec laquelle vous avez mené la cérémonie d'aujourd'hui, qui était des plus intéressantes. J'ai toujours respecté l'art de la franc-maçonnerie et la solennité de l'événement de ce jour ne fait qu'accroître mon respect à son égard.

Les termes aimables que vous avez employés, Messieurs les francs-maçons, pour parler de moi sont très gratifiants. Certes, les souvenirs de ce jour resteront parmi les plus agréables que j'emporterai avec moi dans mon pays natal lorsque je quitterai les détroits, où, il est vrai, j'ai travaillé dans toute la mesure de mes capacités pour l'avancement des trois postes.

Je serais injuste envers la communauté des marchands et des marins de Chine si j'oubliais de prendre note de la générosité dont vous faites état et dont ils ont fait preuve dans leurs dons pour le monument à l'honneur de Horsburgh. On peut signaler notamment la grande générosité de *Jardine, Matheson and Co.*, qui a accordé des intérêts sur la somme collectée en 1842. Tout cela m'a sans aucun doute permis de faire appel au Gouvernement des Indes pour son soutien en la matière. Le directoire a favorablement répondu à mon appel, comme notre présence ici le démontre. Mais, Messieurs, il y a encore une personne dont le zèle ne doit pas être oublié. Je fais allusion à l'un des plus hauts âgés et plus respectés résidents à Singapour, John Purvis, Esquire, qui a suivi le projet de près, a apporté son aide enthousiaste aux autorités, et dont les recommandations pertinentes pour une navigation plus rapide et plus sûre dans les détroits de Malacca, complétées et recommandées par la suite par la valeureuse chambre de commerce de Singapour, seront, je l'espère, un jour mis en œuvre.

Messieurs, je remets avec la plus grande confiance entre les mains de M. Thomson, grand serviteur de la nation, architecte infatigable et talentueux, la construction du monument dont vous venez de poser la première pierre. Je vous

remercie à nouveau pour votre travail de ce jour et l'admirable manière dont vous avez exercé votre art maçonnique à cette occasion, accompagnée d'expressions chaleureuses de loyauté envers notre Gracieuse Majesté la Reine Victoria, qui, alors que certains des plus grands potentats de ce monde sont tombés de leur trône ou y ont chancelé, y est demeurée fermement assise, soutenue par la seule affection de son peuple, cette affection étant si répandue et profonde que les sentiments du petit groupe rassemblé aujourd'hui en ce lieu isolé témoigneront de cela au monde entier. Unissons-nous à présent pour souhaiter, en trois saluts, santé, prospérité et long règne à notre Reine. Bénie soit-elle !»

La confrérie a alors ouvert un passage pour permettre au gouverneur de passer et, à 14 heures, le groupe est monté à bord du *Hooghly*, où un déjeuner somptueux a été servi, auquel Son Excellence le commandant en chef des forces navales, le gouverneur et ses invités ont fait honneur, en montrant leur loyal attachement à notre bien-aimée Reine et en reconnaissant la gentillesse de leur hôte par des acclamations enthousiastes. Le vapeur *Fury*, de Sa Majesté, a remorqué les navires *Hooghly* et *Ayrshire*, et les a prestement ramenés au port pour 18 h 30 après une excursion des plus plaisantes, dont le bonheur était rehaussé non seulement par l'objet bienveillant de la journée mais également par la coopération enthousiaste de Son Excellence le commandant en chef des forces navales et le vaillant commandant du *Fury*.

ANNEXE MM 58

LETTRE DU 2 NOVEMBRE 1850 ADRESSÉE À T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR,
PAR J. T. THOMSON, GÉOMÈTRE DU GOUVERNEMENT À SINGAPOUR

N° 28

La saison des opérations au phare Horsburgh actuellement en construction sur l'île de Pedra Branca étant maintenant terminée, j'ai l'honneur de vous faire rapport pour la gouverne du gouvernement.

A ce stade des travaux je n'abuserai pas de votre temps et de votre attention en faisant une description circonstanciée des obstacles et des difficultés rencontrés au cours de cette extraordinaire entreprise d'ingénierie dans laquelle mes adjoints et moi sommes engagés. Je me bornerai à rendre compte des travaux exécutés et des travaux complémentaires que nous nous proposons de réaliser pendant la prochaine saison pour achever l'ouvrage.

La maçonnerie est presque achevée, ce qui nous permet d'affirmer sans hésiter que l'ouvrage sera bientôt mené à bonne fin. L'assise supérieure s'élève à 80 pieds à marée de vive-eau — 59 pieds au-dessus de la première assise complète et 64 pieds et demi au-dessus de la pierre la plus basse de la fondation. Il manque encore 11 pieds et demi pour atteindre la hauteur totale de la tour — qui s'élèvera à 91 pieds et demi à marée de vive-eau au nord-ouest. La hauteur prévue initialement était de 90 pieds, mais il faudra inévitablement ajouter un pied et demi de hauteur au mur de la lanterne pour se conformer aux plans des feux conçus par M. Stevenson d'Edinbourg.

Le coût total des travaux réalisés pendant la saison (à l'exclusion de la supervision) s'établit à ce jour à 9061, 23 dollars espagnols et le coût probable des travaux encore à réaliser est estimé comme suit.

Maçonnerie du dôme y compris parapet et mur de la lanterne	1200
Maçonnerie des bureaux	180
Recouvrement des planchers en granit	250
Main-d'œuvre	300
Matériel de levage et équipement	100
Fenêtres, portes, escaliers et accessoires fixes y compris main-d'œuvre	500
Logements temporaires des ouvriers	100
Levage et installation de la lanterne et des mécanismes des feux	200
Réparation des tongkang	100
Solde de l'équipage pendant trois mois	192
2 anneaux de fer posés dans le parement	30
Clous, paniers, scies, burins, marteaux et autres petits articles	100
8 barils de ciment	64
Salaire d'un caissier et de vigiles pendant dix mois	150
	<hr/>
	3466
Provision pour imprévus 10 %	346,60
	<hr/>
	3812,60
Dépenses déjà engagées	9061,23
	<hr/>
Total	12 873,83

Etant donné que l'estimation initiale s'élevait à 13 101,78 dollars espagnols, on peut affirmer avec certitude que les travaux seront réalisés selon les plans et le cahier des charges primitifs sans dépassement de coûts — et même pour un coût légèrement moins élevé que prévu.

Les frais de supervision se sont établis à 527,22 dollars, dont 454,50 dollars ont été versés à M. Bennett, le contremaître, pour ses services pendant dix mois à 100 roupies, et 72,72 dollars au contremaître engagé à Pulau Ubin pendant un mois et vingt jours, M. Lewis. Les frais encore à prévoir à ce chapitre sont les suivants :

Mon traitement pendant deux ans à 150 roupies l'an	1636,08
Le traitement de M. Bennett pendant un an à 150 roupies	818,04
Le traitement de M. Lewis pendant un mois à 100 roupies	45,45
Mes repas à bord du Hoogly	227,25
	<hr/>
	2726,72
Dépenses déjà engagées	527,22
Total (en dollars espagnols)	<hr/>
	3253,94

Si l'on additionne le coût des travaux aux frais de supervision, le coût total des travaux (à l'exclusion de la lanterne et de l'équipement), déjà approuvé, s'élèvera à 16 127,77 dollars espagnols.

La saison écoulée m'a permis de constater qu'il fallait apporter au plan initial, pour le confort et la sécurité des gardiens, quelques amendements que je n'aurais pas crus nécessaires. Je n'avais avant le début des travaux effectué sur le rocher que des visites rapides, au cours desquelles je ne m'étais pas rendu compte qu'il était possible de tirer parti des particularités de la formation rocheuse, en outre l'action des vagues autour du rocher s'est révélée très différente de ce que j'avais prévu. Les aménagements que j'avais prévus pour l'accostage ne se sont donc pas révélés efficaces.

Le premier ajout que je me permets de proposer est une plate-forme de pierre de 18 pieds par 20, qui sera construite près de l'entrée du phare afin de déposer les provisions et l'eau avant de les hisser dans l'édifice. La rugosité et l'inégalité de la surface du rocher rendent une telle structure extrêmement souhaitable.

Le deuxième ajout que je propose, s'il n'est pas indispensable, recueillera à coup sûr votre approbation — il s'agit d'un petit jardin, qui pourra facilement être aménagé dans une anfractuosité entre deux des rochers les plus élevés. De dimension modeste (14 pieds par 20 tout au plus), ce jardin n'en sera pas moins une source de récréation et d'occupation de l'esprit pour les gardiens solitaires de ce rocher, en plus d'offrir à leur regard le repos d'une touche de verdure dans l'immensité des eaux environnantes.

Le troisième ajout est un nouveau débarcadère, qui pourra être construit à même le flanc nord-est du rocher. C'est selon moi le seul endroit qui permette le débarquement en pleine mousson du sud-ouest. Là où j'ai aménagé l'escalier de débarquement le flux et le reflux de la mer sont si puissants qu'on ne peut s'en approcher que par temps calme.

En quatrième lieu, je propose d'aménager des canalisations pour recueillir l'eau de pluie. Nul n'est besoin d'insister sur l'utilité de cette adjonction.

Enfin, je propose de construire une jetée du meilleur bois sur le flanc sud du rocher afin d'y pouvoir débarquer pendant les jours calmes de la mousson du nord-est — je ne pourrai en déterminer le mode de construction que lorsque j'aurai eu la possibilité d'observer la force et le mouvement des vagues contre le rocher au plus fort de la mousson du nord-est, et à cette fin il serait de la plus grande utilité que je fasse de fréquentes visites au rocher au cours des prochains mois.

Le coût des adjonctions proposées s'établirait comme suit :

Plate-forme	388
Jardin	86
Débarcadère	100
Canalisations pour recueillir l'eau de pluie	50
Jetée en bois au sud du rocher	200
	<hr/>
	824
Provision pour imprévus 10 %	82,40
Total (en dollars espagnols)	<hr/> 906,40

Je prie humblement le gouvernement de prendre rapidement une décision sur ces travaux complémentaires pour qu'ils puissent être réalisés en temps utile l'an prochain. La partie en pierre devrait être commencée immédiatement à Pulau Ubin. S'ils sont approuvés, ces ajouts compléteront de façon satisfaisante les travaux à effectuer au rocher. La construction de bonnes jetées en fonction de l'action des vagues telle qu'elle a été observée lors de la dernière mousson du sud-ouest et qu'elle le sera lors de la mousson du nord-est à venir, est très souhaitable, car ces jetées permettront d'éviter à l'avenir beaucoup de dépenses, de problèmes et d'accidents et elles ne pourraient être construites plus aisément et à moindre coût que pendant les autres travaux. Ces ajouts compléteront le gros œuvre.

J'appelle en outre humblement l'attention sur le mobilier et les effets qui, s'ils ne figuraient pas dans les prévisions initiales, sont essentiels à l'achèvement des préparatifs en vue de la mise en service du phare et je ne saurais transmettre en toute sécurité la responsabilité des travaux au fonctionnaire qui sera chargé de l'entretien du phare tant que tout ne fonctionnera pas de façon satisfaisante. Il m'est impossible de prévoir chacun des petits articles qui seront nécessaires, mais j'en donne ci-après une liste à peu près exhaustive.

1 horloge	30	Reporté	192
1 brûleur Argand	10	20 tonneaux pour l'eau	100
3 lampes suspendues	9	6 cuvettes de cuivre	12
Matériel de levage des provisions	100	1 bateau	90
9 lits	27	Bossoir	40
1 télescope	16	8 chaises	8
A reporter	192	3 tables	12
			<hr/>
			454
		Provision pour imprévus 10 %	45,40
		(en dollars espagnols)	<hr/> 499,40

Concernant l'effectif de gardiens, etc., requis, j'ai eu l'honneur de faire quelques suggestions dans ma lettre n° 20 de 1848. J'y proposais de transporter les provisions et fournitures à bord de la canonnière et d'affecter trois Européens et trois indigènes à la surveillance du phare. Avec l'expérience et après avoir pu faire un examen attentif de la situation, mon opinion à ce sujet a changé. Je saisis donc l'occasion pour soumettre au gouvernement les modifications que je me permets de suggérer à cet égard en y ajoutant quelques informations pertinentes. Les arrangements prévus initialement présentent à mes yeux l'inconvénient qu'ils laisseraient un effectif limité de gardiens dans un endroit solitaire et éloigné sans protection et coupé de toute communication pendant une longue période en cas de maladie ou d'accident. En Grande-Bretagne, les meilleurs soins sont pris pour que les gardiens ne soient jamais coupés de toute communication avec la côte. C'est ainsi que le phare de Bell Rock a sa station côtière à Arbroath, à 12 milles de distance, où l'on est constamment aux aguets d'un signal du phare, auquel cas un navire expressément chargé d'en assurer le service prend la mer. La même chose est prévue à Skerryvore (*sic*), ainsi, je pense, que sur tous les phares semblables — comme les phares Eddystone, Tuscar, Carlingford, Naplin et un ou deux autres. Le phare Horsburgh est tout aussi éloigné que ces autres phares de la côte la plus proche, soit à 10 milles nautiques, sur un rocher tout aussi dénudé, situé en un lieu d'une grande importance pour le riche commerce de l'Orient où transitent certains des plus précieuses

cargaisons et des plus grands et des plus riches navires, dont la sécurité dépendra du fonctionnement continu du phare. Le gouvernement appréciera, j'en suis sûr, que ce phare doit jouir de tous les soins et de toute l'attention qui sont accordés à de telles structures dans la mère patrie. Il existe encore une autre raison pour doter le phare d'un effectif plus important, raison qui est absente sur les côtes britanniques : le nombre de pirates qui infestent continuellement les mers de la région. Je n'ai guère besoin de rappeler les nombreux exemples d'actes de piraterie. Qu'il suffise de mentionner les captures d'habitants et le pillage perpétrés par les Lanuns il y a deux ans à Singkil, ville située à 90 milles à peine de Singapour. Sans doute l'édifice est-il construit de manière à pouvoir résister à l'assaut de la plupart des navires de pirates qui s'y aventureraient, mais je ferai humblement observer que des moyens devraient être pris pour empêcher pour de bon pareille éventualité. Point Romania, la terre la plus proche de Pedra Branca, est l'endroit tout indiqué pour établir une station semblable à celles qui sont toujours rattachées aux phares britanniques, en plus d'être l'endroit le plus notoire pour les actes de piraterie commis dans ces parages et conséquemment le plus craint des marchands indigènes. Le fait que de tels actes aient été commis cette année en ce lieu où l'une ou l'autre des canonnières est constamment stationnée me convainc que l'établissement d'une station serait éminemment utile à deux égards, à savoir la protection du commerce local contre les pirates et le service du phare. Si je ne savais, pour avoir eu avec vous des entretiens à ce sujet, que des raisons insurmontables s'opposent à l'établissement d'une station sur cette pointe, j'aurais vivement recommandé d'y établir au moins quatorze hommes armés et deux bateaux, une embarcation à avirons rapide pour le cabotage et un bateau robuste pour la mer. La station pourrait assurer une veille constante sur le phare et une présence rapide au rocher en cas de besoin. Si un tel arrangement était possible je ne recommanderais pas plus de trois hommes en un moment donné au phare, soit un Européen et deux indigènes, auquel cas l'on pourrait se contenter d'un effectif total de deux Européens et de trois indigènes. Les Européens se relayant tous les mois et les indigènes tous les deux mois, l'effectif limité du phare aurait pour grand avantage de réduire les quantités de vivres et d'eau à y envoyer. Si cet arrangement n'était pas acceptable, je proposerais comme solution de rechange de stationner de façon permanente à Point Romania une canonnière, qui serait remplacée en cas d'absence par une seconde, et en cas d'absence des deux, de placer auprès des gardiens du phare un équipage de six marins de manière à prévenir tout risque d'attaque. Les six hommes disposeraient bien entendu du bateau du phare pour quérir en cas de nécessité des vivres et de l'eau. Une troisième et dernière suggestion que je me permets de vous soumettre au cas où les deux premières seraient jugées inacceptables consisterait à porter l'effectif du rocher à un Européen et huit indigènes, dont deux feraient office de gardiens et six formeraient l'équipage d'une embarcation qui serait hissée en permanence sur le rocher, soit un effectif total de deux Européens et douze indigènes, les premiers se relayant tous les mois et les derniers tous les deux mois. Cette solution présente cependant l'important inconvénient d'exiger de grandes quantités d'eau et de vivres, mais il me semble que c'est le plus faible effectif qui permette d'assurer en sécurité la fonction permanente du phare, à savoir le fonctionnement continu du feu après sa mise en service. Il suffirait dans ce cas que la canonnière ou le vapeur apporte les provisions et l'eau au rocher tous les mois et lors des changements de quart.

Etant donné que la lanterne sera faite de métal de valeur et que les lampes et les réflecteurs seront de la conception la plus récente et qu'il y entrera par conséquent beaucoup d'argent et de cuivre, je n'ai guère besoin de préciser qu'il faudrait interdire strictement aux membres de cette secte de mi-pêcheurs mi-pirates qu'on appelle Orang Ryot ou Laut tout accès à l'édifice : ils se rendent fréquemment sur le rocher, aussi leurs visites ne devraient-elles jamais être encouragées ni eux-mêmes se voir accorder la moindre confiance, car ils n'hésiteraient pas à piller l'édifice s'ils se trouvaient en position de force. Ces gens ont semé la mort dans les détroits et les anses des rivages et îles environnants pour s'emparer d'un sac de riz ou d'autres butins valant à peine plus d'un ou deux dollars.

Il me reste à préciser les travaux envisagés maintenant et au cours de la prochaine saison. Le chapiteau du pilier Pharos se trouve maintenant dans les mains du tailleur de pierre à Pulau Ubin. Il sera réalisé dans un style raffiné pour s'harmoniser à la belle lanterne dessinée par M. Stevenson.

M. Bennet, le contremaître, se trouve actuellement là-bas pour s'occuper de ce travail. Je me propose en outre d'entamer immédiatement les travaux qu'exigera la réalisation de la plate-forme, si elle est approuvée. Les tongkang etc., sont également en cours de réparation à Pulau Ubin. Ils ont en effet été considérablement endommagés contre les rochers du phare. Quant aux moulures de stuc, accessoires et fixations de cuivre et de laiton des portes et fenêtres et aux autres accessoires et finitions à réaliser à Singapour, dès que je me serai libéré d'autres engagements, je les ferai exécuter avant de retourner au rocher. Les réparations de la canonnière *Nancy* doivent également être achevées dès que possible, l'état affreux dans lequel on me disait qu'elle se trouvait a été une source constante d'angoisse pour moi au cours de la dernière saison. Il est d'une extrême importance que nous soyons maintenant bien informés des conditions météorologiques prévalant au rocher au cours de la mousson du nord-est, par exemple le début de la mousson, ses accalmies et les périodes des vents les plus forts. Il faut également observer de près l'action des vagues contre le rocher afin de pouvoir prendre les dispositions nécessaires pour construire le débarcadère, etc. — à cette fin, je propose de garder la *Charlotte* à Point Romania, afin qu'elle puisse se rendre au rocher dès que l'occasion sera favorable et enregistrer les renseignements susmentionnés. Il serait également extrêmement souhaitable que je me rende sur place au moins une fois par mois pour juger par moi-même de la situation, car c'est de ces faits que dépendront tous les arrangements et plans définitifs, qui ne sauraient être arrêtés avant que ces faits aient été vérifiés avec exactitude.

L'an prochain, au plus tard le 1^{er} mars, les canonnières devraient appareiller pour Point Romania pour préparer les espars, le point d'eau, etc., et indiquer le moment favorable à un débarquement. Dès lors, je proposerais, une fois que l'eau et les provisions auront été débarquées, d'y débarquer avec les Malais, les forçats et deux charpentiers chinois seulement. Les premiers prépareront les abris de nipa. Les forçats creuseront et dynamiteront le rocher au nouveau site de débarquement et les charpentiers érigeront notre logement temporaire ainsi que la jetée provisoire. Ces travaux seront suffisamment avancés au bout de quatorze jours pour que les tailleurs de pierres et les maçons puissent venir et commencer immédiatement la construction et les travaux extérieurs. Le bâtiment sera prêt à recevoir les feux et la lanterne au milieu du mois de juin et les travaux extérieurs et autres pourront commencer en juillet et si aucun accident ne se produit tout devrait être achevé en septembre. Le phare pourrait probablement être inauguré en octobre. A cette fin, il faudrait que les gardiens et les effectifs soient prêts en août, pour qu'ils puissent suivre un entraînement pendant deux mois et assumer seuls la charge du phare.

Veillez agréer, etc.

(Signé) J. T. THOMSON,
Géomètre du gouvernement.

Copie certifiée conforme.

ANNEXE MM 59

LETTRE DU 7 NOVEMBRE 1850 ADRESSÉE À W. J. BUTTERWORTH, GOUVERNEUR DE L'ÎLE DU PRINCE-DE-GALLES, DE SINGAPOUR ET DE MALACCA PAR T. CHURCH, CONSEILLER RÉSIDENT DE SINGAPOUR

J'ai l'honneur de joindre à la présente la transcription du rapport de M. Thomson, géomètre du gouvernement, sur la fin de la campagne de travaux à Pedra Branca.

2. Le communiqué de M. Thomson est extrêmement satisfaisant. Les travaux du phare Horsburgh, qui ont si bien commencé et se sont poursuivis avec succès au cours de cette campagne, laissent espérer que, sous la direction d'un agent aussi efficace et compétent que l'actuel géomètre du gouvernement, cet édifice hautement important sera achevé l'année prochaine.

3. M. Thomson recommande de faire certains ajouts dont la dépense reviendrait à moins de 1000 Dls. Ces ajouts sont bien sûr très souhaitables et je recommande vivement que M. Thomson soit autorisé à les mettre en œuvre.

4. J'observe que M. Thomson préconise l'établissement, près de Point Romania, d'un poste qui puisse, en cas de besoin, porter secours aux travailleurs du phare, et également lutter contre la piraterie. Un groupe militaire de l'ampleur recommandée aurait certainement son utilité mais je doute qu'une telle mesure soit absolument nécessaire, ou proportionnée à la dépense permanente qu'un tel établissement occasionnerait nécessairement ; en outre, Romania appartient au souverain de Johore, où les Britanniques n'ont en droit aucune compétence. Le vapeur ou les canonnières devront bien sûr se rendre à Pedro Branca chaque semaine et il serait utile de demander à Son Altesse le *tamoongong* de constituer à Romania un village placé sous l'autorité d'un respectable *panghooloo* en vue de prêter main-forte en cas d'urgence aux habitants du phare.

Peu avant le départ des ouvriers, je me rendis à Pedro [*sic*] Branca, et je fus aussi surpris que réconforté par la grande rapidité avec laquelle les opérations avaient été menées et l'aspect considérable et imposant de l'édifice, visible depuis une distance de 12 milles.

Veillez agréer, etc.

(Source : Département militaire (marine), consultation du 15 février 1845, n° NAI, New Delhi, Inde.)

ANNEXE MM 60

J. T. THOMSON, «ACCOUNT OF THE HORSBURGH LIGHTHOUSE» [AU SUJET DU PHARE HORSBURGH], *JOURNAL OF THE INDIAN ARCHIPELAGO AND EASTERN ASIA*, 1852, VOL. 6, SÉRIE, P. 430 (EXTRAIT)

.....

Je suis retourné au rocher le 2 juin, partiellement guéri, et ai en chemin visité les carrières de Pulo Ubin. Le même jour, Son Altesse le tumungong de Johor s'est rendu sur le rocher, accompagné de trente membres de sa suite. C'est le plus puissant chef indigène de ces contrées, allié des Britanniques. Il est descendu chez moi pendant deux jours, employant ses loisirs à la pêche, exercice pour lequel il a un goût très vif ; les membres de sa suite et lui-même ont eu beaucoup de succès avec l'hameçon et la ligne. Il serait resté plus longtemps si les moustiques n'avaient été si nombreux, chose étonnante quand on sait que le rocher est exposé à tous les vents. Nous n'avons d'abord pas été en mesure de nous expliquer cette nuisance mais avons tôt fait de découvrir qu'ils se reproduisaient en grand nombre dans nos barils d'eau. La première eau que nous avons reçue n'était pas de l'eau de source mais provenait d'un cours d'eau qui contenait les larves de l'insecte. Les moustiques sortaient maintenant par millions des barils et infestaient les maisons dans leurs moindres coins et recoins et le rocher jusque dans ses moindres fissures ; ni la nuit ni le jour n'apportaient aucun répit, il était presque impossible de rester assis, et, pour trouver du repos, force était de se réfugier sous les moustiquaires. Or, Son Altesse n'en ayant pas apporté, elle s'est abstenue de s'infliger la torture d'une nuit supplémentaire. Au début, il y avait grand nombre de mouches, ce que j'attribuais à la piètre hygiène des tailleurs de pierre ainsi qu'au poisson salé et aux conserves de légumes à moitié pourris qu'ils mettaient constamment à sécher, mais les mouches ont largement disparu après le départ des tailleurs. Pour soulager les souffrances que les piqûres infligeaient aux hommes, qui n'avaient pas de moustiquaires et ne pouvaient donc dormir la nuit, j'ai fait fermer toutes les bondes des barils en permanence ; on ne pouvait tirer l'eau que par un petit trou à bouchon au bas du tonneau. Cela a finalement eu pour effet de diminuer fortement le nombre des moustiques mais ils n'ont pas disparu totalement. Les vents forts de la mousson du sud-ouest qui s'installait alors ont aussi fait fuir nos bourreaux et ce n'est qu'au cours des journées calmes que l'on ressentait vivement leurs piqûres par la suite. Le soir du 3 juin, le *temenggong* a pris congé. Il était venu dans un magnifique sampan rapide appartenant au gouverneur des Etablissements des détroits et gréé de gracieuses voiles latines. Une dizaine d'autres petits sampans venaient compléter sa flotte qui, évoluant, voiles au vent, le long de la côte de Bintang, produisait un effet assez pittoresque. Les sampans de Singapour sont célèbres de par le monde pour leur célérité, tant à la rame qu'à la voile ; avec pour équipage des Orang Laut (hommes de la mer), ils se sont mesurés avec succès aux plus rapides guigues et yoles d'Angleterre, sortis tout exprès pour la course.

.....

ANNEXE MM 61

RÈGLEMENT DES GARDIENS DE PHARE, IN J. T. THOMSON, «ACCOUNT OF THE HORSBURGH LIGHTHOUSE», *JOURNAL OF THE INDIAN ARCHIPELAGO AND EASTERN ASIA*, 1852, VOL. 6, SÉRIE 1, APP. V

1. Les feux doivent brûler régulièrement chaque nuit du coucher du soleil au lever du jour ; et, afin que la lumière soit la plus vive possible toute la nuit, les mèches doivent être taillées toutes les quatre heures ou plus si nécessaire. Le gardien qui a le premier tour prendra soin d'ouvrir les valves d'huile de sorte que l'huile coule dans le brûleur assez tôt avant d'être allumée.

2. Les gardiens surveillent sans interruption la lanterne pendant la nuit. Le premier tour de garde se fait du coucher du soleil à 20 heures, le deuxième de 20 heures à minuit, le suivant de minuit à 4 heures, le dernier de 4 heures à l'aube. Le gardien qui a le premier tour une nuit prend le tour suivant le lendemain.

3. Immédiatement après le lever du soleil, le gardien chef nettoie et polit les réflecteurs et réfracteurs jusqu'à ce qu'ils soient suffisamment brillants. Il nettoie soigneusement les lampes et dépoussière le chandelier. Il alimente les brûleurs de coton, les lampes d'huile, et veille, dès que possible dans la journée, à ce que tout le mécanisme soit en état de fonctionner pour le soir.

4. Le gardien assistant nettoie le verre de la lanterne, les lampes, verres, éléments en cuivre et bronze, murs, sols et le balcon de la lanterne ainsi que la machinerie qui y est reliée. Les *tindal* montent la garde de jour, la première garde ayant lieu de l'aube à 8 heures, la deuxième de 8 à 12 heures, la troisième de 12 à 16 heures, et la dernière de 16 heures au coucher du soleil. Ils ont pour fonction d'observer les navires et autres embarcations qui passent et de rendre compte de tout événement particulier au gardien chef. Le poste d'observation est le balcon de la lanterne. Les tours de garde changent chaque jour : celui qui a le premier tour un jour a le deuxième le lendemain.

5. Le *tindal* qui n'est pas de garde nettoie et polit, avec les lascars, les rampes d'escalier, les pièces d'habitation et bureaux extérieurs, ces tâches devant être terminées pour 8 heures. Après 8 heures, le *tindal* qui n'est pas de garde aide le gardien chef, avec les lascars, à décharger les provisions et l'eau ou surveille le débarquement de ces produits et exécute toute autre tâche qui se présente.

6. Le gardien, pendant son tour de nuit, ne saurait, pour quelque raison que ce soit, quitter la lanterne ou le balcon. S'il doit absolument sortir de la pièce, il fait d'abord appeler l'autre gardien par un lascar qui dort dans la lanterne ou sur le balcon. Le gardien en service reste coûte que coûte de garde jusqu'à ce que l'autre gardien soit là en personne, que ce soit au moment de la relève ou en cas de changement imprévu.

7. En cas de maladie de l'un des gardiens, l'un des *tindal* le remplace. Celui-ci est alors payé 30 centimes de plus par nuit, somme déduite de la paye du gardien malade jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre gardien ou reprenne son service. De tels événements doivent être inscrits quotidiennement dans le journal du phare.

8. Le gardien chef est responsable de la sûreté et de la bonne administration des provisions, du matériel et des appareils ; il veille à ce qu'il soit fait bon usage de tout objet et que tout objet se trouve à sa place. Il veille à ce qu'aucune provision et aucun matériel ne soient gaspillés et administre avec le plus grand soin et la plus grande économie, notamment pour obtenir la meilleure lumière possible.

9. Le gardien chef sort chaque jour la quantité d'huile et d'autres produits nécessaires à la lanterne. La quantité d'huile est mesurée par l'assistant devant le gardien chef. Le gardien chef distribue également l'eau ; deux gallons par homme par jour tant qu'il y a de l'eau dans la cave extérieure ; un gallon par homme lorsque l'eau est prise dans la cave intérieure.

10. Les gardiens tiennent un journal dans lequel ils indiquent quotidiennement la quantité d'huile utilisée, reportent les activités du jour et les conditions climatiques, et mentionnent tout autre élément particulier. Ces faits sont inscrits dans le journal au moment où ils ont lieu ; les gardiens doivent tenir constamment le journal et ne pas s'en remettre à leur mémoire. Une copie du journal doit être prête à la fin de chaque mois pour être transmise au surintendant.

11. Le gardien chef est responsable du bon ordre et de l'état du mobilier du phare. Cela inclut la propreté des appartements, passages, escaliers, toits, entrepôts, toilettes et fosses à cendres, embarcadères et cuivres.

12. Lorsque des provisions, de quelque type que ce soit, destinées au phare doivent être débarquées, les gardiens sont présents et apportent leur aide. Le gardien chef contrôle aussi précisément que possible la quantité et l'état des marchandises reçues, et inscrit les informations correspondantes dans le livre des provisions et le compte rendu mensuel.

13. Le gardien chef examine tous les mois les réserves d'huile et autres provisions et rend compte au surintendant de tout dégât qui pourrait survenir.

14. Si le gardien chef constate qu'un produit va venir à manquer et que cela risque de nuire à l'éclairage du phare, il en informe immédiatement le surintendant et réduit le nombre des brûleurs jusqu'au réapprovisionnement.

15. Le gardien chef conserve les clefs de tous les entrepôts ; il ne doit les confier à son assistant qu'en cas de maladie.

16. Les gardiens doivent être sobres et appliqués à leurs tâches, propres et vêtus avec soin, et bien tenir leur famille. Ils doivent être courtois avec les étrangers, leur montrer les locaux mais ne jamais laisser entrer quelqu'un d'étranger au service dans la lanterne après le coucher du soleil. Ils ne doivent sous aucun prétexte accepter de l'argent ou d'autres dons de la part d'étrangers.

17. Aucun membre de la tribu des Orang Laut ne doit, en quelque circonstance que ce soit, être admis dans le phare. Les Orang Laut sont des pirates et ils pourraient saisir cette occasion pour le piller.

18. Comme les gardiens ont pour seul devoir de veiller au phare, celui-ci doit être parfaitement entretenu ; toute saleté dans les pièces privées ou publiques sera sévèrement punie ; cracher au sol, jeter des déchets par la fenêtre, s'essuyer les mains sur les murs ou se laisser aller à toute autre mauvaise habitude de ce type doit être scrupuleusement évité. Rien ne saurait justifier de tels comportements car toutes les installations nécessaires ont été prévues.

19. La porte du phare est barrée à 20 heures et ne doit sous aucun prétexte être ouverte avant 5 heures le lendemain matin.

20. Le non-respect de l'une quelconque des règles ou instructions ci-dessus peut, après information du surintendant, entraîner le renvoi des gardiens ou les exposer à toute sanction que justifierait la nature de l'offense. Si l'offense n'est pas signalée par son auteur, les autres gardiens ont l'obligation de la faire connaître ; à défaut, ils seront considérés comme également coupables.

ANNEXE MM 62

**ECHANGE DE LETTRES DATÉES DES 7 OCTOBRE 1860, 27 OCTOBRE 1860 ET 26 NOVEMBRE 1860
ENTRE LE SULTAN DE SELANGOR ET LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS,
RELATIF AU PHARE DU CAP RACHADO**

Lettre du 7 octobre 1860 adressée au gouverneur par le sultan

Nous informons notre ami par la présente que Tuanko [Pouan] nous a confié le pays de Salangore...

Nous sommes heureux d'accuser réception de votre lettre adressée à Tuanko [Pouan] au sujet du territoire appelé Tanjong Tuan relative à la construction d'un phare. Cela nous satisfait car, à partir du moment où notre ami l'estime opportun, nous ne pouvons nous y opposer.

(Source : Straits Settlements Factory Records, série W 36.)

Lettre du 27 octobre 1860 adressée au gouverneur par le sultan

Nous souhaitons informer notre ami, au sujet de Tanjong Tuan (cap Rachado) que, s'il estime opportun et bénéfique d'y construire un phare, nous sommes d'avis que cela sera également opportun et bénéfique pour nous.

(Source : Straits Settlements Factory Records, série W 36.)

Lettre du 26 novembre 1860 adressée au gouverneur par [Yam] Tuan Selangore

Nous informons notre ami que nous avons reçu son courrier, l'avons examiné de près et en avons compris le contenu. Nous avons examiné avec satisfaction la demande qui y était formulée et déclarons à présent que nous acceptons le ... exprimé par notre ami. Nous scellons cet accord par la présente...

Puisque la cession ne doit concerner que quelques acres nous nous accordons à dire avec notre [ami] que la construction d'un phare en ce lieu serait très avantageuse. Ainsi, afin que l'affaire soit définitivement fixée, nous scellons cette lettre avec grand plaisir et déclarons que nous ne pourrions nous rétracter et que ce que nous avons donné nous avons ... pour toujours.

Nous déclarons que ce qui précède est exact et nous y apposons notre sceau.

Écrit le 12 Jamadil Awal 1277 à 9 heures, soit le 26^e jour de novembre.

Traduction exacte.

(Source : Straits Settlements Factory Records, série W 36.)

ANNEXE MM 63

**LETTRE DU 20 MARS 1886 ADRESSÉE AU COMTE GRANVILLE, PRINCIPAL SECRÉTAIRE D'ÉTAT
AUX COLONIES, PAR LE SULTAN DE JOHORE**

1. Etant donné qu'une autre puissance pourrait chercher à placer sous son protectorat les îles situées dans la haute mer et les détroits appartenant à l'Etat du Johore, je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire tenir un registre de ces apanages par le secrétaire d'Etat de Sa Majesté aux colonies ainsi que par Son Excellence le gouverneur des Etablissements des détroits. Les intérêts de chaque pays seraient ainsi préservés conformément aux accords récemment signés.

2. Les îles en question se situent autour des côtes de Johore : toutes celles qui se trouvent à l'ouest sont à proximité immédiate de Johore, de même que bon nombre de celles qui se trouvent à l'est ; mais beaucoup, parmi ces dernières, sont situées plus loin, parfois jusqu'au voisinage de Bornéo.

3. Les îles les plus lointaines sont celles que les Malais appellent généralement les «Pulau Tujoh» (les «sept îles»), avec leurs groupes respectifs d'îles. Mais les Européens les classent généralement en trois groupes : les Natuna, les Anambas et les Tambelan, comme il est décrit ci-dessous :

- a) les Natuna : Boonboran (la grande Natuna), Pulau Laut (Natuna septentrionale), Soobi et Serapan (les Natuna méridionales) ;
- b) les Anambas : Jimaja, Siantan ;
- c) les Tambelan : Tambelan.

4. Compte tenu des récentes acquisitions des puissances étrangères, et de la perte de temps qui serait occasionnée si le gouverneur devait s'adresser à vous pour vous demander des instructions sur la question, j'ai estimé opportun, avant de rentrer à Johor, de m'adresser à vous en premier lieu. J'espère que j'aurai votre appui et que vous voudrez bien prendre les mesures nécessaires pour que le gouverneur n'ait pas à s'en référer à vous et que l'on perde ainsi du temps.

5. Je propose de vous communiquer prochainement une liste détaillée de toutes les îles avec un index alphabétique.

Veillez agréer, etc.

Mémoire du 20 mars 1886 établi par le secrétaire du sultan de Johor

Tableau des îles appartenant à Johore

795, 796	côte ouest de Johore
403	côte ouest, sud et est de Johore
041	côte est de Johore (proximité immédiate)
660A	côte est de Johore (jusqu'à Bornéo), avec les «Pulau Tujoh» (ou «sept îles»)

Tableau des Pulau Tujoh (les sept îles)

348	Natuna septentrionale et grande Natuna
104	Natuna méridionale
371	<i>Anambas</i>
361	Tambelan

ANNEXE MM 64

**LETTRE DU 21 MAI 1901 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE AUX COLONIES PAR LE GOUVERNEUR DES
ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS, AVEC PIÈCES JOINTES**

En ce qui concerne la dépêche n° 220 du 14 juin 1900 rédigée par mon prédécesseur, relative à la construction d'un phare dans le groupe d'îles de Pulau Aor, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai obtenu de Sa Majesté le sultan de Johore la cession à bail de Pulau Pinang, l'une des îles du groupe Pulau Aor, où il a été choisi de construire un phare.

2. Je serais toutefois d'avis de ne pas entamer les travaux cette année. Même si chacun admet qu'un phare sur ces îles serait utile pour les bateaux à vapeur qui rejoignent Singapour par l'est, il n'y a pas d'urgence. Par ailleurs, le simple fait qu'il y a un important excédent provenant des droits de phare par rapport aux dépenses d'éclairage justifierait que ce gouvernement prenne en charge la construction d'un phare au-delà de nos eaux territoriales destiné au seul bénéfice des capitaines des vapeurs qui parcourent les océans.

3. Les raisons pour lesquelles je recommande de reporter les travaux sont les suivantes : le service des travaux publics manque de main-d'œuvre, et, compte tenu de dépenses imprévues, les estimations seront largement dépassées si certains travaux non urgents ne sont pas reportés.

ANNEXE MM 65

ETATS MALAIS FÉDÉRÉS, PROCEEDINGS OF THE FEDERAL COUNCIL [RÉUNIONS DU CONSEIL FÉDÉRAL], 8 JUILLET 1913, P. A1-A2, B8

.....

7. Le secrétaire principal auprès du gouvernement propose :

.....

- iii) que le conseil approuve l'allocation spéciale d'une somme de 20 000 \$ pour une part du coût de l'entretien du phare du One Fathom Bank au large de Selangor et de celui du cap Rachado sur la côte de Negri Sembilan.

.....

Le secrétaire principal a proposé :

- iii) que le conseil approuve l'allocation spéciale d'une somme de 20 000 \$ pour une part du coût de l'entretien du phare du One Fathom Bank au large de Selangor et de celui du cap Rachado sur la côte de Negri Sembilan.

.....

La proposition a été acceptée.

.....

ANNEXE MM 66

COLONIE DES ETABLISSEMENTS DES DÉTROITS, *BLUE BOOK FOR THE YEAR 1914* [LIVRE BLEU DE L'ANNÉE 1914], SINGAPOUR, BUREAU DES IMPRESSIONS DU GOUVERNEMENT, 1915, P. V2, V3, C24, C52, C57, G10, G15, G22, G35, G38, K1, K28, K102

Etablissements des détroits

Il y a quinze phares dans les Etablissements (sans compter les bouées lumineuses) :

- le *phare de Horsburgh* sur Pedra Branca, situé à environ 36 milles à l'est de Singapour, marque l'entrée orientale du détroit de Singapour. Le phare, blanc, projette toutes les dix secondes un feu visible à 16 milles. Il s'élève à 100 pieds au-dessus du niveau de la mer à marée haute. Latitude 1° 20' nord ; longitude 104° 24' est. C.P.103 000.

La tour est peinte de bandes noires et blanches à distance égale.

.....

—————

ANNEXE MM 67

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

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

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

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

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

Veillez agréer, etc.

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

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

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

Johor, 1824

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

Article II

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

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

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

ANNEXE MM 68

**LETTRE, AVEC PIÈCES JOINTES, DE JUILLET 1953 ADRESSÉE AU COMMISSAIRE GÉNÉRAL
ADJOINT AUX AFFAIRES COLONIALES DE SINGAPOUR PAR A. G. B. COLTON,
POUR LE SECRÉTAIRE COLONIAL DE SINGAPOUR**

J'ai pour instruction de me référer au document n° 946 adressé par le secrétaire d'Etat au responsable du Gouvernement de Singapour ainsi qu'à des lettres antérieures sur les effets l'arrêt rendu en 1952 dans l'affaire des Pêcheries anglo-norvégiennes.

2. De manière générale, les nouvelles méthodes de délimitation des eaux territoriales ne peuvent avoir qu'un effet limité sur la colonie, dont les côtes se trouvent le plus souvent à moins de 6 milles de celles des Etats voisins. Tout d'abord, l'étendue de la souveraineté de Singapour sur les îlots avoisinants est précisée à l'article 12 du traité de Hollande de 1824 et dans le traité de John Crawford (*sic*) de 1824 conclu avec Johore (pièces jointes A et B). La plus grande partie de la limite méridionale des eaux territoriales de la colonie correspond donc à la ligne médiane du chenal entre celui de ces îlots situé le plus au sud et les îlots indonésiens situés le plus au nord. Une ligne médiane doit, de même, être tracée entre les côtes les plus au nord de la colonie et la côte de l'Etat du Johore. Cette seconde ligne médiane a été définie avec précision par un accord de 1927 (pièce jointe C). Il ne reste donc que deux petits segments de la limite des eaux territoriales de la colonie qui puissent être situés jusqu'à 3 milles de la côte. Leur position est indiquée sur la carte de la pièce jointe «D».

3. L'arrêt rendu dans l'affaire des Pêcheries anglo-norvégiennes n'entraînerait que peu, ou pas, de changement par rapport aux méthodes préalablement utilisées pour tracer des lignes de base là où la limite peut s'étendre jusqu'aux 3 milles complets si l'on considère Singapour seul. Si Singapour et le Johore étaient considérés ensemble, des lignes de base pourraient être tracées à travers les embouchures des détroits de Johore et une limite commune pourrait être définie plus loin en mer qu'elle ne l'est actuellement. Toutefois, les considérer ensemble serait probablement inacceptable premièrement en raison de l'existence du traité de 1824 et de l'accord de 1927 avec le Johore, et deuxièmement parce que les limites dans ces localités étaient jusqu'à présent considérées comme étant tracées depuis les côtes de Singapour et du Johore prises séparément. En tout état de cause, l'avantage territorial d'une prise en compte commune serait très limité.

4. Il faut dès lors en conclure que l'application des nouveaux principes pourrait n'aboutir qu'à une faible modification des eaux territoriales de la colonie. Ainsi, les domaines des pêcheries, du maintien de l'ordre et les activités de contrôle n'en tireraient que peu de bénéfices.

5. Cela étant, l'application des nouveaux principes par les Etats voisins pourrait aboutir à ce qu'ils revendiquent de vastes espaces aujourd'hui considérés comme de la haute mer. Cela ne pourrait qu'entraîner une restriction indésirable des zones de pêche généralement utilisées par les pêcheurs de Singapour. Par ailleurs, pour des raisons d'ordre général, l'assimilation d'espaces de haute mer par des Etats étrangers est contraire à l'intérêt de cette colonie maritime densément peuplée, qui dépend du commerce de la mer. A cet égard, une entente sur les plus anciennes méthodes de définition des eaux territoriales a été trouvée avec l'Indonésie dans le cadre d'un échange de lettres qui a pris fin en juillet 1951 avec la dépêche n° 159 adressée à Jakarta par le Foreign Office. La relation correcte qui existe aujourd'hui entre cette colonie et l'Indonésie repose dans une certaine mesure sur cette entente. La troubler ne pourrait qu'être préjudiciable.

.....



ANNEXE MM 69

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

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

Veillez agréer, etc.

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

ANNEXE MM 70

**MÉ MORANDUM INTERNE DATÉ DU 1^{ER} [2 SIC] OCTOBRE 1953 ADRESSÉ À L'ATTORNEY
GENERAL DE SINGAPOUR PAR LE SECRÉTAIRE COLONIAL
DE SINGAPOUR, ET SA RÉPONSE**

Nous pouvons revendiquer Pedra Branca comme faisant partie du territoire de Singapour.

Veillez informer...

ANNEXE MM 71

ANNUAL REPORT OF THE RURAL BOARD OF SINGAPORE [RAPPORT ANNUEL DU BUREAU DES AFFAIRES RURALES DE SINGAPOUR], 1953, SINGAPOUR, BUREAU DES IMPRESSIONS DU GOUVERNEMENT, CHAP. 1, P. 1

Aperçu général

Le secteur sous la responsabilité du bureau a été étendu pendant l'année (voir notification n° S 188 publiée au Journal officiel du 19 juin 1953) à toutes les autres petites îles voisines, habitées ou non, qui sont situées à l'intérieur des eaux territoriales de la colonie de Singapour. A la fin de l'année, le secteur relevant du bureau des affaires rurales se composait des îles suivantes (les îles nouvellement incluses dans ce secteur au cours de l'année sont indiquées en italiques) : la partie de l'île de Singapour qui est extérieure aux limites municipales, ainsi que, au large, les îles de Pulau Ubin, Pulau Tekong, Pulau Brani, Pulau Sebarok, Pulau Blakang Mati, Pulau Sudong, Pulau Pesek, Pulau Merlimau, Pulau Ayer Chawan, Pulau Sakra, Pulau Seraya, Pulau Seburus Luar, Pulau Seburus Dalam, Pulau Mesemut Darat, Pulau Mesemut Laut, Pulau Bukom Kechil, Pulau Bukom Besar, *Pulau Hantu, Pulau Batu Berduan, Pulau Chichir, Pulau Damar Laut, Pulau Peropok, Pulau Semulun, Pulau Merawang, Pulau Pergam, Pulau Sarimbun, Pulau Seletar, Pulau Serangoon, Pulau Kitam, Pulau Sekudu, Pulau Tekong Kechil, Pulau Sajahat, Pulau Sunjungkong, Pulau Unum, Pulau Semecheck, Pulau Batu Belalai, Pulau Selegu, Pulau Tekukor, Pulau Sakijang Bendera, Pulau Sakijang Pelepah, Pulau Tembakul, Pulau Subar Laut, Pulau Subar Darat, Pulau Busing, Pulau Ular, Pulau Jong, Pulau Sakeng, Pulau Semakau, Pulau Salu, Pulau Berkas, Pulau Pawai, Pulau Senang, Pulau Biola et Pulau Satumu*, y compris l'étran de ladite partie et desdites îles, l'ensemble du secteur étant soumis aux dispositions pertinentes de l'ordonnance municipale (chap. 133), et la partie de l'île principale extérieure aux limites municipales ainsi que les îles de Pulau Tekong et Pulau Ubin — la zone de construction réglementée — à des dispositions additionnelles.

.....

ANNEXE MM 72

**ANNUAL REPORT OF THE RURAL BOARD OF SINGAPORE [RAPPORT ANNUEL DU BUREAU DES
AFFAIRES RURALES DE SINGAPOUR], 1956, SINGAPOUR, BUREAU DES IMPRESSIONS DU
GOUVERNEMENT, CHAP. 1, P. 1**

La zone relevant du bureau des affaires rurales de Singapour à la fin de l'année 1956 comprenait le même territoire qu'à la fin de 1955, à savoir : la partie de l'île de Singapour qui est extérieure aux limites municipales, ainsi que, au large, les îles de *Pulau Ubin*, *Pulau Tekong*, *Pulau Brani*, *Pulau Sebarok*, *Pulau Blakang Mati*, *Pulau Sudong*, *Pulau Pesek*, *Pulau Merlimau*, *Pulau Ayer Chawan*, *Pulau Sakra*, *Pulau Seraya*, *Pulau Seburus Laut*, *Pulau Seburus Dalam*, *Pulau Mesemut Darat*, *Pulau Mesemut Laut*, *Pulau Bukom Kechil*, *Pulau Bukom Besar*, *Pulau Hantu*, *Pulau Batu Berduan*, *Pulau Chirchir*, *Pulau Damar Laut*, *Pulau Peropok*, *Pulau Semulun*, *Pulau Merawang*, *Pulau Pergam*, *Pulau Sarimbun*, *Pulau Seletar*, *Pulau Serangoon*, *Pulau Kitam*, *Pulau Sekudu*, *Pulau Tekong Kechil*, *Pulau Sajahat*, *Pulau Sunjungkong*, *Pulau Unum*, *Pulau Semecheck*, *Pulau Batu Belalai*, *Pulau Selegu*, *Pulau Tekukor*, *Pulau Sakijang Bendera*, *Pulau Sakijang Pelepah*, *Pulau Tembakul*, *Pulau Subar Laut*, *Pulau Subar Darat*, *Pulau Busing*, *Pulau Ular*, *Pulau Jong*, *Pulau Sakeng*, *Pulau Semakau*, *Pulau Salu*, *Pulau Berkas*, *Pulau Pawai*, *Pulau Senang*, *Pulau Biola et Pulau Satumu*, y compris l'estran de ladite partie et desdites îles, l'ensemble du secteur étant soumis aux dispositions pertinentes de l'ordonnance municipale (chap. 113), et la partie de l'île principale extérieure aux limites municipales ainsi que les îles de *Pulau Tekong* et *Pulau Ubin* — la zone de construction réglementée — à des dispositions additionnelles.

.....

ANNEXE MM 73

**LETTRE DU 1^{ER} MAI 1964 ADRESSÉE AU DIRECTEUR DES AFFAIRES MARITIMES DE SINGAPOUR
PAR LE DIRECTEUR DES AFFAIRES MARITIMES DE MALAISIE, ET RÉPONSE DATÉE DU
13 MAI 1964**

Télévision pour les phares

Je vous saurais gré de bien vouloir me fournir les caractéristiques de vos postes de télévision et me préciser s'ils ont été achetés ou loués, afin que je puisse faire établir les prévisions relatives aux droits de phare pour l'année 1965.

Réponse :

Télévision pour les phares

1. Je me réfère à votre lettre référencée (145) dlm. Mar. 181/57 en date du 1^{er} mai 1964.

2. Lorsque nous avons décidé d'installer des postes de télévision dans les phares, nous nous sommes renseignés sur la possibilité de les louer, sans parvenir à un accord satisfaisant avec les sociétés de location. Nous avons donc décidé d'acheter les appareils, dont voici les caractéristiques et le coût approximatif.

Phare Horsburgh

Téléviseur de marque Hitachi sur secteur, écran 14 pouces. Coût : 398 dollars, plus antenne Channel Master 12 éléments (câblage, etc.), d'un coût de 200 dollars.

Phares de Pulau Pisang, Raffles et de Sultan Shoal

Equipés de téléviseurs de marque Sony sur batterie, écran 8 pouces. Coût net : 420 dollars chacun, plus 150 dollars pour une antenne Channel Master 12 éléments pour Po Pisang, et antennes 10 et 5 éléments pour Raffles et Sultan Shoal au coût de 60 dollars et 35 dollars respectivement.

.....

ANNEXE MM 74

J. A. L. PAVITT, *FIRST PHAROS OF THE EASTERN SEAS : HORSBURGH LIGHTHOUSE* [PREMIERS PHARES DES MERS D'ORIENT : PHARE DE HORSBURGH], CONSEIL DES DROITS DE PHARE DE SINGAPOUR, SINGAPOUR, 1966, P. 51

Horsburgh est l'un des cinq phares gérés par le conseil des droits de phare de Singapour.

Le conseil, institué par la loi de 1957, est chargé de la fourniture et de l'entretien de tous types d'aides à la navigation dans les eaux de Singapour, ainsi que pour les stations plus éloignées de Pedra Branca (Horsburgh) en mer de Chine méridionale et de Pulau Pisang dans le détroit de Malacca. Dans les eaux de Singapour, le conseil entretient les phares Raffles, Sultan Shoal et Fullerton, trente-trois balises lumineuses, vingt-neuf balises non lumineuses, quinze bouées lumineuses et huit bouées non lumineuses. Les dépenses de fonctionnement sont couvertes au moyen des recettes tirées des droits de phare acquittés par les navires faisant escale à Singapour, ces droits étant d'un cent (malais) par tonneau de jauge net pour les navires faisant escale pour soutage et avitaillement en vivres et en eau et de deux cents (malais) par tonneau de jauge net pour les navires faisant escale aux fins de charger/décharger des marchandises ou embarquer/débarquer des passagers. Au cours de l'année 1965, le conseil a tiré un revenu de 701 565,10 dollars malais des droits perçus et des intérêts sur les réserves et a dépensé 644 152,81 dollars malais pour la fourniture et l'entretien d'aides à la navigation.

Les membres du conseil sont désignés par le vice-premier ministre et représentent les intérêts des usagers du port, de l'autorité du port de Singapour et du Gouvernement de Singapour.

ANNEXE MM 75

***STRAITS TIMES*, 17 AVRIL 1968**

Des sociétés américaines signent un accord de prospection pétrolière.

La Malaisie a aujourd'hui accordé à deux sociétés américaines un droit de prospection pétrolière sur l'ensemble du plateau continental situé sur la côte est de la Malaisie occidentale.

Il s'agit des sociétés Esso Exploration of Malaysia Inc. et Continental Oil Co. of Malaysia.

Lors d'une cérémonie tenue ce matin pour signer le premier accord pétrolier entre le gouvernement et les sociétés pétrolières, le président et directeur de *Esso Exploration*, M. E. C. Salmon, a annoncé que sa société entamerait les travaux de prospection le mois prochain.

Continental Oil en fera de même peu de temps après.

.....

ANNEXE MM 76

**LETTRE DE PROMULGATION EN DATE DU 16 JUILLET 1968 ADRESSÉE À LA DIVISION DU
PERSONNEL NAVAL DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE, À KUALA LUMPUR, PAR LE
CONTRE-AMIRAL K. THANABALASINGHAM**

Confidentiel

1. Les cartes jointes sur lesquelles figurent les limites extérieures des eaux territoriales malaisiennes et les eaux faisant l'objet de revendications étrangères en Malaisie occidentale sont promulguées pour l'information des officiers supérieurs et du commandement.

2. Comme on peut le constater, il y a certaines zones dans lesquelles ces limites n'ont jamais été proprement définies ou négociées et les limites promulguées ont été essentiellement déterminées par stricte application de la convention de Genève de 1958.

3. Il convient d'accorder une attention rigoureuse aux notes figurant sur certaines cartes, qui sont également reproduites après l'index.

.....

Confidentiel

Index et notes

Index

Voici la liste des cartes qui composent cet ensemble complet :

Malaisie occidentale

Carte n ^o	Titre
793	Groupe des îles Butang jusqu'à Pulau Berhala (partiellement)
3944	Pulau Pinang aux îles Sembilan
3945	Iles Sembilan à Port Swettenham
3946	Port Swettenham à Malacca
3947	Malacca à Iju Kechil
3833	Détroit de Singapour — partie occidentale
2403	Détroit de Singapour
3839	Phare Horsburgh à baie Jason
769	Sungei Sedili Besar à Kuala Pahang
770	Kuala Pahang à Trengganu
771	Trengganu à Tumpat

Notes

En raison de difficultés techniques, certaines des notes figurant sur les cartes sont peu lisibles ; elles sont reproduites ci-dessous :

Carte n° 793 — Groupe des îles Butang à Pulau Berhala

Note : La ligne en pointillé au nord de Pulau Langkawi est la véritable ligne médiane séparant la Thaïlande et la Malaisie conformément à l'article 12, paragraphe 1 de la convention de Genève de 1958. Selon l'article 12, paragraphe 3 de la Convention, cette ligne aurait dû être publiée mais aucune trace en ce sens n'a jamais été trouvée. Il n'est donc pas certain que la Thaïlande la reconnaisse et les navires de la marine royale malaisienne doivent se montrer discrets.

Carte n° 2403 — Détroit de Singapour

Note 1 : Il semblerait que la frontière entre Singapour et la Malaisie se fonde encore aujourd'hui sur le traité de 1923 entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement du Johor. Selon ce traité, le milieu du chenal d'eaux profondes du détroit de Johor est la ligne de démarcation. D'après ce que l'on peut constater, la ligne exacte n'a jamais été officiellement tracée ni publiée. Le traité pouvant être interprété de plusieurs manières au sud de Calder Harbour, la ligne de démarcation dans cette zone ne figure pas sur la carte. La ligne en pointillé au sud de la bouée des hauts-fonds de Johor représente la limite extérieure des eaux territoriales de Singapour et de la Malaisie.

Note 2 : La ligne en pointillé au sud du phare Horsburgh représente la limite extérieure des eaux territoriales malaisiennes conformément à la convention de Genève de 1958, à savoir un cercle de 3 milles autour de South Ledge, aplati à l'extrémité méridionale par la médiane vraie entre South Ledge et le rocher isolé situé juste au nord de Tanjong Sading. Les navires de la marine royale malaisienne doivent, à l'égard de cette zone, se conformer au S.O.A.I. 107.

ANNEXE MM 77

**H. W. DALTON, «EXPLOITATION PÉTROLIÈRE EN EXTRÊME-ORIENT EN 1968» (1969) 53
BULLETIN OF THE AMERICAN ASSOCIATION OF PETROLEUM GEOLOGISTS 1789,
P. 1792, 1793, 1798**

.....
Brunei-Malaisie

La production de pétrole et de gazoline naturelle a continué à augmenter : elle atteignait 132 000 barils par jour en 1968, contre 106 416 barils par jour en 1967. A Brunei, la production du champ de Seria était de 55 000 barils par jour et la production du champ marin du sud-ouest d'Ampa atteignait 70 000 barils par jour. Au Sarawak, la production du champ de Miri, à 800 barils par jour, a continué à baisser. Deux nouveaux champs, W. Lutong (en mer) et Baram, auraient été mis en service au cours de l'année.

Le groupe Royal Dutch Shell aurait creusé 17 puits d'exploration au large au cours de l'année. Les résultats ne sont pas communiqués. Il n'y a pas eu de travaux d'équipe mensuels géophysiques, mais une équipe sismique terrestre et deux équipes sismiques marines ont fonctionné au cours de 1968. La Brunei Shell Petroleum Company a reçu des superficies supplémentaires autour du champ de Seria, et la concession en mer a été étendue à l'isobathe de 100 *fm*.

Esso Exploration a mené environ quatre mois de travaux d'équipe sismiques marins au cours de l'année. En avril 1968, la société a obtenu des droits sur 25 984 milles carrés au large de la côte est de Malaya.

Sunray DX n'a pas mené de travaux d'exploration au cours de l'année. Toutefois, un puits de 10 000 pieds était prévu pour 1969.

En avril 1968, la Continental Oil Company s'est vu concéder un droit de prospection sur 24 000 milles carrés au large de la côte est de la Malaisie occidentale. Un programme de prospection sismique marine, avec étinceleur et vibreur Vibroseis, sur plus de 1000 milles linéaires avait été réalisé à la fin de l'année. Il n'a été procédé à aucun forage d'exploration.

L'Aquitane Petroleum Company a effectué cinq semaines de pointilleux travaux sismiques en mer au large de la côte nord-est du Sabah.

La Sabah Teisiki Oil Company a mené une étude aérienne de deux mois par magnétomètre au cours de l'année. En mai, la société a acquis des droits sur 7171 milles carrés ; elle dispose donc d'une superficie totale de 7372 milles carrés.

En novembre 1968, la Ashland Oil Company a acquis un droit de prospection sur terre (sur une superficie de 1139 *miles* carrés) ainsi que sur les eaux territoriales.

L'Oceanic Exploration and Development Company, une société américaine indépendante, a obtenu un droit de prospection sur 502 milles carrés en mer, dans le nord-ouest du Sabah.
.....

Tableau 3. Production pétrolière en Extrême-Orient, 1967 et 1968

	1968	1967	1968	1967	
	Total barils (<i>bbl</i>)		Moyenne barils (<i>bbl</i>) par jour		<i>Cum. Bbl</i> 12/31/38
Brunei-Malaisie (<i>estimation</i>)	48 312 000	38 842 000	132 000	106 416	865 523 000

.....

ANNEXE MM 78

**COMMUNIQUÉ DE PRESSE DES DÉLÉGATIONS INDONÉSIENNE ET MALAISIEENNE PARTICIPANT
AUX POURPARLERS RELATIFS À LA DÉLIMITATION DES PLATEAUX CONTINENTAUX
ENTRE LA MALAISIE ET LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE, KUALA LUMPUR,
22 SEPTEMBRE 1969**

Les négociations visant à délimiter les plateaux continentaux entre la Malaisie et l'Indonésie ont commencé le 9 septembre 1969 à Kuala Lumpur. La délégation de la République d'Indonésie était conduite par M. Mochtar Kusumaatmadja du ministère Pertambangan (ministère de l'exploitation minière) et la délégation de la Malaisie par M. Dato Mohamed Sallo bin Abas, *Solicitor-General*.

Les négociations furent menées dans un climat amical et détendu. Les deux parties ont reconnu la nécessité de délimiter dès que possible les plateaux continentaux des deux pays.

Les deux délégations furent guidées, pendant les négociations, par la nécessité de chercher une base équitable, juste et raisonnable à l'accord.

Après deux semaines de délibération et dans un esprit de coopération qui domine entre leurs deux pays, les deux délégations ont conclu un accord sur la délimitation des frontières du plateau continental entre les deux pays dans le détroit de Malacca, au large de la côte orientale de la Malaisie occidentale et au large de la côte de Sarawak. L'accord relatif à cette délimitation a été paraphé aujourd'hui, en signe d'approbation des gouvernements respectifs.

Les deux délégations reconnaissent aussi qu'il est nécessaire que leurs gouvernements examinent les problèmes, liés, des limites de la mer territoriale ainsi que l'usage des mers entre leurs deux pays.

ANNEXE MM 79

*SINGAPORE FACTS AND PICTURES [SINGAPOUR, IMAGES ET FAITS], 1972, MINISTÈRE
SINGAPOURIEN DE LA CULTURE, 1972, P. 1-3, 148-150*

Le pays

Singapour se compose de l'île de Singapour et de quelque cinquante-quatre petites îles (voir appendice 1) comprises dans ses eaux territoriales. Elle se situe entre 1° 09' et 1° 29' de latitude nord et 103 38' et 104° 06' de longitude est, à environ 136,8 kilomètres au nord de l'équateur.

Elle mesure 41,8 kilomètres de long, 22,5 kilomètres de large ; sa superficie est de 584,3 km², petites îles comprises. Elle a 133,6 kilomètres de côtes.

Singapour, qui est reliée à la Malaisie occidentale par une chaussée de 1056 mètres, est entourée de la Malaisie au nord, des Philippines au nord-est et de l'Indonésie au sud.

La ville de Singapour, dont la superficie est de 97,4 kilomètres carrés, se situe au sud de l'île, à 1° 18' de latitude nord et 103° 50' de longitude est.

Environ deux douzaines des petites îles situées dans les eaux territoriales ont une taille conséquente et sont habitées. Les plus importantes sont Pulau Tekong Besar, qui couvre 17,92 kilomètres carrés, Pulau Ubin, 10,14 kilomètres carrés, Sentosa (anciennement Pulau Blakang Mati), 288,15 hectares, et Pulau Bukom Besar, 107,65 hectares.

.....
Appendice 1

Îles comprises dans les eaux territoriales

Le groupe des îles méridionales se compose de 40 îles administrées par un fonctionnaire de district (insulaire). Les îles septentrionales et autres, sont placées sous l'autorité d'un commissaire aux terres.

Les travaux de mise à sec sur Pulau Bukom Besar et Pulau Bukom Kechil sont en cours. Ces travaux devraient augmenter la superficie des deux îles de 399 627,43 mètres carrés et 201 737,97 mètres carrés respectivement.

Nom de l'île	Superficie en mètres carrés
Pulau Brani	497 763,34
Sentosa	2 881 361,77
Pulau Selegu (île Sarong)	8093,71
Pulau Hantu	34 398,28
Pulau Sekijang Pelepah	263 045,67
Pulau Sekijang Bendera (île St. John)	335 889,08
Pulau Kusu (Peak Island)	12 140,57
Pulau Tekukor	36 421,71
Pulau Bukom Besar	1 072 416,95

Pulau Bukom Kechil	299 467,38
Pulau Ular	4046,86
Pulau Busing	43 503,71
Pulau Hantu Besar	20 234,28
Pulau Hantu Kechil	4046,86
Pulau Semakau	708 199,87
Pulau Sekeng	72 843,42
Pulau Jong	6070,28
Pulau Sebarok	97 124,55
Pulau Sudong	101 171,41
Pulau Pawai	687 965,59
Pulau Biola	4046,86
Pulau Satumu	4046,86
Pulau Salu	6070,28
Pulau Berkas	
Pulau Senang	817 465,00
Pulau Seraya	513 950,77
Pulau Seburus Dalam	52 609,13
Pulau Seburus Luar	68 796,56
Pulau Mesemut Laut	16 187,43
Pulau Mesemut Darat	48 562,28
Pulau Ayer Merlimau	1 254 525,49
Pulau Pesek	489 669,63
Pulau Meskol	60 702,85
Pulau Buaya	20 234,28
Pulau Ayer Merbau	995 526,68
Pulau Ayer Chawan	1 634 929,99
Pulau Sakra	331 842,23
Pulau Bakau	101 171,41
Pulau Semulon	169 967,97
Pulau Damar Laut	157 827,40
Sisters' Islands (2)	16 187,43
	8093,71
<i>Iles septentrionales et autres</i>	
Pulau Tekong Kechil	890 308,41
Pulau Tekong Besar	17 923 527,10

Pulau Pergam	24 281,14
Pulau Merawang	16 187,43
Pulau Seletar	271 139,37
Pulau Serangoon	113 311,98
Pulau Ketam	457 294,77
Pulau Sanyongkong	20 234,28
Pulau Sajahat	12 140,57
Pulau Ubin	10 141 422,11

Iles récifales

Sajahat Kechil

Sekudu

Unum (anciennement Umin)

Bajau (anciennement Bajan)

Malang Papan

Batu Belalai

Malang Siajar (anciennement Melang Siajao)

ANNEXE MM 80

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

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

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

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

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

ANNEXE MM 81

**NOTE DU 28 FÉVRIER 1989 ADRESSÉE À LA HAUTE COMMISSION DE MALAISIE PAR LE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE SINGAPOUR**

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour présente ses compliments à la Haute Commission de Malaisie et a l'honneur de se référer à la réimpression effectuée en 1984 de la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental (1-PPNM SYIT (feuille) 1 et 2), dont le Gouvernement de la République de Singapour a récemment pris connaissance.

Le ministère renvoie également à sa note MFA 30/80 en date du 14 février 1980 dans laquelle le Gouvernement de la République de Singapour a notamment fait demander que la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental (1-PPNM SYIT (feuille) 1 et 2 du 21 décembre 1979) soit modifiée de sorte que la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca apparaisse. En effet, le Gouvernement de la République de Singapour, depuis les années 1840, tant en vertu de ses actes que ceux des gouvernements qui l'ont précédé, occupe Pedra Branca et les eaux alentour et y exerce sa souveraineté. Le Gouvernement de la République de Singapour constate que la rectification demandée dans la note du ministère MFA 30/80 du 14 février 1980 relative à Pedra Branca n'apparaît pas dans la réimpression effectuée en 1984 de la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental. Le Gouvernement de la République de Singapour rappelle sa position selon laquelle Pedra Branca fait partie du territoire de Singapour et demande que la réimpression de 1984 de la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental soit modifiée de sorte qu'y apparaisse la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca.

Le Gouvernement de la République de Singapour note en outre que, nonobstant sa note MFA 30/80 du 14 février 1980, la réimpression faite en 1984 de la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental représente encore aujourd'hui un tracé unilatéral des limites des eaux territoriales et du plateau continental à proximité des régions orientale et occidentale de Singapour. En particulier, les limites telles qu'elles sont démarquées à l'ouest de Singapour empiètent sur son port. Pour les raisons indiquées dans sa note MFA 30/80 du 14 février 1980, le Gouvernement de la République de Singapour demande que la réimpression effectuée en 1984 de la carte de la Malaisie des eaux territoriales et du plateau continental soit rectifiée de manière à refléter le statut véritable de ces eaux.

Le ministère des affaires étrangères de la République de Singapour saisit cette occasion pour réitérer à la haute Commission de Malaisie l'assurance de sa plus haute considération.

ANNEXE MM 82

**LISTE DES NOTES DIPLOMATIQUES DE SINGAPOUR SUR PAULU BATU PUTEH
FÉVRIER 1980-JANVIER 2004**

[Annexe non traduite]

ANNEXE MM 83

**SINGAPORE FACTS AND PICTURES [SINGAPOUR, IMAGES ET FAITS], 1992, SINGAPOUR,
MINISTÈRE DE L'INFORMATION ET DES ARTS, 1992, P. 1, 178**

Le pays

Singapour se compose de l'île de Singapour et de 58 petites îles situées dans ses eaux territoriales. Le pays se situe à environ 136,8 kilomètres au nord de l'équateur. L'île principale mesure environ 42 kilomètres de long et 23 kilomètres de large ; sa superficie est de 580,6 kilomètres carrés. Elle a 150,5 kilomètres de côtes environ. La superficie totale, petites îles comprises, est de 639,1 kilomètres carrés.

Les Etats adjacents à Singapour sont la Malaisie (Malaisie péninsulaire, au nord, Sabah et Sarawak à l'est), et l'Indonésie au sud. Singapour est relié à la Malaisie péninsulaire par une chaussée de 1056 mètres de long qui traverse le détroit de Johor et sur laquelle passent une route, une voie ferrée et un aqueduc. A Putri Narrows, près du nord-ouest de l'île, le détroit mesure 640 mètres de large. Près de la chaussée, il mesure environ 914 mètres de large.

Certaines des petites îles ont un poids économique. Les plus importantes sont Pulau Tekong Besar (2388,8 hectares) ; Pulau Ubin (1019,2 hectares) ; Sentosa (329,6 hectares) ; Pulau Bukum Besar 144,8 hectares) ; Pulau Merlimau (55 hectares) ; et Pulau Ayer Chawan (169,2 hectares). Pulau Seburus Dalam et Luar ont été réunies avec Pulau Seraya (d'une superficie totale de 193,4 hectares) par des travaux de mise à sec.

Une nouvelle chaussée reliera à Singapour les deux petites îles méridionales les plus proches, Sentosa et Pulau Brani.

Caractéristiques physiques

Grosso modo, on peut diviser l'île en trois régions. Tout d'abord, la partie centrale, montagneuse, formée de roche éruptive, qui comprend Bukit Timah, Bukit Gombak, Bukit Panjang et Bukit Mandai. Ensuite, la région occidentale formée de roches sédimentaires, où s'étend une succession de collines et vallées orientées au nord-ouest. Enfin, la partie orientale, relativement plate, formée de sables et de graviers, qui va de Katong à Changi.

Utilisation des sols

	Surface en kilomètres carrés
Superficie terrestre totale (île principale et petites îles situées au large)	639,1
Zones construites (y compris les nouveaux sites industriels)	312,4
Zones agricoles (exploitations autorisées, à l'exception des plantations composées exclusivement de caoutchouc et de cocotiers)	6,8
Forêts	28,6
Zones marécageuses et zones soumises aux marées	15,7
Autres (eaux intérieures, espaces ouverts, jardins publics, cimetières, espaces non construits dans les zones militaires), carrières, plantations de caoutchouc et de cocotiers, terrains inutilisés)	275,7

Iles situées au large

	Superficie en hectares		Superficie en hectares
Buran Darat	16,5	Pulau Sajahat Kechil	0,6
Kusu (Peak Island)	7,8	Pulau Sakeng	7,6
Pedra Branca	0,8	Pulau Sakijang Bendera (île Saint-John)	40,5
Pulau Ayer Chawan	169,2	Pulau Sakijang Pelepah (île de Lazare)	33,7
Pulau Ayer Merbau	131,3	Pulau Sakra — 48,0	= 170,0
Pulau Berkas	3,0	Pulau Bakau — 21,7	(Pulau Sakra et Pulau Bakau ont été réunies par mise à sec, pour une superficie ter-restre totale de 170 hectares. Cela doit encore être publié au Journal officiel et l'ensemble sera probablement renommé.)
Pulau Biola	0,4	Terre mise à sec — 100,3	
Pulau Brani	85,6	Pulau Salu	0,6
Pulau Buaya	3,1	Pulau Samulum	30,6
Pulau Bukum Besar	144,8	Pulau Sanyongkong (unie à Pulau Tekong Besar par mise à sec)	1,2
Pulau Bukum Kechil	56,4	Pulau Sarimbun	1,4
Pulau Buloh	9,3	Pulau Satumu	1,3
Pulau Busing	59,4	Pulau Sebarok	46,7
Pulau Damar Laut	24,1	Pulau Sekudu	3,2
Pulau Damien	0,2	Pulau Seletar	38,5
Pulau Hantu	12,6	Pulau Semakau	70,6
Pulau Jong	0,6	Pulau Semecek	0,6
Pulau Keppel	4,0	Pulau Senang	81,7
Pulau Ketam	30,7	Pulau Serangoon	44,7
Pulau Malang Siajar	0,4	Pulau Seraya	193,4
Pulau Mesemut Dara	5,1	Pulau Subar Darat et Pulau Subar Laut (Sisters Islands)	7,9
Pulau Mesemut Laut	19,4	Pulau Sudong	208,5
Pulau Merlimau	55,0	Pulau Tekong Besar (zone comprenant Pulau Sanyongkong)	2388,8
Pulau Meskol	8,7	Pulau Tekong Kechil	89,0
Pulau Pawai	18,2	Pulau Tekukor	4,9
Pulau Pergam	2,4	Pulau Ubin	1019,2
Pulau Pesek	67,1	Pulau Ular	31,7
Pulau Renggis	1,4	Pulau Unum	1,6
Pulau Renggit	12,5	Sentosa	329,6
Pulau Sajahat	1,1	Sultan Shoal	0,6
		Terumbu Pesek	34,5
		Terumbu Retan Laut	24,6

MAP OF SINGAPORE



Prepared by Survey Department, Singapore (January 1961)
Scale: Graphical

ANNEXE MM 84

**LOI N^o VI DE 1852 (INDES) RELATIVE À LA COMPENSATION DES FRAIS LIÉS AU PHARE
DE PEDRA BRANCA**

Adoptée par le gouverneur général de l'Inde en conseil le 30 janvier 1852

Loi relative à la compensation des frais liés au phare de Pedra Branca

Considérant qu'il a été jugé opportun, pour la sécurité et l'orientation des navires se déplaçant dans les mers de Chine, de fabriquer un phare sur l'île-rocher de Pedra Branca, située à l'entrée orientale du détroit de Singapour ; considérant aussi que certaines sommes ont été collectées auprès de particuliers à cette fin, mais que leur montant ne suffisait pas à couvrir les frais de la construction ; considérant en outre que la Compagnie des Indes orientales s'est engagée à construire ce phare, et à avancer certaines sommes pour l'aboutissement du projet, à condition que les mêmes sommes lui soient restituées par le prélèvement d'une taxe sur les navires pénétrant dans le port de Singapour ; considérant de plus que ledit phare a été construit par la Compagnie des Indes orientales et qu'il est opportun que les dépenses faites pour la construction et l'entretien dudit phare soient compensées par les recettes provenant de cette taxe ; considérant enfin qu'il sera peut-être jugé opportun, à l'avenir, de mettre en place d'autres phares ou balises dans les détroits de Malacca, ou ailleurs dans la même zone, il est décidé ce qui suit :

1. Le phare susmentionné situé sur Pedra Branca portera l'appellation «phare Horsburgh», et ledit phare ainsi que les dépendances s'y rattachant ou occupées pour ses besoins, et l'ensemble des installations, appareils et équipements y afférents lui appartenant, deviendront la propriété pleine et entière de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs.
2. A compter du 1^{er} jour de mars 1852, tout navire d'un tonnage de cinquante tonnes et plus qui se rendra au port ou dans la rade de Singapour, devra payer, quelle que soit sa provenance, une taxe de trois centimes de dollars par tonne pour toute tonne de son tonnage enregistré. Aucun navire n'aura à payer cette taxe plus d'une fois tous les six mois.
3. Tous les navires de guerre appartenant à Sa Majesté britannique, ou à un gouvernement ou Etat étranger, et tous les navires armés propriété de la Compagnie des Indes orientales sont exonérés de cette taxe.
4. L'administration et le contrôle dudit «phare Horsburgh», s'appliquant aussi à son gardien et à l'ensemble des installations y afférentes, sont conférés par les présentes au gouverneur des Etablissements des détroits.
5. Le gouverneur désigne la personne de son choix aux fonctions de percepteur des taxes redevables en vertu de la présente loi.
6. Grâce aux fonds provenant de ces taxes, un feu est constamment entretenu la nuit audit phare et les sommes qui restent après déduction des frais d'entretien du phare sont de temps à autre versées à la Compagnie des Indes orientales en compensation des sommes qu'elle a avancées pour la construction, l'équipement et l'aménagement du phare.
7. La taxe due en application de la présente loi doit être versée par chaque navire qui en est redevable dès son arrivée au port ou dans la rade de Singapour. Dès l'arrivée du navire, le percepteur désigné en vertu de la présente loi demande ou fait demander au capitaine ou à la personne aux commandes du navire, le paiement d'une taxe de trois centimes de dollars pour chaque tonne du tonnage enregistré du navire, qui devra s'en acquitter dans les 48 heures. A

défaut, ou si, à un moment quelconque, le percepteur pense ou soupçonne que le navire est sur le point de quitter le port ou la rade sans avoir payé la taxe, tout juge de paix auquel le percepteur aura fait sous serment une déclaration en ce sens (la présente loi donne compétence au juge de paix pour administrer ce serment) est en droit d'autoriser, en son nom, tout agent de paix de Singapour à monter à bord du navire et à y saisir tous biens, armes, appareils, mobilier et accessoires appartenant au navire ou s'y trouvant, et à conserver les objets saisis pendant trois jours, à moins que la taxe ne soit payée entre-temps. Si, passé ce délai, le navire n'a pas payé la somme due, alors le percepteur pourra ordonner que les biens saisis soient vendus, et prélever sur les sommes ainsi obtenues la taxe due par le navire ainsi que l'équivalent des frais de saisie, de conservation et de vente. Toute somme restant après cela pourra être restituée au commandant ou propriétaire du navire si celui-ci le demande.

8. L'agent du gouvernement chargé d'accorder les autorisations de sortie du port de Singapour refuse de délivrer une telle autorisation à tout navire dont le commandant ou propriétaire ne présente pas le certificat remis par le percepteur et attestant du paiement de la taxe due.
 9. Nonobstant les dispositions de la présente loi, le percepteur peut poursuivre la personne qui, au moment du non-versement de la taxe due au titre de la présente loi, était propriétaire ou avait le commandement du navire en cause par action en réclamation de dette ou une procédure en *equity* auprès de tous les tribunaux de Sa Majesté aux Indes.
 10. Afin d'évaluer avec précision le tonnage d'un navire sujet au paiement de la taxe prévue par la présente loi, le percepteur peut prier tout juge de paix d'exiger du propriétaire ou de la personne commandant le navire, ou de toute personne en possession du navire, de présenter le certificat d'enregistrement du bâtiment. En cas de refus ou de non-exécution, le juge de paix pourra infliger à la personne concernée une amende allant jusqu'à cent dollars ; en cas de non-paiement de l'amende, ladite personne pourra être placée en détention pour une durée maximale de deux mois.
 11. Dès que les sommes avancées par la Compagnie des Indes orientales pour la construction du phare auront été pleinement remboursées, le gouverneur des Etablissements des détroits pourra entreprendre la construction d'un ou plusieurs phares et d'une ou plusieurs balises pour la sécurité et l'orientation des navires se déplaçant dans les détroits de Malacca ou à proximité. Les coûts de construction, d'entretien et de fonctionnement proviendront alors du surplus des recettes de la taxe prévue par la présente loi, après déduction des dépenses nécessaires au phare Horsburgh.
 12. Rien dans la présente loi ne saurait être interprété comme autorisant le prélèvement d'une taxe auprès d'un navire se déplaçant dans le détroit de Singapour mais ne pénétrant pas dans le port ou la rade de Singapour.
 13. Le terme «navire» désigne dans la présente loi aussi bien une goélette, un canot, un brick, un brigantin, une barque, un vapeur, une jonque que tout autre bâtiment ; les termes énoncés au singulier doivent être compris comme désignant aussi le pluriel, et inversement, et les termes énoncés au masculin s'étendent au féminin, à moins que le sujet dont il s'agit ou le contexte ne s'y opposent.
-

ANNEXE MM 85

LOI N° XIII DE 1854 (INDE)

Promulguée par le gouverneur général des Indes en conseil le 7 avril 1854

Loi abrogeant la loi n° VI de 1852 et fixant les dispositions requises pour couvrir le coût du phare sur Pedra Branca et du fonctionnement de celui-ci, ainsi que d'une balise lumineuse flottante installée dans le détroit de Malacca, à l'ouest de Singapour, et pour l'installation et l'entretien d'autres phares et balises jugés utiles dans ou à proximité dudit détroit.

Attendu qu'il a été jugé souhaitable, pour la sécurité et l'orientation des navires circulant dans les mers de Chine, de construire un phare sur l'île rocheuse appelée Pedra Branca, située à l'entrée est du détroit de Singapour ; et attendu que certaines sommes d'argent ont été souscrites par des personnes privées à cette fin, mais qu'elles étaient insuffisantes pour couvrir les dépenses afférentes à la construction d'un tel phare ; et attendu que la Compagnie des Indes orientales a convenu de construire un tel phare et d'avancer certaines sommes d'argent pour réaliser celui-ci, à la condition que lesdites sommes lui soient remboursées par le prélèvement de certains droits de péage ; et attendu que, depuis la promulgation de la loi n° VI de 1852, une balise lumineuse flottante a été installée par la Compagnie des Indes orientales dans le détroit de Malacca à l'ouest de Singapour, dans un endroit appelé le banc de 2,5 brasses, et qu'il peut être jugé ensuite utile d'installer et d'entretenir d'autres phares ou balises dans ou à proximité dudit détroit pour la sécurité et l'orientation des navires qui y circulent ; et attendu que beaucoup de navires qui bénéficient du phare Horsburgh et de ladite balise lumineuse flottante installée à cet endroit ne contribuent pas aux dépenses de ceux-ci et qu'il est juste et raisonnable qu'ils soient tenus de le faire ; il est arrêté ce qui suit :

I. La loi n° VI de 1852 est abrogée par la présente loi, sauf dans la mesure où elle se rapporte à toute loi déjà promulguée à son titre, ou à tout droit de péage actuellement dû en vertu de ses dispositions, ou à toute procédure déjà adoptée ou à adopter pour la perception de ce péage.

II. Le phare susmentionné situé sur Pedra Branca continuera à porter l'appellation «phare Horsburgh» et ledit phare et les bâtiments s'y rattachant ou occupés pour ses besoins, ainsi que l'ensemble des installations, appareils et équipements y afférents, demeureront la propriété pleine et entière de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs.

III. Le feu installé au phare Horsburgh et la balise flottante précitée ainsi que tous feux ou feux qui seront installés par la Compagnie des Indes orientales en remplacement ou en complément du phare et de la balise précités dans ou à proximité des détroits de Malacca ou de Singapour s'appelleront «les feux des détroits».

IV. Si, après la promulgation de la présente loi, tout navire jaugeant cinquante tonnes ou plus quitte ou rejoint tout port, havre ou rade appartenant à la Compagnie des Indes orientales ou sous son contrôle à l'occasion, au cours ou à l'issue de toute traversée pendant laquelle il double normalement l'un des feux précités, un droit de péage doit être versé pour ledit navire, sauf dans les cas et aux tarifs précisés ci-dessous :

1. s'il s'agit d'une traversée pendant le cours normal de laquelle ce navire doublerait la totalité des feux précités, au tarif d'un anna par tonneau de jauge du navire ;

2. s'il s'agit d'une traversée pendant le cours normal de laquelle ce navire doublerait un ou plusieurs des feux précités mais pas la totalité de ces feux, au tarif d'un demi-anna par tonneau de jauge du navire, si ce droit de péage n'est pas dû en tout autre port ou lieu ou s'il a été acquitté au même port ou lieu ou tout autre sous le contrôle de la Compagnie des Indes orientales pour la même traversée et qu'un justificatif de ce paiement en bonne et due forme ou toute autre preuve satisfaisante du paiement est produit. Etant entendu aussi qu'aucun droit de péage ne sera dû en vertu de la présente loi pour tout navire et toute traversée pour lesquels un droit de péage a déjà été acquitté ou devient dû en vertu de ladite loi n° VI 1852 ou pendant la période couverte par ledit paiement.

V. Le retour de tout navire en provenance de tout port ou tout lieu est réputé constituer une traversée distincte au sens de la présente loi, même si un droit de péage a été acquitté pour sa traversée à destination dudit port ou dudit lieu et nonobstant les clauses de tout contrat d'affrètement par charte-partie.

VI. Tous les navires de guerre qui appartiennent à Sa Majesté ou à tout gouvernement ou état étranger ainsi que tous les navires qui appartiennent à la Compagnie des Indes orientales sont exempts du paiement dudit droit de péage.

VII. Et attendu qu'il existe certaines embarcations de faible jauge appelés «bateaux marchands du détroit» qui se livrent au commerce entre différents ports et lieux dans le détroit ou à proximité, et qu'il est juste et raisonnable que ces embarcations ne doivent pas payer la totalité du droit de péage pour toute traversée effectuée dans le cadre de ce commerce, il est décidé que, pour toute traversée qui sera effectuée par lesdites embarcations dans le cadre d'un commerce, le droit de péage est fixé à la moitié du tarif applicable aux autres cas visés par la présente loi.

VIII. L'administration et le contrôle dudit «phare Horsburgh» et des phares des détroits [*sic*] sont transférés au gouverneur des Etablissements des détroits.

IX. Ledit gouverneur peut désigner toute personne qu'il juge convenable en qualité de percepteur des droits de péage dus en vertu de la présente loi à tout port, havre ou lieu sous son contrôle.

X. Les fonds constitués par les droits de péage prélevés en vertu de la présente loi serviront tout d'abord à couvrir les dépenses qui ont dû être engagées pour l'entretien et la modernisation dudit phare et desdits phares des détroits, pour l'établissement et l'entretien de tout autre phare, comme il est indiqué plus haut, que le gouverneur général de l'Inde en conseil jugerait utile d'installer et d'entretenir, et pour tous les autres frais accessoires encourus ; le trop perçu sera, le cas échéant, affecté au remboursement des fonds avancés par la Compagnie des Indes orientales pour la construction et l'achèvement dudit phare, de ses équipements et de son mobilier.

XI. Le droit de péage à percevoir en vertu de la présente loi est dû et payable pour tout navire appareillant de tout port, havre ou rade appartenant à la Compagnie des Indes orientales ou sous son contrôle et pour toute traversée visée ci-dessus avant que toute clairance soit donnée audit navire ou, s'il ne nécessite pas de clairance, au moment où il quitte le port, le havre ou la rade pour la traversée en question ; et, pour tout navire qui entre dans ce port, ce havre ou cette rade à l'occasion, pendant ou à l'issue d'une telle traversée en provenance de tout port ou tout lieu qui n'est pas sous le contrôle de la Compagnie des Indes orientales, le droit de péage sera dû immédiatement à l'entrée dans ce port, ce havre ou cette rade.

XII. Le percepteur ou autre agent supérieur des douanes à tout port, havre ou lieu appartenant à la Compagnie des Indes orientales ou sous son contrôle ou tout autre fonctionnaire que le gouvernement dont ce port, havre ou lieu relève peut charger de percevoir les droits de péage précités les perçoit en personne ou les fait percevoir par tout agent de son service qu'il désigne. L'agent auquel tout droit de péage est versé remet à celui que le paie un justificatif écrit en bonne et due forme rédigé de sa main mentionnant le nom de son service et le port ou le lieu où le paiement est effectué, le nom, le tonnage et les autres précisions concernant le navire ainsi que la traversée pour laquelle le droit de péage est acquitté.

XIII. Le fonctionnaire du gouvernement qui est chargé de donner clairance à tout navire qui fait mouvement pour quitter un port, havre ou rade sous le contrôle de la Compagnie des Indes orientales ne donne pas congé à un navire tant que le propriétaire ou l'agent du navire ou son capitaine ou toute autre personne qui en a le commandement ne s'est pas acquitté de tous les droits de péage dus pour le navire en vertu de la présente loi ou n'a pas fourni de justificatif en bonne et due forme ou apporté une preuve satisfaisante du paiement de ces droits au même port ou lieu ou à un autre. Si un capitaine ou un propriétaire ou toute autre personne responsable d'un navire soumis au paiement de droits de péage en vertu de la présente loi refuse ou néglige de payer le montant de ces droits à la personne habilitée à les percevoir ou à les recevoir, ladite personne peut procéder ou faire procéder à la saisie-gagerie de tous biens ou marchandises, quel qu'en soit le propriétaire, se trouvant à bord du navire et de tous appareils ou tout mobilier appartenant au navire en vue de les entreposer dans un endroit qui convient, en laissant à bord du navire une notification écrite de la saisie-gagerie et de son motif ainsi que du lieu où les biens saisis ont été transportés. Si les droits de péage ainsi que les frais liés à la saisie-gagerie et à l'enlèvement ne sont pas payés dans le délai de trois jours entiers à compter de la saisie, la personne habilitée à percevoir ou à recevoir ces droits peut faire procéder à la vente des biens, marchandises, appareils et mobilier saisis et prélever sur le produit de la vente le montant des droits de péage dont le navire est redevable en vertu de la présente loi ainsi que tous les frais raisonnables de saisie, détention et vente, en resituant sur demande au capitaine ou au propriétaire ou à toute autre personne ayant le commandement du navire le solde de ce produit.

XIV. Sans préjudice de toute disposition de la présente loi, la personne habilitée à percevoir lesdits droits de péage au port, havre ou lieu précités peut, en son nom propre, faire recouvrer, au nom de la Compagnie des Indes orientales, le montant de tous les droits de péage payables à lui même en vertu de la présente loi par un recours devant les tribunaux civils de Sa Majesté ou de la Compagnie des Indes orientales dirigé contre le propriétaire ou le capitaine ou toute autre personne qui, au moment où le droit de péage était dû, avait le commandement d'un navire soumis au paiement du droit de péage.

XV. Afin de vérifier la jauge de tout navire tenu de payer un droit de péage en vertu de la présente loi, la personne habilitée à percevoir ce droit peut exiger du propriétaire, du capitaine ou de toute autre personne ayant le commandement de ce navire de présenter le registre du navire pour qu'elle l'examine. Si le navire est immatriculé en Grande-Bretagne ou dans toute partie des territoires de la Compagnie des Indes orientales et que le propriétaire, le capitaine ou toute autre personne refuse ou omet de présenter le registre, ou si le navire ne possède pas cette immatriculation et que le propriétaire ou le capitaine refuse ou omet de permettre à la personne habilitée à percevoir les droits de péage de s'assurer de la jauge effective du navire, cette personne pourra légalement faire mesurer le navire aux frais de son capitaine, lesdits frais étant dus au même titre que les droits de péage exigibles en vertu de la présente loi, et cette personne pourra légalement remettre au capitaine, au propriétaire ou à toute autre personne ayant le commandement

du navire ou détenant celui-ci, ou laisser à son bord à son intention, une notification écrite précisant ce qu'elle estime être la jauge effective du navire, et la jauge mentionnée dans cette notification sera réputée être la jauge effective du navire et sera traitée comme telle à toutes les fins de la présente loi jusqu'à ce que le propriétaire, le capitaine ou toute autre personne qui a le commandement du navire apporte une preuve suffisante de la jauge effective du navire.

XVI. Le capitaine de tout navire qui quitte ou rejoint tout port, havre ou rade comme visé ci avant à l'occasion, au cours ou à l'issue d'une traversée précise, sur demande de toute personne habilitée à percevoir ou à recevoir des droits de péage en vertu de la présente loi, quelle est sa destination. Le capitaine du navire qui refuse ou omet de le faire ou fait une fausse déclaration ou tente d'éluder le paiement de tous droits de péage dus en vertu de la présente loi ou fait obstruction à tout fonctionnaire du gouvernement dans l'exercice des fonctions au titre de la présente loi est passible d'une amende de deux cents roupies au plus fixée par un magistrat statuant en référé.

XVII. Tout différend au sujet de l'obligation d'un navire de s'acquitter du droit de péage prévu par la présente loi, ou au sujet de la jauge d'un navire, ou au sujet du montant du droit de péage dû ou du montant des frais afférents à toute saisie-gagerie, enlèvement ou vente opérés au titre de la présente loi sera examiné et tranché par un magistrat statuant en référé, et la décision de ce magistrat sera sans appel.

XVIII. Le gouverneur général des Indes en conseil peut occasionnellement et à sa discrétion diminuer le montant des droits de péages exigibles en vertu de la présente loi, soit pour tous les navires, soit pour une ou plusieurs catégories particulières de navires, et augmenter à nouveau le montant de ces droits à concurrence des montants précisés ci avant.

XIX. Le terme «navire» tel qu'il est utilisé dans la présente loi est réputé désigner et inclure une goélette, un cotre, un brick, un brigantin, un trois mâts, un navire à vapeur et tout navire à phares carrés. Le terme «capitaine» désigne toute personne ayant le commandement d'un navire.

Le terme «magistrat» est réputé inclure un juge assesseur et toute personne exerçant légalement les pouvoirs d'un magistrat, et un juge de paix.

ANNEXE MM 86

**SENTENCE DU 1^{ER} SEPTEMBRE 1868 RENDUE PAR LE GOUVERNEUR H. ST GEORGE ORD,
EN VERTU DU TRAITÉ CONCLU LE 17 JUIN 1862 ENTRE PAHANG ET JOHORE**

Pahang et Johore, 1868
(*Signé*) H. St. George Ord,
gouverneur et commandant en chef.

Attendu que, par un traité conclu le 17 juin 1862 entre S. A. le maharadjah de Johore et S. A. le *bandahara* de Pahang, il a été convenu entre les parties contractantes que dans le cas où un différend ou conflit naîtrait à l'avenir entre eux ou entre leurs successeurs, que ce soit à l'égard dudit traité ou des matières dont il traite ou à l'égard de tout autre question de nature nationale, politique ou privée, ce différend ou conflit sera soumis à la médiation et au jugement amiables du Gouvernement britannique dont la décision aux termes du traité sera définitive ; attendu qu'un différend est né entre lesdites parties concernant la frontière séparant les territoires de Johore et de Pahang ainsi que la propriété de certaines îles situées au large de la côte est de la péninsule malaisienne et attendu que les parties contractantes ont soumis à la médiation et au jugement amiables de S. Exc. le gouverneur des Etablissements des détroits le différend susmentionné :

Par ces motifs, et après avoir attentivement et mûrement étudié les pièces et les déclarations que m'ont présentées les parties contractantes pour étayer leurs divergences et revendications, je, soussigné sir Harry George Ord, gouverneur, décide, par la présente, de ce qui suit : le fleuve Indow marquera la frontière terrestre entre les territoires de Son Altesse le maharajah de Johor et de Son Altesse le *bendahara* de Pahang, et ... les îles Tioman, Aor, Pulo Tingy, Siribuat et autres îles situées au large de la côte est de la péninsule malaise seront attribuées selon qu'elles se trouveront de part ou d'autre d'une ligne droite joignant le centre de l'embouchure du fleuve Indow à l'extrémité sud de Pulo Raban et se poursuivant, plein est, le long du parallèle de 2° 59' 20" de latitude nord : toutes les îles au nord de cette ligne appartiendront à Pahang, tandis que toutes celles situées au sud de cette ligne appartiendront à Johore, comme l'indique la carte annexée à la présente sentence.

Fait à Singapour,

En ce premier jour de septembre 1868.

Par ordre de Son Excellence,

(*Signé*) J. F. A. McNAIR,
Secrétaire colonial par intérim.

ANNEXE MM 87

RAPPORT DU 18 FÉVRIER 1898 DE LA COMMISSION DE DÉLIMITATION DE JOHORE

A l'attention de l'honorable secrétaire d'Etat aux colonies

Sur invitation de S. A. le sultan de Johore, qui désirait que des mesures pour la définition des frontières entre Johore et les Etats limitrophes soient prises, vous avez prié les quatre commissaires dont les noms apparaissent sur la présente de mener une étude complète sur le sujet et de vous présenter un rapport sur leurs recommandations à cette fin.

2. Voici tout d'abord un exposé des circonstances et conditions dans lesquelles cette étude a été menée.

3. Le 14 décembre 1896, le sultan de Johore a donné ordre, par mandat (dont une copie est jointe à la présente) signé de sa main et portant le sceau de l'Etat, à sir Robert George Windham Herbert, *G.C.B.*, et au Dato sri Amar d'Raja Abdul Rahman, *C.M.G.*, d'être, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat aux colonies, ses agents et représentants auprès de la reine afin d'exposer à celle-ci qu'il désirait vivement un règlement rapide des questions de frontière entre son Etat, d'une part, et l'établissement de Malacca, l'Etat de Johol au Negri Sembilan et l'Etat de Pahang, d'autre part. En formulant ce mandat, Son Altesse s'est engagée à se soumettre à toute décision à laquelle vous pourriez parvenir et qui réglerait simultanément le problème de ces différentes frontières, à condition que ses représentants, ayant été dûment consultés, aient librement accepté une telle décision.

4. Ayant été informé de ce mandat, vous avez eu le plaisir de nommer sir Cecil Clementi Smith, *G.C.M.G.*, et sir Frank Athelstane Swettenham, *K.C.M.G.*, en qualité de commissaires représentant les gouvernements des Etablissements des détroits et du Negri Sembilan et de Pahang, afin d'examiner avec les commissaires de Johore si un accord concernant l'ensemble des frontières en question, que vous seriez prêt à approuver s'il était juste et équitable pour toutes les parties, pourrait être trouvé. Vous avez également posé les conditions suivantes : *a)* vous auriez la possibilité d'approuver ou de rejeter tout accord proposé, et *b)* s'il se présentait des points de détail sur lesquels les commissaires ne parvenaient pas à s'entendre, votre décision serait considérée comme définitive.

5. Nous avons donc tenu notre première réunion au *Colonial Office* le 9 novembre dernier, et, après un long examen des revendications et prétentions présentées par chaque partie, et des éléments de preuve et instruments à l'appui de celles-ci, nous nous sommes mis d'accord pour vous recommander comme frontières 1) entre Johore et Malacca 2) entre Johore et Johol et 3) entre Johore et Pahang, les lignes tracées sur la carte ci-jointe et décrites dans le document annexé à la présente.

6. Nous souhaitons expliquer, en ce qui concerne les frontières que nous avons ainsi tracées, qu'en raison de revendications très appuyées de chacune des parties, fondées pour la plupart sur des traditions orales ou sur d'anciennes allégations non étayées par des droits de possession concrets ou reconnus, nous n'aurions pu espérer de règlement définitif sans la valeureuse détermination de toutes les parties de se plier à la décision finale d'une autorité totalement neutre. Par conséquent, afin de vous permettre de prononcer une telle décision, nous avons tenté de parvenir, dans certains cas litigieux, à un compromis équitable entre les demandes diamétralement opposées qui nous

étaient présentées, et, en même temps, de définir des frontières non susceptibles d'être effacées ou mal comprises, et qui écartent autant que faire se peut le risque d'un conflit de juridiction à hauteur des frontières ou aux alentours de celles-ci.

7. La plus grande divergence est apparue au sujet de la frontière entre Pahang et Johore. Celle-ci avait été partiellement définie par un traité de 1862 entre les Etats de Johore et Pahang et par une sentence prononcée en 1868 par le gouverneur sir Harry Ord conformément à ce traité. En vertu de ce traité et de cette sentence, qui constituent un règlement dont les commissaires ne pourraient autoriser la remise en cause, la rivière Endau est déclarée comme étant la frontière terrestre entre les deux Etats. Jusqu'au confluent des rivières Endau et Sembrong aucune question ne s'est posée, mais, au sujet de cet endroit, Pahang soutenait que la rivière Sembrong, qui se jette en direction plein nord dans l'Endau, était en fait la véritable rivière Endau, et que, partant, une grande partie du territoire au sud de ce que Johore appelle le vrai Haut Endau devait lui revenir. Johore a pour sa part un moment revendiqué une frontière qui passerait au nord de la rivière Kratong, et a en fait un poste de police sur la rive droite de cette rivière, alors que Pahang affirme n'avoir jamais abandonné son droit sur les deux rives de la Kratong et sur le pays irrigué par elle. Nous n'avons pu juger comme effectivement établie l'allégation de l'un ou l'autre Etat selon laquelle il détiendrait des droits indiscutables à cet égard, et nous nous sommes sentis contraints de coucher une ligne médiane, en accordant à chaque Etat une partie seulement de sa demande extrême, et en garantissant par ailleurs à chacun le contrôle et la propriété d'importantes rivières et des pays les entourant.

8. Nous avons ainsi attribué à Johore les deux rives de la rivière du Haut Endau et de la rivière Sembrong, et à Pahang les deux rives de la rivière Kratong et de son affluent la Pukin.

9. Il n'y a peut-être pas lieu d'entrer dans une explication détaillée des frontières définies entre Johore et Malacca d'une part, et Johore et Johol d'autre part. Nous précisons toutefois que dans le dernier cas, nous étions liés par vos instructions selon lesquelles nous ne devons pas nous sentir libres de décider du sort du pays du Batin Gemala.

10. Vous désiriez également que des mesures soient prises pour protéger la Colonie et les Etats placés sous son protectorat et concernés par ces questions de délimitation de toute revendication qui pourrait subsister à l'encontre de l'Etat de Johore ou de son gouvernement. La seule revendication de cette nature dont nous ayons connaissance est celle d'un certain *Major Studer*, citoyen des Etats Unis, qui allègue une cession de terres au sein de Muar, qui fait aujourd'hui partie de Johore. Les terres ainsi revendiquées ne se trouvent pas sur la frontière entre Johore et Malacca, dont le point le plus proche se trouve à environ huit *miles* ; de sorte que la province de Malacca ne saurait être touchée par l'aboutissement ou non de cette «revendication».

(Signé) Cecil CLEMENTI SMITH,
Frank SWETTENHAM,
Robert G. W. HERBERT,
Abdul RAHMAN.

Frontières entre Johore et Malacca, Johore et Johol, Johore et Pahang

Les frontières entre l'Etat et le territoire de Johore, d'une part, et la province de Malacca, l'Etat de Johor dans le Negri Sembilan et l'Etat de Pahang, d'autre part, sont définies comme suit :

Une ligne qui part d'un point au milieu de la Kuala Kesang là où elle se jette dans la mer, puis suit le milieu de la Sungei Kesang et de la Sungei Chohong à une distance égale de chaque rive desdites rivières jusqu'à un point près de Bukit Asahan où la route de Kampong Relau traverse la Sungei Chohong ; puis une ligne située à 30 *yards* du côté sud de la route jusqu'à un point à fixer là où la route entre dans Kampong Relau, puis une ligne directe jusqu'à Lubok Kedondong puis une ligne qui descend le long du milieu de la Sungei Gemeh (ou Gemas) jusqu'à Kuala Gemeh, puis rejoint Kuala Chandoi le long de la Sungei Palong, puis Bukit Ulu Perloh, et va jusqu'au sommet de Bukit Selanchor, puis jusqu'au sommet de Gunong Pukin, puis celui de Gunong Besar, puis celui de Gunong Berembun ; puis une ligne qui relie les plus hauts points de Gunong Berembun et Gunong Kendok, de sorte qu'elle tombe entièrement du côté nord de la Sungei Endau, et va jusqu'à un point situé sur la rive gauche de la Sungei Endau à l'opposé de l'extrémité du point où se trouve le poste de police de Kuala Sembrong ; la frontière suit alors le milieu de la Sungei Endau jusqu'à Kuala Endau, puis passe en mer et rejoint le point le plus méridional de Pulau Keban, puis s'oriente plein est, le long du parallèle de latitude 2° 39' 20" nord.

2. Là où la frontière passe au milieu d'une rivière les habitants de l'Etat ou de la province situé de part et d'autre du cours d'eau auront le même droit d'y naviguer.

3. Là où, en vertu de la présente sentence, la Sungei Endau coule entièrement à l'intérieur de l'Etat de Johore, les personnes qui résident dans l'Etat de Pahang ont le droit de naviguer librement sur ce cours d'eau, et peuvent y accéder librement à cette fin.

Toutes les personnes, qu'elles soient de race européenne ou asiatique, qui possèdent des maisons, fermes, mines ou autres ou travaillent dans de tels lieux, ou qui mènent des activités sur un territoire qui, avant le prononcé de cette sentence, était supposé appartenir à une autre province ou à un autre Etat que celui auquel il est par la présente déclaré appartenir, pourront continuer à jouir paisiblement de ces biens ou activités et devront verser au gouvernement sous l'autorité duquel elles se trouvent dorénavant tous loyers, dettes ou redevances dont, selon la loi et la coutume, les sujets de ce gouvernement sont redevables.

4. Après l'entrée en vigueur de la présente sentence, aucun gouvernement d'une province ou d'un Etat concerné ne maintiendra de postes de police ou de policiers ni ne prélèvera aucune taxe ni ne prétendra exercer aucune compétence au-delà de ses frontières, telles qu'elles sont définies par la présente.

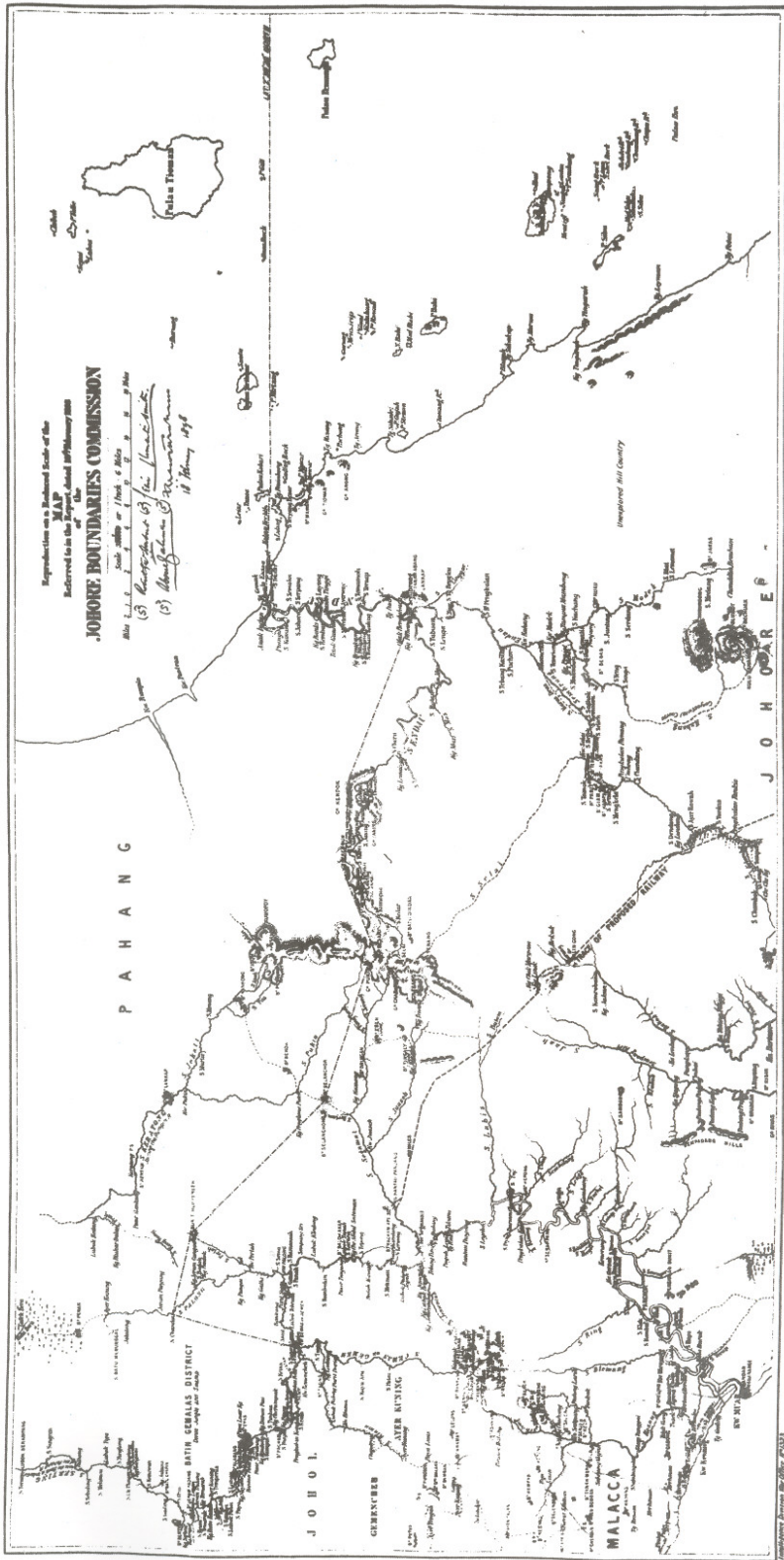
5. Les différentes frontières susmentionnées et tracées sur la carte jointe sont adoptées comme étant celles qui représentent fidèlement l'esprit et le but de cet accord, et lient toutes les parties.

6. En cas de doute ou de litige sur l'emplacement précis d'une portion quelconque desdites frontières, la question sera soumise à des géomètres, chaque Etat concerné désignant un géomètre et ces deux géomètres en désignant un troisième.

7. Un rapport des conclusions des géomètres sera présenté aux gouvernements des Etats concernés, et, dans l'hypothèse où ceux-ci refuseraient de s'y plier, le rapport sera communiqué au secrétaire d'Etat, dont la décision quant à une modification dans le détail de la définition des frontières sera définitive et communiquée aux Etats concernés.

8. Le coût de la démarcation de certaines portions de frontières telles que définies par la présente, ou d'une quelconque correction de celle-ci, incombera à parts égales aux différents Etats concernés.

9. Cette sentence entrera en vigueur six mois après sa publication dans le Journal officiel du gouvernement des Etablissements des détroits.



Straits Settlements - No 30



Skiluar diktat bend.

ANNEXE MM 88

CONSTITUTION DU JOHORE, 14 AVRIL 1895 ; TEXTE ANGLAIS IN J. DE V. ALLEN, A. J. STOCKWELL ET L. R. WRIGHT (SOUS LA DIR. DE), A COLLECTION OF TREATIES AND OTHER DOCUMENTS AFFECTING THE STATES OF MALAYSIA, 1761-1963, NEW YORK, OCEANA, 1981, VOL. I, P. 77 (JOHORE DOCUMENT OF 14 SEPTEMBER 1895)

Préambule

Considérant que nous, les soussignés, en vertu des droits et des pouvoirs de notre Etat et de nos prérogatives en notre qualité de souverain et de possesseur de l'Etat de Johor et de ses dépendances, et après avoir recueilli l'avis, l'accord et le consentement de tous les membres de notre conseil des ministres, de notre conseil d'Etat et des autres chefs et anciens du pays, avons délibéré, examiné et déclaré qu'il y a présentement lieu pour nous, en notre nom et pour notre compte, ainsi qu'au nom de nos héritiers et successeurs, les souverains ou le sultan de Johor, d'adopter, dans l'intérêt du gouvernement, des sujets et des habitants de notre pays, une loi et un règlement pour l'administration et la gestion de l'Etat, qui sera intitulé «Undang — Undang Tuboh-Krajaan» (les lois de la constitution de l'Etat), lesquels se transmettront de génération en génération, formeront la loi de notre Etat, de notre pays et de notre peuple, et constitueront un héritage qui ne pourra être changé, modifié, annulé, violé ni abrogé par quelque texte que ce soit.

Déclaration

Et considérant que nous, en notre nom et pour notre compte, ainsi qu'au nom de nos héritiers et successeurs, les souverains et possesseurs de cet Etat, avons l'intention et le désir de faire ce qui est indiqué ci-dessus.

Déclaration

Et considérant que, de même, les chefs et anciens du pays, en leur nom et pour leur compte, ainsi qu'au nom de leurs héritiers et successeurs respectifs, ainsi que l'ensemble des habitants de notre pays et des sujets de notre Etat, en leur âme et conscience, nous soutiennent et partagent nos intentions.

Déclaration

Et considérant que nous-mêmes, avec les personnes susmentionnées, souhaitons instamment que cette «Constitution de l'Etat» soit instaurée en ce moment propice, nous allons donc commencer à œuvrer en ce sens selon les modalités et dispositions énoncées ci-après, sur la base des éléments, dispositions et modalités qui, selon nous, constituent les conditions principales et essentielles tenant lieu de fondement, de lignes directrices et de modèles pour mettre en place un gouvernement et une administration efficaces et solides pour notre Etat.

Commandement royal

En foi de quoi, à l'attention de tous les sujets de notre Etat, quels que soit leur rang, leur nationalité et leur religion, et de toutes les personnes concernées par notre pays, notre territoire et notre sol, nous adoptons les dispositions énoncées ci-après comme étant la loi véritable, réelle, solide et établie de notre pays et Etat, c'est-à-dire qu'il est illégal, inhumain, sacrilège et criminel pour quiconque de refuser de la reconnaître et de ne pas la respecter...

XIII. Désignation d'un nouveau souverain

Si le souverain ne réside pas sur le territoire de Johor pendant une période d'une durée totale de cinq ans, comme le prévoit l'article XII, un successeur au souverain est désigné et placé sur le trône. Le souverain sera alors considéré comme s'étant retiré de l'Etat et ses droits et prétentions vis-à-vis de l'Etat, ainsi que son statut au sein de celui-ci seront ceux d'un ancien souverain. A ce titre, il tombera sous le coup des règles qui régissent les questions relatives aux anciens souverains.

XIV. Il n'est pas nécessaire que le nouveau souverain abdique en faveur de l'ancien souverain

Si, une fois que le nouveau souverain est désigné et placé sur le trône, l'ancien souverain revient, le nouveau souverain ne sera pas tenu pour autant d'abdiquer en sa faveur et de le rétablir dans ses droits au sein de l'Etat, alors même que ce retour n'aurait lieu qu'un jour après la désignation de son successeur.

XV. Le souverain ne peut céder de territoire à un autre Etat

Le souverain ne peut en aucune façon livrer, ni convenir ou prévoir de livrer, tout ou partie du pays et de l'Etat du Johor à une puissance ou un Etat européen quelconque, ni à aucun autre Etat ou nation, soit parce que sa couronne constituerait pour lui un problème ou un fardeau, soit parce qu'il ne prendrait pas la peine de régner, soit parce qu'il souhaiterait obtenir, prendre et accepter une somme d'argent ou une rente d'une autre nation ou d'un autre Etat. Cette interdiction ainsi énoncée s'applique également à tous les héritiers et à tous les membres de la famille du souverain. Et si le souverain lui-même ne respecte pas cette interdiction ou tente de l'outrepasser, il sera considéré comme ayant trahi le mandat que Dieu lui a confié, auquel cas le peuple du pays ne sera plus tenu de lui prêter allégeance, et étant comme coupable de haute trahison contre la couronne et l'Etat ; le souverain se verra alors infliger toute peine jugée appropriée.

XVI. Les ministres et les partisans du pays ne peuvent céder de territoire à un autre Etat

Les ministres et les partisans du pays ne peuvent pas non plus, de quelque manière que ce soit, négocier ou passer un accord avec une puissance ou un Etat européen ou autre en vue de céder le territoire et l'Etat de Johor. S'ils ne respectent pas cette interdiction ou tentent de l'outrepasser, ils peuvent être condamnés à la peine encourue par les personnes coupables de haute trahison contre le souverain et l'Etat qui sera jugée appropriée au regard de leur crime.

XVII. Souverain souhaitant abdiquer son trône

Si le souverain, à un moment quelconque de son règne, souhaite renoncer à son statut et ainsi abdiquer et renoncer à ses droits et privilèges royaux, quelle qu'en soit la raison et que le souverain veuille ou non en exposer les motifs, il peut abdiquer et renoncer à son statut de souverain. Il aura alors le droit de résider où il le souhaitera, que ce soit sur le territoire du Johor ou sur celui de tout autre pays avec lequel le Johor entretient des relations d'amitié et n'est pas en guerre.

.....

ANNEXE MM 89

**CONTRAT CONCLU LE 6 OCTOBRE 1900 ENTRE IBRAHIM, SULTAN DE JOHOR, ET
SIR JAMES ALEXANDER SWETTENHAM, ADMINISTRATEUR DU
GOUVERNEMENT DE LA COLONIE DES ETABLISSEMENTS
DES DÉTROITS**

Le présent contrat est conclu le 6 octobre 1900 entre, d'une part, S. A. Ibrahim, commandeur de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-Georges, sultan de l'Etat et du territoire de Johor, et, d'autre part, l'honorable sir James Alexander Swettenham, commandeur de l'ordre de Saint-Michel et de Saint-Georges, administrateur du gouvernement de la colonie des Etablissements des détroits, au nom et pour le compte de S. M. la reine de Grande-Bretagne et d'Irlande et impératrice des Indes.

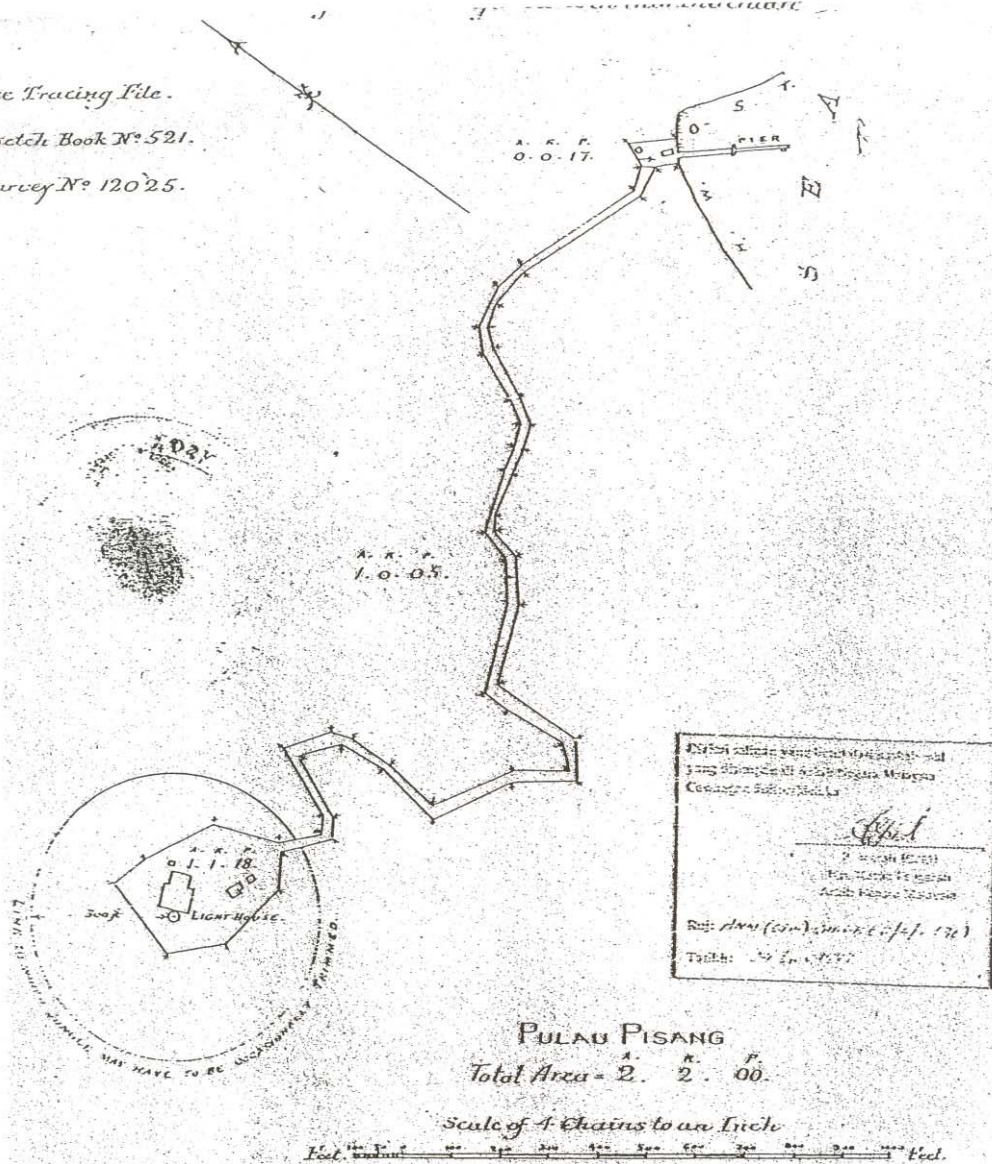
Considérant que, vers le mois de février 1885, il a été convenu par feu S. A. Abou Bakar, ancien maharadjah de Johor, et le gouverneur des Etablissements des détroits, que ledit maharadjah concéderait au gouvernement des Etablissements des détroits un terrain sur l'île de Pulau Pisang dans le détroit de Malacca comme site pour y construire un phare et une route reliant celui-ci à la plage et que le gouvernement se chargerait de leur construction et de leur entretien effectifs, étant entendu que cette concession sera considérée comme nulle si le phare n'est pas construit dans un délai raisonnable à compter de la date de conclusion de cette concession ou si ledit gouvernement n'assure pas la bonne administration et le bon entretien de ce phare une fois celui-ci construit.

Et considérant que, conformément au dit accord, ledit gouvernement a érigé un phare sur ladite île et l'a dûment administré et entretenu depuis sa construction, mais qu'aucune concession n'a encore été octroyée au dit gouvernement concernant le lieu où se trouvent ledit phare et ladite route ; et qu'il y a lieu de conclure une telle concession sous réserve des dispositions et des conditions énoncées ci-après. En foi de quoi, conformément au dit accord et compte tenu des principes y énoncés, Ibrahim, sultan de Johor, concède par les présentes à S. M. la reine de Grande-Bretagne et d'Irlande et impératrice des Indes, ainsi qu'à ses héritiers et successeurs, toute la totalité du terrain situé sur l'île de Pulau Pisang dans le détroit de Malacca, d'une superficie d'une acre, une verge et 18 *poles*, terrain démarqué au sol par des bornes et indiqué sur le croquis approuvé ci-après ; le chemin reliant ce terrain à la plage à l'ouest de celui-ci, ce chemin d'une largeur inégale et d'une superficie totale d'une acre et cinq verges étant démarqué au sol par des bornes et indiqué sur le plan approuvé ci-après ; un lieu d'accostage attenant à la plage, démarqué au sol par des bornes et indiqué sur le plan approuvé ci-après, d'une superficie de 17 verges ; une chaussée d'accostage et une jetée attenante à celle-ci indiquées sur le plan approuvé ci-après ; le terrain sur lequel se trouvent le lieu d'accostage, la chaussée d'accostage, la jetée et les locaux étant délimité sur le plan approuvé ci-après, coloré en rose avec le phare et les remises bâties sur ces terrains ; et toutes les installations dépendant de ceux-ci, ainsi que le droit d'avoir toute liberté de pénétrer sur l'ensemble des terres situées dans un rayon de 300 pieds à partir du centre dudit phare (ce territoire étant délimité par un cercle tracé en rose sur le plan approuvé ci-après) afin d'êtêter et d'élaguer tous les arbres et les buissons situés dans ce rayon pour empêcher que ceux-ci ne fassent obstacle à la lumière du phare. Les terrains et locaux susmentionnés sont concédés à perpétuité à Sa Majesté britannique et à ses héritiers et successeurs.

Et considérant que sir James Alexander Swettenham, au nom de Sa Majesté britannique et de ses héritiers et successeurs, s'engage auprès d'Ibrahim, sultan de Johor, à ce que le gouverneur des Etablissements des détroits assure ultérieurement la bonne administration et le bon entretien dudit phare à tout moment, exploite celui-ci comme il convient et n'utilise pas les terrains concédés par les présentes ni ne permette qu'ils soient utilisés à des fins autres que leur entretien et leur exploitation et pour y loger le gardien du phare et ses serviteurs. Toutefois, si, à un quelconque moment, ledit gouvernement cesse de bien administrer, entretenir et exploiter ledit phare, ou si, à un quelconque moment, ledit gouvernement cesse (*illisible*), ledit sultan de Johor, ainsi que ses héritiers et successeurs, auront le droit de revenir sur les terrains concédés par les présentes, ou sur une partie de ceux-ci, et d'en recouvrer la possession pour en jouir comme si le présent contrat n'avait jamais été conclu.

En foi de quoi, etc.

See Tracing File.
Sketch Book N^o 521.
Survey N^o 12025.



checked by... Chia Ong Tin.
witnessed by...
mined - *R. [Signature]*
S.S.

The above is a correct plan of the land referred to in this Indenture.

[Signature]
Surveyor-General

Survey Office, 1st October 1900.

ANNEXE MM 90

**ORDONNANCE DE LA COLONIE DE SINGAPOUR N^o XVII DE 1912 PORTANT ABROGATION
PARTIELLE DE LA LOI DES INDES N^o XIII DE 1854 ET PRÉVOYANT DE NOUVELLES
MODALITÉS D'EXPLOITATION DES PHARES DANS LES DÉTROITS DE MALACCA**

La présente ordonnance abroge partiellement la loi des Indes n^o XIII de 1854 et ajoute de nouvelles dispositions concernant l'entretien des phares du détroit de Malacca [23 décembre 1912]

Le gouverneur et commandant en chef,

Arthur Young

Considérant que, en vue d'abolir les droits de péage pouvant être prélevés en vertu des dispositions de la loi des Indes n^o XIII de 1854, sur les navires quittant les ports ou les rades de la colonie ou y entrant, un arrangement a été convenu entre le Gouvernement des Etats malais fédérés et le Gouvernement de la colonie selon lequel le Gouvernement des Etats malais fédérés a accepté de participer au coût du fonctionnement des phares des détroits ; et considérant qu'il convient d'abolir lesdits droits de péage ;

Le gouverneur des Etablissements des détroits, après avoir recueilli l'avis et le consentement du Conseil législatif, adopte la présente ordonnance :

1. Intitulé abrégé

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance de 1912 relative aux phares» et entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1913.

2. Abrogation

La loi des Indes n^o XIII de 1854 et l'«ordonnance de 1910 portant modification de la loi relative aux droits de phare» sont abrogées ci-après pour autant que les dispositions de la loi des Indes n^o XIII de 1854 concernant la perception des droits de phare soient applicables à la perception de ces droits en vertu de l'article 5 de l'«ordonnance impériale de 1882», les dispositions de ce texte demeurant pleinement en vigueur à cette fin.

3. Le phare connu sous le nom de phare Horsburgh, qui est situé sur l'îlot rocheux appelé Pedra Branca, à l'entrée est des détroits de Singapour, ainsi que tous autres phares à présent érigés dans les détroits de Malacca et de Singapour ou à proximité de ceux-ci, avec leurs dépendances et l'ensemble des installations, instruments et mobiliers qui leur sont accessoires, demeurent la propriété du gouvernement et lui sont pleinement dévolus.

4. Le feu du phare Horsburgh et tous autres feux ou balises qui sont à l'heure actuelle ou seront ultérieurement entretenus par le gouvernement dans les détroits de Malacca et de Singapour ou à proximité de ceux-ci seront désormais appelés «les phares des détroits».

5. 1) La gestion et le contrôle du phare Horsburgh et des autres phares érigés dans les détroits de Malacca et de Singapour ou à proximité de ceux-ci comme indiqué ci-dessus ainsi que des phares des détroits demeurent dévolus au gouvernement, qui en assurera l'entretien.

2) Aucun navire à l'entrée ou à la sortie n'aura à payer de droits de péage au titre de l'un quelconque des phares des détroits, que ce navire soit passé ou doive passer ou non devant l'un desdits phares, mais toutes les sommes requises pour couvrir le coût de leur entretien devront, une fois tenu compte de toute contribution versée à ce titre par le Gouvernement des Etats malais fédérés, être prélevée sur les recettes de la colonie.

6. Fonctionnaire à désigner pour la perception des droits de phare en application de l'ordonnance VIII de 1882.

Le gouverneur peut désigner un fonctionnaire au sein de chacun des Etablissements pour percevoir les droits de phare obligatoires dans la colonie en vertu des dispositions de l'«ordonnance impériale de 1882 relative aux droits de phare».

ANNEXE MM 91

ORDRE EN CONSEIL N° 463 DE 1946 RELATIF À L'UNION MALAISE (EXTRAITS)

Considérant que, en vertu de la loi de 1890 relative à la compétence internationale, il a été notamment décidé que S. M. le roi pourrait détenir, exercer et jouir de toutes les compétences qui lui sont ou pourraient lui être conférées à un moment quelconque dans un pays étranger de la même manière que si Sa Majesté avait acquis cette compétence par cession ou conquête de territoire ;

Et considérant que Sa Majesté dispose des pleins pouvoirs au sein des Etats malais de Johor, Kedah, Kelantan, Negri Sembilan, Pahang, Perak, Perlis, Selangor et Trengganu (ceux-ci étant désignés ensemble ci-après les «Etats malais») ;

Et considérant que, en vertu de la loi d'abrogation de 1946 relative aux Etablissements des détroits (ci-après «la loi de 1946»), il a été notamment décidé que, le jour où le déciderait Sa Majesté (désigné dans cette loi et ci-après le «jour indiqué»), la loi de 1866 relative aux Etablissements des détroits serait abrogée et que les Etablissements des détroits, c'est-à-dire les établissements et dépendances visés dans l'annexe de la loi de 1946 (comprenant les Etats malais et les Etablissements de Malacca et de Penang) (y compris la province de Wellesley) et les dépendances desdits Etablissements) cesseraient de former une colonie unique et que, à compter du jour indiqué, chacun de ces Etablissements et dépendances serait divisé en territoires par ordre en conseil selon les modalités que Sa Majesté jugera bonnes et que ces territoires seraient gouvernés soit séparément soit conjointement avec d'autres territoires (conformément ou non à l'annexe de la loi de 1946), comme le prévoira le cas échéant cet ordre en conseil, et que celui-ci pourra contenir les dispositions additionnelles et complémentaires telles qu'énoncées ci-après ;

.....

Deuxième partie. Le gouverneur et le conseil exécutif

4. Le gouverneur

L'Union dispose d'un gouverneur et commandant en chef (ci-après «le gouverneur»), désigné par commission signée et cachetée par Sa Majesté.

5. Pouvoirs du gouverneur

Le gouverneur, par les présentes, a le pouvoir et l'obligation de prendre toutes les mesures relevant de ses compétences conformément au présent ordre et à la commission signée et cachetée par Sa Majesté qui lui sera remise, et aux instructions qui lui seront données, revêtues de la signature et du sceau de Sa Majesté, ou par l'intermédiaire d'un secrétaire d'Etat, ainsi qu'aux ordres en conseil et aux autres lois qui entreront en vigueur au sein de l'Union.

6. Publication de la commission du gouverneur et prestation de serments

Quiconque est désigné aux fonctions de gouverneur fera donner lecture, avant son entrée en fonction, de la commission le désignant et publiera celle-ci au siège du gouvernement en la présence du président de la Cour suprême ou, en son absence, d'un autre juge de cette juridiction et, si l'article 13 du présent ordre trouve à s'appliquer, de tout membre du conseil exécutif de l'Union dont la présence est utile, et prêtera devant eux le serment d'allégeance et le serment relatif au respect des fonctions de gouverneur selon les formes prévues par l'annexe 1 au présent ordre en conseil ; la prestation des serments devant se faire devant le président de la Cour suprême ou l'autre juge de cette juridiction.

7. Succession du gouvernement

- 1) Lorsqu'il y a vacance du gouvernement, que le gouverneur est absent du territoire de l'Union ou que le gouverneur est, pour un motif quelconque, empêché ou incapable d'exercer ses fonctions, toute personne que Sa Majesté désignera par décision portant sa signature et son cachet ou, si aucune personne capable d'exercer ces fonctions n'est ainsi désignée au sein de l'Union, le doyen du conseil exécutif de l'Union, administrera en cette capacité, selon le bon vouloir de Sa Majesté, le Gouvernement de l'Union après avoir prêté, selon les modalités prévues par le présent ordre en conseil, les serments prévus pour le gouverneur. C'est ensuite que cette personne ou ce membre du conseil exécutif ainsi désigné(e), conformément à son mandat, effectuera, selon le bon vouloir de Sa Majesté, toutes les tâches relevant des fonctions de gouverneur tel que prévu par le présent ordre.

Toutefois, le gouverneur ou les personnes susmentionnées, ne sont pas considérés comme absents du territoire de l'Union ni empêchés ou incapables d'exercer leurs fonctions aux fins du présent ordre en conseil lorsqu'ils se rendent d'un endroit à l'autre du territoire de l'Union, lors d'une visite à la colonie de Singapour ou lorsqu'il reste à désigner un adjoint conformément aux articles suivants du présent ordre.

- 2) Les personnes susmentionnées ne pourront pas continuer pas d'administrer le gouvernement une fois que le gouverneur ou toute autre personne ayant auparavant le droit d'administrer le gouvernement les aura prévenus qu'il ou elle est sur le point d'assumer ou de reprendre ses fonctions.
-

ANNEXE MM 92

ORDONNANCE EN CONSEIL DE 1946 RELATIVE À LA COLONIE DE SINGAPOUR (ROYAUME-UNI)

Singapour

**Ordonnance en conseil de 1946 relative a la colonie de Singapour
1946 n° 464**

A la cour de Buckingham Palace, le 27 mars 1946.

PRÉSENT,

S. M. le roi en conseil.

Attendu qu'en vertu de la loi (d'abrogation) de 1946 relative aux Etablissements des détroits (ci-après : «la loi de 1946»), il est notamment prévu :

- 1) qu'à la date désignée par Sa Majesté par ordonnance en conseil (dans la loi de 1946 et dans la présente ordonnance : «la date désignée»), la loi de 1866 sera abrogée et les Etablissements des détroits, c'est-à-dire les établissements et dépendances cités dans l'annexe de la loi de 1946 (qui comprennent entre autres établissements et dépendances l'Etablissement de Singapour et ses dépendances, les îles Cocos ou Keeling et l'île Christmas), cesseront de former une même colonie ;
- 2) qu'à compter de la date désignée, lesdits établissements et lesdites dépendances seront divisés en territoires conformément aux instructions de Sa Majesté données par ordonnance en conseil et que ces territoires seront gouvernés soit isolément soit conjointement avec d'autres territoires (qu'ils relèvent ou non de l'annexe à la loi de 1946) qui pourront être précisés dans l'ordonnance, et que cette ordonnance en conseil pourra contenir des dispositions dérivées et d'autres dispositions contenues dans la présente ordonnance ;
- 3) que les lois de 1887 et 1945 relatives aux Etablissements des détroits s'appliqueront à chacun des territoires résultant de la division, par ordonnance promulguée en application de la présente loi, desdits établissements et desdites dépendances au même titre que s'il s'agissait d'un établissement britannique tel que défini :

Et attendu que l'ordonnance en conseil (d'abrogation) de 1946(a) relative aux Etablissements des détroits et les lois de 1887 et 1945 relatives aux établissements britanniques fixent la date désignée au 1^{er} avril 1946.

Il plaît à Sa Majesté, en vertu et en application des pouvoirs que lui confèrent à cet effet la loi de 1946 et les lois de 1887 et 1945 relatives aux établissements britanniques ou qui lui sont dévolus de toute autre manière, d'ordonner ce qui suit sur et avec l'avis de son conseil privé :

PARTIE I

Dispositions préliminaires

Titre abrégé et entrée en vigueur

1. 1) La présente ordonnance peut être citée comme l'«ordonnance en conseil de 1946 relative à la colonie de Singapour» et entrera en vigueur à la date désignée.

2) L'article 3 et les parties IV et V de la présente ordonnance n'entreront pas en vigueur à la date désignée mais à la date ou aux dates, situées dans les six mois de la date désignée, qui seront fixées éventuellement par le gouverneur par proclamation au Journal officiel, et le gouverneur peut fixer des dates différentes pour différents objets et différentes dispositions de cet article et de ces parties ; étant entendu aussi que ladite période de six mois pourra être prolongée par le gouverneur, par proclamation au Journal officiel, d'une période supplémentaire approuvée par un secrétaire d'Etat.

Interprétation

2. 1) Dans la présente ordonnance, sauf si le contexte appelle une interprétation différente : l'expression «le juge en chef» désigne le juge en chef de la colonie ;

- le terme «la colonie» désigne la colonie de Singapour telle que constituée par la présente ordonnance ;
- l'expression «les lois existantes» désigne le droit de la common law, les doctrines d'équité et toutes les lois du Parlement, ordonnances en conseil, ordonnances d'organe législatif de la colonie des Etablissements des détroits, proclamations prononcées par le gouverneur des Etablissements des détroits ou par ou sous l'autorité du commandant suprême des forces alliées en Asie du Sud-Est (autres que les proclamations instituant l'administration militaire britannique et déléguant les pouvoirs à celle-ci), et l'ensemble des règles, réglementations et règlements adoptés à leur titre ainsi que tous les autres textes et instruments législatifs qui ont force de loi dans le territoire qui comprend la colonie ou une partie de celle-ci immédiatement avant la date désignée, qu'il était ou non administré par l'administration militaire britannique.
- l'expression «le Journal officiel» désigne le Journal officiel de la colonie ;
- le terme «le gouverneur» désigne le gouverneur et commandant en chef actuel de la colonie et inclut tout autre fonctionnaire qui administre actuellement le gouvernement de la colonie et, dans la mesure où un adjoint du gouverneur est habilité à agir, cet adjoint ;
- l'expression «gouverneur en conseil» désigne le gouverneur agissant après avoir consulté le conseil exécutif de la colonie mais sans nécessairement suivre son avis ; ni nécessairement au sein de ce conseil réuni en assemblée ; et, jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article 13 de la présente ordonnance, le gouverneur ;
- l'expression «citoyen de l'Union malaisienne» désigne un citoyen de l'Union malaisienne au sens que donne à cette citoyenneté toute ordonnance en conseil qui instaure la citoyenneté de l'Union malaisienne ;
- le terme «prescrit» signifie prescrit par toute loi adoptée au titre de la présente ordonnance ou par un règlement adopté par le gouverneur au titre de son article 50 ;

- le terme «biens» désigne tous biens meubles ou immeubles et l'ensemble des patrimoines, intérêts, servitudes et droits, qu'ils soient équitables ou légaux, découlant de biens, et les choses incorporelles ou droits à revenu, impôts, redevances et autres sommes dues ; et le terme «acquis», s'agissant de biens, comprend les droits éventuels sur des biens ainsi que les droits sur le résidu et les droits réversifs ;
- l'expression «le sceau public» désigne le sceau public de la colonie et comprend le cachet officiel visé à l'article 9 de la présente ordonnance ;
- le terme «sessions» désigne les séances du Conseil législatif depuis la première réunion du conseil après sa constitution au titre de la présente ordonnance ou après sa prorogation ou sa dissolution à tout moment jusqu'à moment où le conseil est prorogé ou dissous sans avoir été prorogé ;
- l'expression «l'Etablissement de Singapour» désigne l'île de Singapour et ses dépendances, l'île Christmas, les îles Cocos ou Keeling, et toutes îles et tous lieux qui, au 15 février 1942, étaient connus et administrés comme faisant partie de cet établissement, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;
- le terme «séance» désigne toute séance ou toutes séances du Conseil législatif depuis le moment où le conseil se réunit pour la première fois après avoir été convoqué à tout moment jusqu'au moment où le conseil est ajourné *sine die* ou à la conclusion d'une session sans ajournement ; et l'expression «la cour suprême» désigne la cour suprême de la colonie.

2) Aux fins de la présente ordonnance, lorsqu'il est fait mention de tout fonctionnaire public par le terme désignant sa fonction, cette mention désigne le fonctionnaire qui exerce actuellement les fonctions de cette charge.

3) Aux fins de la présente ordonnance, une personne n'est pas réputée occuper une fonction rémunérée par la Couronne dans la colonie du seul fait qu'elle perçoit une pension ou autre allocation similaire au titre d'un service effectué pour la Couronne.

S'il est déclaré par toute loi actuellement en vigueur dans la colonie qu'une fonction n'est pas une charge rémunérée par la Couronne dans la colonie à une ou toutes les fins de la présente ordonnance, la présente ordonnance sortira ses effets au même titre que si cette loi avait été promulguée dans la colonie.

4) La loi interprétative de 1889 s'applique à l'interprétation de la présente ordonnance au même titre qu'à l'application d'une loi du Parlement.

Singapour est désormais une colonie distincte

3. L'île de Singapour et ses dépendances, les îles Cocos ou Keeling et l'île Christmas seront gouvernées et administrées en tant que colonie distincte et seront appelées «la colonie de Singapour».

PARTIE II

Le gouverneur et le conseil exécutif

Gouverneur

4. Il existera un gouverneur et commandant en chef (ci-après : «le gouverneur») dans le gouvernement et sa tête, et les nominations à ce poste seront faites par mandat portant le paraphe et la signature de Sa Majesté.

Pouvoirs du gouverneur

5. Le gouverneur est habilité et enjoint par la présente ordonnance à accomplir toutes les tâches qui relèvent de sa fonction telle que définie dans la présente ordonnance et tout mandat qui peut lui être délivré sous le paraphe et la signature de Sa Majesté et conformément aux instructions qui pourront lui être données ponctuellement par Sa Majesté ou par un secrétaire d'Etat et par les ordonnances en conseil et autres lois qui pourront être à tout moment en vigueur dans la colonie.

Publication du mandat de gouverneur et prestation de serments

6. Toute personne désignée pour remplir la fonction de gouverneur doit, avant d'assumer toute tâche relevant de sa fonction, faire lire et publier le mandat par lequel elle a été nommée au poste de gouverneur au siège du gouvernement en présence du juge en chef ou, en son absence, d'un autre juge de la cour suprême et, si l'article 13 de la présente ordonnance est en vigueur, des membres du conseil exécutif de la colonie qui peuvent sans inconvénient être présents ; et elle prononcera devant ces personnes le serment d'allégeance et le serment de bonne exécution de la fonction du gouverneur dans les formes fixées dans la première annexe à la présente ordonnance, serments que le juge en chef ou autre juge précité administrera.

Succession au gouvernement

7. 1) Chaque fois que le poste de gouverneur est vacant ou que le gouverneur est absent de la colonie ou que, pour toute raison, il est empêché ou dans l'incapacité d'assumer les devoirs de sa charge, la personne que Sa Majesté pourra désigner par acte sous son paraphe et sa signature ou, en cas d'absence dans la colonie d'une personne ainsi désignée et en mesure d'assumer les tâches d'administration, le membre le plus ancien du...

ANNEXE MM 93

ORDONNANCE DE TRANSFERT DE POUVOIRS ET D'INTERPRÉTATION DE 1946 (UNION MALAISE)

Première partie

Dispositions préliminaires

1. Intitulé abrégé et date d'entrée en vigueur

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance de transfert de pouvoirs et d'interprétation de 1946» et entrera en vigueur le 1^{er} avril 1946.

2. Interprétation de la présente ordonnance et de ses dispositions

Dans la présente ordonnance ainsi que dans chacune de ses dispositions ou des prescriptions, règles et réglementations qui y sont énoncées, sauf si l'objet ou le contexte s'y oppose ou sauf disposition contraire,

«Responsable des affaires civiles» signifie le haut fonctionnaire responsable du service des affaires civiles pendant la période de la proclamation ;

«Responsable des affaires juridiques» signifie le responsable des affaires juridiques de la Malaya, qui appartient au personnel du chef d'état-major de la Malaya, pendant la période de la proclamation ;

«Service des affaires civiles» signifie l'ensemble des forces de Sa Majesté qui, sous l'autorité du commandant suprême allié, dirigeaient l'administration militaire de la population civile de la Malaya ;

«Contrôleur des finances et des comptes» signifie le contrôleur des finances et des comptes de la Malaya, qui appartient au personnel du chef de l'état-major de la Malaya, pendant la période de la proclamation ;

«Directeur adjoint des affaires civiles» signifie le fonctionnaire du service des affaires civiles désigné pour diriger l'administration militaire de la population civile de la péninsule malaise pendant la période de la proclamation ;

«Contrôleur adjoint des finances et des comptes» signifie le fonctionnaire du service des affaires civiles désigné à la fonction de contrôleur adjoint des finances et des comptes dans la péninsule malaise pendant la période de la proclamation ;

«District» signifie l'une quelconque des circonscriptions qui, pour les besoins de l'administration militaire britannique, ont divisé, à un moment donné, la Malaya pendant la période de la proclamation ;

«Fonctionnaire des affaires civiles du district» signifie un fonctionnaire du service des affaires civiles exerçant ses fonctions au sein du service du gouvernement militaire de l'administration militaire britannique de la Malaya dans l'un quelconque des districts pendant la période de la proclamation ;

«Journal officiel» signifie tout Journal officiel publié par le Gouvernement de l'Union malaise ou sous son autorité ;

«Juriste» signifie les fonctionnaires du service des affaires civiles désignés à la fonction de juriste dans la péninsule malaise pendant la période de la proclamation ;

«Péninsule malaise» signifie la Malaya, à l'exception de l'Etablissement de Singapour ;

«Malaya» signifie :

- a) l'Etablissement de Singapour, l'Etablissement de Penang et l'Etablissement de Malacca, tels que définis ci-après ; et
- b) les Etats malais de Perak, Selangor, Negri Sembilan, Pahang, Johor, Kedah, Kelantan, Trengganu et Perlis, toutes ces îles étant situées au sein de ces Etats et dans leurs eaux territoriales ;

«Officier» signifie tout officier supérieur des forces de Sa Majesté ou tout civil désigné par l'administration militaire britannique à un poste ou à une fonction devant être attribué(e) à un officier supérieur pendant la période de la proclamation ;

«Ordre en conseil» signifie l'ordre en conseil de 1946 relatif à l'Union malaise ;

«Proclamation» signifie toute proclamation faite par le commandant allié suprême ou sous son autorité concernant la Malaya ou la péninsule malaise ;

«Période de la proclamation» signifie la période ou toute partie de la période allant de la date d'entrée en vigueur de la proclamation de l'administration militaire dans la péninsule malaise ou dans toute partie de son territoire à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance ;

«Région» signifie l'une des régions ayant à un moment donné divisé la péninsule malaise pour les besoins de l'administration militaire britannique de la Malaya pendant la période de la proclamation ;

«Haut fonctionnaire des affaires civiles» signifie tout fonctionnaire du service des affaires civiles désigné responsable d'une région pendant la période de la proclamation ;

«Etablissement de Malacca» comprend la ville, le fort et la province de Malacca, ainsi que toutes les îles et tous les lieux administrés jusqu'à présent comme faisant partie de l'Etablissement de Malacca et toutes les eaux britanniques y adjacentes ;

«Etablissement de Penang» comprend Georgetown, l'île de Penang, la Province de Wellesley, ainsi que toutes les îles et tous les lieux administrés jusqu'à présent comme faisant partie de l'Etablissement de Penang et toutes les eaux britanniques y adjacentes ;

«Etablissement de Singapour» comprend la ville et l'île de Singapour, toutes les autres îles administrées jusqu'à présent comme faisant partie de l'Etablissement de Singapour et toutes les eaux britanniques y adjacentes, à l'exclusion des îles Cocos et de l'île North Keeling ;

«Commandant allié suprême» signifie tout officier exerçant les fonctions de commandant allié suprême en Asie du Sud-Est pendant la période allant du 15 août 1945 à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance ;

Le «droit écrit»

- a) s'agissant des Etats malais fédérés ou de tout Etat malais, inclut l'ensemble des actes et des ordonnances, des proclamations, des arrêtés, des décrets et des règlements (y compris en matière d'état d'urgence) adoptés en application de ces actes par toute personne physique ou morale habilitée, en vertu de la loi ou de tout autre acte, à le faire pour ce qui est des Etats malais fédérés ou de tout Etat malais selon les circonstances ; et
- b) s'agissant de l'Etablissement de Penang ou de l'Etablissement de Malacca, inclut toutes les ordonnances de la colonie des Etablissements des détroits ainsi que l'ensemble des ordonnances, des proclamations, des lettres patentes et l'ensemble des arrêtés, des décrets et des règlements (y compris en matière de défense) pris en application de ces ordonnances ou de tout ordre en conseil pris par toute personne physique ou morale habilitée, en vertu d'une loi, d'un acte ou d'un ordre en conseil, à le faire dans cette colonie ;

Les références à l'administration militaire britannique doivent être interprétées comme des références au gouvernement de l'Union malaise ;

Les références à la Malaya doivent être interprétées comme des références à l'Union malaise ;

Les références aux régions doivent être interprétées comme des références à l'Etat ou aux Etats, à l'Etablissement ou aux Etablissements, ou à toute partie de ceux-ci, au sein de la région ;

.....

ANNEXE MM 94

ORDONNANCE N° 11 DE 1948 PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE DE TRANSFERT DE POUVOIRS ET D'INTERPRÉTATION (FÉDÉRATION DE MALAYA)

1. Intitulé abrégé

- 1) La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance modificative n° 11 de 1948 de transfert de pouvoirs et d'interprétation» et peut être considérée comme ne faisant qu'une avec l'ordonnance de transfert de pouvoirs et d'interprétation de 1946, désignée ci-après l'«ordonnance principale».
- 2) Les dispositions des articles 2 et 3 de la présente ordonnance prennent effet le 1^{er} avril 1946 et devront être considérées comme entrées en vigueur à compter de cette date.

2. Modification de l'article 2

L'article 2 de l'ordonnance principale est modifié ci-après en supprimant le membre de phrase «les références à Malaya doivent être interprétées comme des références à la colonie de Singapour».

.....

4. Modification de l'article 12

L'article 12 l'ordonnance principale est modifié ci-après :

- a) en supprimant la définition du mot «colonie» énoncée au paragraphe a) de cet article, pour y substituer la définition suivante : «le terme «colonie» inclut l'île de Singapour et ses dépendances, les îles Cocos ou Keeling, l'île Christmas et toutes les eaux britanniques et territoriales y adjacentes», et
- b) en supprimant les paragraphes a) et b), pour y substituer les paragraphes suivants :

«b) les définitions suivantes sont insérées :

«Fédération de Malaya» signifie la Fédération de Malaya telle qu'établie en vertu des dispositions de l'ordre en conseil de 1948 relatif à la Fédération de Malaya et de l'accord relatif à la Fédération de Malaya conclu le 21 janvier 1948 entre Sa Majesté et les souverains des Etats malais ;

«Etats malais» signifie les Etats de Johor, Pahang, Negri Sembilan, Selangor, Perak, Kedah, Perlis, Kelantan et Trengganu, l'ensemble des dépendances, îles et lieux qui, au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme faisant partie de ceux-ci, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;

«Union malaise» signifie l'Union malaise établie en vertu de l'ordre en conseil de 1946 relatif à l'Union malaise ;

- c) en ce qui concerne la définition de l'Etat malais, il est substitué à celle-ci la définition suivante :

«Etat malais» signifie l'un quelconque des Etats malais visé selon les circonstances et inclut l'ensemble des dépendances, îles et lieux qui, au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme faisant partie de ceux-ci, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;

d) les références à la colonie des Etablissements des détroits ou à l'Etablissement de Singapour doivent être interprétées comme des références à la Colonie ;

Les références aux Etats malais fédérés doivent être interprétées comme des références aux Etats de Negri Sembilan, Pahang, Perak et Selangor ;

Les références au Gouverneur de l'Union malaise doivent être interprétées, à compter du 1^{er} février 1948, comme des références au Haut-commissaire de la Fédération de Malaya ;

Les références à l'Union malaise doivent être interprétées, à compter du 1^{er} février 1948, comme des références à la Fédération de Malaya ou à ses territoires, selon les cas visés ;

.....

ANNEXE MM 95

ARRÊTÉ DE COUVRE-FEU DE 1948 RELATIF AU DÉTROIT DE JOHORE (SINGAPOUR)

Dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par le paragraphe 1 de l'article 4 des règles spéciales essentielles en matière d'urgence de 1948, le commissaire de police prend l'arrêté suivant :

1. Le présent arrêté peut être cité ainsi : «arrêté de couvre-feu de 1948 relatif au détroit de Johore (Singapour)».

2. Nul ne pourra se trouver dans la zone spécifiée à l'annexe ci-jointe entre 18 h 30 et 6 h 30 s'il n'est en possession d'un permis écrit délivré à cette fin par un officier de police ayant au moins le grade d'inspecteur.

3. Le paragraphe 2 du présent arrêté ne s'applique pas aux personnes qui, habituellement, y habitent ou s'y rendent pour y pêcher, pour autant que ces personnes y mènent effectivement ces activités.

Annexe

Toute la zone comprise dans la limite des eaux territoriales de l'Etablissement de Singapour, c'est-à-dire en deçà d'une ligne imaginaire suivant le centre du chenal d'eau profonde dans le détroit de Johore, entre d'un côté la partie continentale de l'Etat et territoire de Johore et de l'autre les côtes septentrionales des îles de Singapour, Pulau Ubin, Pulau Tekong Kechil et Pulau Tekong Besar. Aux endroits, s'il en existe, où le chenal se divise en deux branches parallèles de profondeur égale, la frontière sera tracée à mi-chemin des deux bras. A l'entrée occidentale du détroit de Johore, la frontière, après être passée par le centre du chenal d'eau profonde à l'est de Pulau Merambong, continuera en direction de la mer, en suivant généralement le prolongement de l'axe de ce chenal, jusqu'à son intersection avec la limite de trois milles tracée à partir de la laisse de basse mer de la côte méridionale de Pulau Merambong.

A l'entrée orientale du détroit de Johore, la frontière sera réputée passer par le centre du chenal d'eau profonde entre la partie continentale de Johore, à l'ouest de Johore Hill, et Pulau Tekong Besar, puis par le milieu du chenal d'eau profonde entre le haut-fond de Johore et la partie continentale de Johore, au sud de Johore Hill, et enfin tourner en direction du sud, jusqu'à son intersection avec la limite de trois milles tracée à partir de la laisse de basse mer de la partie continentale de Johore dans la direction de l'azimut 192° à partir de Tanjong Sitapa.

Fait à Singapour, le 21 juillet 1948

(Signé) R. E. FOULGER,
Le commissaire de police
de Singapour.

ANNEXE MM 96

ACCORD DE 1948 RELATIF À LA FÉDÉRATION DE MALAYA (EXTRAITS)

.....

Considérant qu'il a été soutenu devant Sa Majesté que de nouveaux accords devaient être conclus pour la paix, l'ordre et la bonne administration des Etats malais de Johor, Pahang, Negri Sembilan, Selangor, Perak, Kedah, Perlis, Kelantan et Trengganu, et des Etablissements de Penang et de Malacca ;

Et considérant que Sa Majesté, en considération des liens d'amitié qu'elle entretient avec Leurs Altesses et les habitants des Etats malais, souhaite conclure les nouveaux accords susmentionnés, qui prendront effet le jour que Sa Majesté indiquera par ordre en conseil (ci-après «le jour désigné») ;

Et considérant que Sa Majesté a ainsi conclu de nouveaux accords avec chacune de Leurs Altesses et, pour ce qui est de Negri Sembilan, avec S. A. le Yang di-Pertuan Besar et les chefs souverains (ces accords sont désignés ci-après «les accords d'Etat»), afin de veiller à ce que Leurs Altesses exercent leurs pouvoirs et compétences au sein de leurs Etats respectifs, et que c'est ce que prévoit chacun de ces accords pour autant qu'ils s'entrent en vigueur le jour désigné ;

Et considérant qu'il y a lieu, aux yeux de Sa Majesté et de Leurs Altesses, de regrouper les Etats malais, l'Etablissement de Penang et l'Etablissement de Malacca en une Fédération disposant d'un gouvernement central solide et d'établir une forme commune de citoyenneté au sein de ladite Fédération, dont jouiraient tous ceux qui considèrent ladite Fédération ou toute partie de celle-ci comme leur vrai pays et comme l'objet de leur loyauté ;

Et considérant que Sa Majesté et Leurs Altesses souhaitent que des progrès soient accomplis vers l'autonomie définitive et que, comme première étape, Sa Majesté et Leurs Altesses ont convenu que, dès que les circonstances et les conditions locales s'y prêteront, une législation sera adoptée afin d'élire les membres des diverses assemblées législatives qui devront être instaurées conformément au présent accord ;

En foi de quoi, il est convenu et déclaré ce qui suit :

Première partie

Création de la Fédération

1. Intitulé abrégé et date d'entrée en vigueur

- 1) Le présent accord peut être cité ainsi : «accord de 1948 relatif à la Fédération de Malaya» et entrera en vigueur le jour désigné à condition que les articles 112 et 123 du présent accord soient entrées en vigueur pour ce qui est de l'ensemble de l'année financière commençant au 1^{er} janvier 1948, sous réserve toutefois des lois en vigueur prévoyant une provision financière au bénéfice de la fonction publique pour l'année 1948 et des modifications qui seront apportées le cas échéant.
- 2) Le jour désigné sera indiqué par avis publié dans le Journal officiel du gouvernement de l'Union malaise, après quoi ce périodique cessera d'être publié, étant remplacé par le Journal officiel de la Fédération de Malaya.

2. Interprétation

.....

«Etat malais» signifie l'un des Etats malais visé selon les circonstances et comprend toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, jusqu'au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que toutes les eaux territoriales y adjacentes ;

«Etat malais» signifie les Etats de Johore, Pahang, Negri Sembilan, Selangor, Perak, Kedah, Perlis, Kelantan et Trengganu, et toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;

«Etablissement de Penang» et «Etablissement de Malacca» comprennent toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, jusqu'à présent, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;

«Les Etablissements» signifient l'Etablissement de Penang et l'Etablissement de Malacca, et «Etablissement» signifie l'un ou l'autre selon les cas ;

.....

3. Création de la Fédération de Malaya

Il est créé une Fédération comprenant les Etats malais, l'Etablissement de Penang et l'Etablissement de Malacca, désignée sous le nom de Fédération de Malaya ou, en malais, «Persekutuan Tanah Melayuh» ;

Sa Majesté et Leurs Altesses les souverains se réservent le droit d'admettre ultérieurement par accord mutuel tout autre territoire qu'elles jugeront bon.

4. Protection et affaires extérieures de la Fédération

Sa Majesté assume pleinement le contrôle de la défense et des affaires extérieures de la Fédération et s'engage à protéger les Etats malais des attaques hostiles étrangères et, dans ce but ainsi qu'à toute fin similaire, les forces et les membres du personnel de Sa Majesté autorisés par son gouvernement ou au nom de celui-ci seront libres de se rendre sur le territoire des Etats malais et de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'opposer à ces attaques ;

.....

ANNEXE MM 97

**ORDONNANCE DE 1951 RELATIVE À L'INTERPRÉTATION ET AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES
(SINGAPOUR)**

Interprétation et dispositions générales

Ordonnance visant à définir certains termes et certaines expressions employés dans des lois et des documents publics écrits concernant l'entrée en vigueur et l'interprétation des lois écrites et à toute autre fin.

Date d'entrée en vigueur : 9 janvier 1951

1. Intitulé abrégé

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance de 1951 relative à l'interprétation et aux dispositions générales».

2. Définitions

- 1) Dans la présente ordonnance et dans chaque loi telle que définie ci-après et adoptée avant ou après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les mots et expressions suivants, à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance et sans préjudice de tout ce qui a été fait jusqu'à présent, auront le sens qui leur est attribué respectivement, sauf si l'objet ou le contexte du texte s'oppose à cette interprétation ou sauf disposition contraire expresse :

.....

«Colonie» ou «Colonie de Singapour» comprend l'île de Singapour et ses dépendances, les îles Cocos ou Keeling, l'île Christmas, et toutes les eaux britanniques et territoriales y adjacentes ;

.....

«Malaya» signifie la colonie de Singapour et la Fédération de Malaya ;

«Etat malais» signifie l'un des Etats malais visé selon les circonstances et comprend toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, jusqu'au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que toutes les eaux territoriales y adjacentes ;

«Etats malais» signifie les Etats de Johor, Pahang, Negri Sembilan, Selangor, Perak, Kedah, Perlis, Kelantan et Trengganu, toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, au 1^{er} décembre 1941, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;

.....

ANNEXE MM 98

**ORDONNANCE N° 18 DE 1952 PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE RELATIVE À
L'INTERPRÉTATION ET AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES (SINGAPOUR)**

Interprétation et dispositions générales

Ordonnance visant à modifier l'ordonnance (n° 4) de 1951 relative à l'interprétation et aux dispositions générales.

Date d'entrée en vigueur : 23 juin 1952

.....

2.1. Le paragraphe 1 de l'article 2 de l'ordonnance (n° 4) de 1951 relative à l'interprétation et aux dispositions générales (ci-après l'«ordonnance principale») est ci-après modifié :

.....

- c) en remplaçant les mots «signifie» par les mots «et sera considérée comme incluant» dans la définition des «eaux coloniales» ;
- d) en remplaçant les mots «l'île Christmas» par les mots «et toutes les eaux britanniques y adjacentes, et sera considéré comme incluant les eaux territoriales» dans la définition de «colonie» ;

.....

ANNEXE MM 99

**ORDONNANCE N° 4 DE 1953 DE LA FÉDÉRATION DE MALAYA RELATIVE AUX
DROITS DE PHARE**

Le Haut-commissaire de la Fédération de Malaya et Leurs Altesses les souverains des Etats malais, après avoir recueilli l'avis et le consentement du Conseil législatif, adoptent l'ordonnance suivante :

1. Intitulé abrégé

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance de 1953 de la Fédération relative aux droits de phare».

2. Interprétation

Dans la présente ordonnance, sauf si le contexte s'y oppose,

«Navire» a le même sens que dans l'ordonnance de 1952 sur la marine marchande ;

«Tonnage» signifie le tonnage net enregistré. Toutefois, si le tonnage net enregistré d'un navire n'est pas été déterminé, le tonnage brut est considéré comme le tonnage net enregistré ;

«Eaux de la Fédération» signifie les parties des eaux territoriales de la Fédération qui se trouvent à l'extérieur des limites des ports tels que définis par l'ordonnance de 1952 sur la marine marchande ;

«Année» signifie la période commençant le 1^{er} janvier et prenant fin le 31 décembre suivant.

3. Droits de phare

- 1) Le propriétaire, le représentant ou le commandant de tout navire autre qu'un navire de pêche qui, au cours d'un trajet, pénètre dans les eaux de la Fédération paie des droits en fonction du barème, indiqué en annexe, au fonctionnaire (ci-après le «percepteur») qui pourra être désigné par les règlements pris en application de la présente ordonnance pour percevoir ces droits, à condition que ceux-ci ne soient pas versés plus de dix fois par an pour le même navire.
- 2) Aux fins du présent article, un trajet effectué en boucle au cours duquel un navire pénètre dans les zones de la Fédération plus d'une fois est considéré comme un seul trajet.
- 3) Le présent article ne s'applique pas aux navires appartenant au Gouvernement de la Fédération, aux bâtiments de guerre britanniques, malais ou étrangers, aux navires de moins de 15 tonnes ni aux bateaux de pêche.

4. Récépissé

Le percepteur remet un récépissé à chaque personne qui a acquitté ces droits et, si ce récépissé n'est pas produit lorsqu'un fonctionnaire du port ou un agent des douanes et le demande, le navire peut être consigné.

5. Saisie

Si le propriétaire, le représentant ou le commandant d'un navire n'acquiesce pas les droits concernant ce navire à la demande du percepteur, ce dernier peut, en sus des autres recours qu'il peut engager, pénétrer à l'intérieur du navire et saisir les biens, les armes, l'équipement ou tout autre objet ou bien appartenant à ce navire ou se trouvant sur celui-ci, et conserver ces biens jusqu'à ce que les droits soient payés. S'il n'est pas procédé au paiement de ces droits dans les trois jours à compter de la date de saisie, le percepteur peut à tout moment, tant que ces droits n'auront pas été acquittés, faire estimer la valeur des biens saisis par deux personnes compétentes et les vendre, avant d'utiliser les produits de la vente pour payer les droits non acquittés ainsi que les frais d'un montant raisonnable dépensés par le percepteur lors de l'opération et de reverser le surplus éventuel au propriétaire, représentant ou commandant du navire à la demande de celui-ci.

6. Création et fonctions du Conseil des droits de phare

- 1) Aux fins de la présente ordonnance, il est créé un Conseil des droits de phare, composé d'un président (le Directeur de la marine), et de quatre à six membres désignés par le Haut-commissaire.
- 2) Tous les droits perçus en application de la présente ordonnance sont versés à un fonds appelé Fonds des droits de phare, administré par le conseil.
- 3) Le conseil est chargé d'employer les sommes versées au fonds des droits de phare pour l'installation, l'entretien et l'amélioration des phares, bouées, balises et autres aides à la navigation dans les eaux de la Fédération et aux fins y afférentes.
- 4) Le conseil peut établir un règlement pour la conduite de ses propres activités.

7. Règlements

- 1) Le Haut-commissaire en conseil peut, par la voie réglementaire, prévoir le moment, le lieu et les modalités du paiement des droits en application de la présente ordonnance.
- 2) Le barème des droits et une copie de tous les règlements pris en application du présent article sont affichés dans le bureau du percepteur.

8. Pouvoir d'exonération

Le directeur de la marine peut renoncer à exiger tout ou partie des droits à verser en application de la présente ordonnance si, selon lui, leur paiement crée trop de difficultés.

9. Amendes

Le commandant d'un navire qui

- a) part ou tente de partir d'un port sans s'acquiescer des droits à verser en vertu de la présente ordonnance ou ;
- b) qui empêche une personne d'accomplir ses fonctions en vertu de la présente ordonnance peut se voir imposer une amende de 1000 dollars.

10. Le Conseil législatif peut, par résolution, modifier le barème des droits indiqués en annexe.

Barème

Pour tout navire à l'égard desquels des droits de phare doivent être versés ... 10 *cents* par tonne nette enregistrée.

Adoptée par le Conseil législatif le 19 mars 1953.

Le Secrétaire du Conseil,

Raja Ayoub,

ANNEXE MM 100

**ACCORD DU 5 AOÛT 1957 EN VUE DE L'ÉTABLISSEMENT DE LA FÉDÉRATION DE MALAYA EN
TANT QUE PAYS INDÉPENDANT SOUVERAIN AU SEIN DU COMMONWEALTH,
KUALA LUMPUR, *BRITISH & FOREIGN STATE PAPERS*, VOL. 163, P. 46**

.....

Attendu que l'accord relatif à la Fédération de Malaya de 1948² prévoyait l'établissement d'une Fédération de Malaya comprenant les Etats malais du Johore, du Pahang, du Negri Sembilan, du Selangor, du Kedah, du Perlis, du Kelantan, du Trengganu et du Perak, ainsi que les Etablissements de Penang et de Malacca :

Et attendu que l'accord relatif à la Fédération de Malaya de 1948 a force de loi dans les territoires de ladite fédération :

Et attendu qu'il subsiste actuellement entre Sa Majesté et chacune de LL. AA. les souverains desdits Etats malais (dans le cas du Negri Sembilan entre Sa Majesté et S. A. le *Yang di-Pertuan Besar* et les chefs dirigeants) divers accords³ relatifs au gouvernement de plusieurs Etats de Leurs Altesses :

Et attendu qu'il a été exposé à Sa Majesté et à Leurs Altesses, ainsi qu'aux chefs dirigeants du Negri Sembilan, que de nouveaux arrangements devraient être pris pour assurer la paix, l'ordre et la bonne administration des territoires de ladite fédération ; et que Sa Majesté, Leurs Altesses, ainsi que les chefs dirigeants, sont convenus que ladite fédération devrait devenir un Etat indépendant au sein du Commonwealth doté de la constitution annexée au présent accord :

Et attendu que, par le Federation of Malaya Independence Act⁴ [loi sur l'indépendance de la Fédération de Malaya] 1957, le Parlement du Royaume-Uni a approuvé la conclusion d'un accord du type de celui contenu dans la présente :

Il est donc convenu et déclaré maintenant ce qui suit :

1. Le présent accord peut être cité comme l'accord de 1957 sur la Fédération de Malaya.
2. Dans le présent accord et sauf disposition contraire :
 - l'expression «la Fédération existante» désigne la Fédération de Malaya établie par l'accord de 1948 sur la Fédération de Malaya ;
 - l'expression «ordonnance fédérative» désigne une ordonnance prise par la législature au sujet de la Fédération existante ;

² Vol. 150, p. 82.

³ Voir vol. 150, p. 55-82.

⁴ 5 & 6 Eliz. 2, chap. 60.

- l'expression «Leurs Altesses les souverains» désigne les personnes occupant actuellement les postes de sultan de l'Etat et territoire du Johore, de sultan de l'Etat du Pahang, de *Yang di-Pertuan Besar* de l'Etat du Negri Sembilan, de sultan de l'Etat du Selangor, de sultan de l'Etat du Kedah, de *raja* de l'Etat du Perlis, de sultan de l'Etat du Kelantan, de sultan de l'Etat du Trengganu et de sultan de l'Etat du Perak ;
 - l'expression «les Etats malais» désigne les Etats de Johore, Pahang, Negri Sembilan, Selangor, Kedah, Perlis, Kelantan, Trengganu et Perak, et toutes dépendances, toutes îles et tous lieux qui, immédiatement avant le 31 août 1957, étaient administrés comme en faisant partie, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes ;
 - les expressions «Etablissement de Penang» et «Etablissement de Malacca» désignent toutes les îles et localités qui, juste avant le 31 août 1957, étaient administrées comme portions desdits Etablissements ainsi que toutes les eaux territoriales adjacentes à celles-ci ;
 - l'expression «les Etablissements» désigne l'Etablissement de Penang et celui de Malacca.
3. A compter du 31 août 1957, les Etats malais et les établissements formeront une nouvelle Fédération d'Etats portant le nom de Persekutuan Tanah Melayu ou, en anglais, *Federation of Malaya* [Fédération de Malaya] et dotée de la Constitution fédérale insérée dans la première annexe⁵ au présent accord et, à partir de cette même date, lesdits Etablissements cesseront de faire partie des dominions de Sa Majesté et cette dernière cessera d'exercer la moindre souveraineté dessus et les pouvoirs et la juridiction de Sa Majesté ou du Parlement du Royaume-Uni sur ou à l'égard des Etablissements des Etats malais ou de la Fédération dans son ensemble prendront fin.
 4. Les constitutions reproduites dans les deuxième et troisième⁶ annexes au présent accord seront respectivement celles de Penang et de Malacca en leur qualité d'Etats de la nouvelle Fédération.
 5. Sous réserve des dispositions de ladite Constitution fédérale et de la quatrième annexe⁷ au présent accord, ...

⁵ Non reproduite ici.

⁶ Non reproduite ici.

⁷ Non reproduite ici.

ANNEXE MM 101

ORDONNANCE DE 1957 RELATIVE AUX DROITS DE PHARE

Colonie de Singapour

N° 6 DE 1957

Approuvé,

R. B. BLACK

Gouverneur et commandant en chef,

Le 20 février 1957

Date d'entrée en vigueur : 1^{er} mars 1957

Ordonnance relative à l'application de droits de phare

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

Titre abrégé

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

Interprétation

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

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

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

Droits de phare

Annexe

3. 1. Le propriétaire, l'agent ou le capitaine de chaque navire qui, au cours de toute traversée, pénètre dans les eaux de la colonie est redevable de droits de phare selon le barème figurant à l'annexe de la présente ordonnance au fonctionnaire (ci-après dénommé «le percepteur») qui pourra être désigné pour les recouvrer par des règlements adoptés en vertu de la présente ordonnance, étant entendu que les droits de phare ne sont pas dus plus de dix fois par an pour un même navire.

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

Reçus

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

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

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

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

Institution et devoirs du conseil des droits de phare

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

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

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

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

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

Règlements

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

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

Pouvoir d'exonération

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

Peines

9. Le capitaine de tout navire qui

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

Annexe

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

Réserve

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

Annexe

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

ANNEXE MM 102

**ORDONNANCE (MODIFICATIVE) N^o 20 DE 1958 DE SINGAPOUR RELATIVE
AUX DROITS DE PHARE**

Date d'entrée en vigueur, 1^{er} août 1958

1. Intitulé abrégé

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance modificative de 1958 relative aux droits de phare».

2. Modification de l'article 2

L'article 2 de l'ordonnance de 1957 relative aux droits de phare (désignée ci-après l'«ordonnance principale» est modifiée par la présente ordonnance :

- a) en supprimant la définition des «eaux de la colonie» figurant au paragraphe 1 de cet article ; et
- b) en insérant immédiatement après le mot «tonnage» à la deuxième ligne du paragraphe 2 de cet article, le mot «enregistré».

3. Abrogation et remise en vigueur de l'article 3

L'article 3 de l'ordonnance principale est abrogé par la présente ordonnance et il est remplacé par les dispositions suivantes :

«3. Droits de phare

1. le propriétaire, le représentant ou le commandant de tout navire qui, au cours d'un trajet, fait escale dans un port de Singapour ou en un lieu situé sur son territoire, autre qu'un navire bénéficiant d'une dérogation en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article, paie des droits de phare selon le barème, indiqué en annexe, au fonctionnaire (ci-après le «percepteur») qui pourra être désigné par les règlements pris en application de la présente ordonnance pour percevoir ces droits, à condition qu'aucun navire n'ait à verser plus de 20 cents par tonne chaque année au titre des droits de phare.

2. sont exonérés des droits de phare en application de la présente ordonnance :

- a) les navires faisant escale à cause du mauvais temps ou pour effectuer d'urgence des réparations en raison de dommages causés par la haute mer, à condition qu'ils ne déchargent ni ne chargent de cargaison autre que la cargaison déchargée aux fins de ces réparations puis chargée de nouveau une fois celles-ci terminées ;
- b) les navires appartenant à Sa Majesté, au gouvernement, à un pays du Commonwealth ou à un gouvernement étranger, sauf s'ils transportent une cargaison comme fret ou des passagers comme clients ;
- c) les navires de moins de 15 tonnes ;

- d) les bateaux de pêche ; et
- e) les bateaux à voile des indigènes.»

4. Modification de l'article 6

Le paragraphe 4 de l'article 6 de l'ordonnance principale est modifié par la présente ordonnance en supprimant les mots «aides à la navigation dans les eaux de la colonie» figurant à la troisième ligne du paragraphe 4 de l'article 6 de l'ordonnance principale sont supprimés et remplacés par ce qui suit : «les phares, bouées, balises et aides à la navigation à Singapour, y compris ceux de Pedra Branca (Horsburgh) et de Pulau Pisang».

5. Modification du barème

Le barème de l'ordonnance principale est modifié par la présente ordonnance en supprimant le membre de phrase «pour tous les navires immatriculés dans la colonie autre que ceux bénéficiant d'une dérogation en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 ... 20 cents par tonne et par année» qui y figure pour lui substituer le membre de phrase suivant : «pour tous les navires, paiement annuel facultatif non remboursable ... 20 cents par tonne».

ANNEXE MM 103

LOI DE 1958 RELATIVE À L'ÉTAT DE SINGAPOUR (ROYAUME-UNI)

Chapitre 59

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

[Le 1^{er} août 1958]

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

Création de l'Etat de Singapour

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

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

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

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

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

Titre abrégé

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

.....

ANNEXE MM 104

**ORDONNANCE N° 2 DE 1960 PORTANT MODIFICATION DE L'ORDONNANCE RELATIVE À
L'INTERPRÉTATION ET AUX DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Interprétation et dispositions générales (modification)

Ordonnance portant modification de l'ordonnance relative à l'interprétation et aux dispositions générales (chapitre II de l'édition révisée).

Date d'entrée en vigueur : 27 janvier 1960 pour l'article 2 *a), b) et c)* et l'article 3

28 octobre 1960 pour l'article 2 *d) et e)*

1. Intitulé abrégé

La présente ordonnance peut être citée ainsi : «ordonnance modificative de 1960 relative à l'interprétation et aux dispositions générales».

2. Modification de l'article 2

Le paragraphe 1 de l'article 2 de l'ordonnance en matière d'interprétation et de dispositions générales (ci-après l'«ordonnance principale») est modifié par la présente ordonnance :

a) en supprimant la définition de l'expression «Commonwealth britannique» qui y figure pour la remplacer par :

«Le «Commonwealth britannique» signifie collectivement le Royaume-Uni et tous les autres dominions de Sa Majesté, l'Inde, le Pakistan, Ceylan, la Fédération de Malaya, le Ghana et tout autre pays désigné par une loi du Parlement ou une ordonnance comme faisant partie du Commonwealth, tous les territoires sous la protection de Sa Majesté et tous les territoires administrés par le gouvernement faisant partie d'une subdivision quelconque des dominions de Sa Majesté conformément à un mandat de la Société des Nations ou au régime de tutelle de l'Organisation des Nations Unies.» ;

b) en supprimant la définition des expressions «colonie» ou «colonie de Singapour» qui y figure et en insérant immédiatement après la définition du mot «signer» la nouvelle définition suivante :

««Singapour» ou «Etat de Singapour» signifie l'Etat de Singapour créé en vertu de la loi de 1958 relative à l'Etat de Singapour sera réputé comprendre l'île de Singapour et toutes îles et tous lieux qui, le 2 juin 1959, étaient administrés comme faisant partie de la colonie de Singapour, ainsi que les eaux territoriales y adjacentes.»

ANNEXE MM 105

LOI (MODIFICATIVE) N° 21 DE 1961 DE LA FÉDÉRATION DE MALAYA RELATIVE AUX DROITS DE PHARE

.....

1. Intitulé abrégé et entrée en vigueur

La présente loi peut être citée ainsi : «loi modificative de 1961 relative aux droits de phare» et entrera en vigueur à la date que le ministre pourra indiquer par avis dans le Journal officiel.

2. Modification de l'article 2 de l'ordonnance n° 24 de 1953

L'article 2 de l'ordonnance de 1953 relative aux droits de phare (désignée ci-après l'«ordonnance principale») est modifié par la présente loi en supprimant la définition des «eaux de la Fédération».

3. Nouvel article 3

L'article 3 de l'ordonnance principale est abrogé par la présente loi et il est remplacé par le nouvel article suivant :

«3. Droits de phare

1. Le propriétaire, le représentant ou le commandant de tout navire qui, au cours d'un trajet, fait escale dans un port de la Fédération ou en un lieu situé sur son territoire, autre qu'un navire bénéficiant d'une dérogation en vertu des dispositions du paragraphe 3, paie des droits de phare selon le barème, indiqué en annexe, au fonctionnaire (ci-après le «percepteur») qui pourra être désigné par la voie réglementaire pour percevoir ces droits, à condition qu'aucun navire n'ait à les verser plus de dix fois par an.

2. Dès lors qu'un navire

- a) part du port d'où il est enregistré pour effectuer un voyage aller-retour et
- b) après être parti, fait escale plus d'une fois lors de son trajet dans un port de la Fédération ou en un lieu situé sur son territoire,

des droits de phare doivent être versés en application des dispositions du paragraphe 1 du présent article lors de la première escale uniquement.

3. Sont exonérés du paiement des droits de phare en application de la présente loi :

- a) les navires appartenant au gouvernement de la Fédération ou au gouvernement de toute partie du Commonwealth, ou affrétés par ceux-ci ;
- b) les bâtiments de guerre étrangers ;
- c) les navires de moins de 15 tonnes ;

d) les bateaux de pêche ;

e) toutes les autres catégories ou tous les autres types de navires que le ministre pourra indiquer par la voie réglementaire.»

4. Modification de l'article 6

1. L'article 6 de l'ordonnance principale est modifié par la présente loi :

a) en substituant au membre de phrase «maintenance et amélioration des aides à la navigation» figurant au paragraphe 3 de cet article par les mots «l'installation, l'entretien et l'amélioration des phares, bouées, balises et autres aides à la navigation» ;

b) en y ajoutant le paragraphe suivant :

«5) toutes les dépenses occasionnées dans le cadre de l'administration du Fonds seront remboursées sur les recettes de celui-ci.»

2. Le présent article sera réputé entré en vigueur le 13 avril 1953.

5. Modification de l'article 8

L'article 8 de l'ordonnance principale est modifié par la présente ordonnance en remplaçant l'expression «directeur de la marine» qui y figure par le mot «ministre».

ANNEXE MM 106

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

.....

Deuxième partie

Les Etats de la Fédération

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

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

.....

ANNEXE MM 107

LOI DE 1963 SUR LA MALAISIE (ROYAUME-UNI)

1963 Chapitre 35
Loi de 1963 sur la Malaisie

Disposition des articles

Article

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

Annexes

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

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

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

[31 juillet 1963]

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

Malaisie

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

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

Modifications corrélatives des lois sur la nationalité britannique

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

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

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

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

Application du droit existant

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

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

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

Pouvoir d'adopter des dispositions corrélatives

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

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

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

Mécanismes judiciaires

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

a) une mention du tribunal fédéral de la cour suprême ; et

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

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

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

Titre abrégé et abrogations

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

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

Annexes

Article 2

Annexe 1

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

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

a) est né au Royaume-Uni ou dans une colonie ; ou

b) est ou a été une personne naturalisée au Royaume-Uni et dans les colonies ; ou

c) a été enregistré en tant que citoyen du Royaume-Uni et des colonies ; ou

d) est devenu un sujet britannique suite à l'annexion de tout territoire inclus dans une colonie.

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

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

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

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

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

Article 3

Annexe 2

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

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

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

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

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

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

ANNEXE MM 108

PROCLAMATION RELATIVE À SINGAPOUR, 1965

ANNEXE « A »

PROCLAMATION RELATIVE À SINGAPOUR

Au nom de Dieu le Bienfaiteur, le Miséricordieux, loué soit Dieu, Maître de l'univers. Puissent la bénédiction et la paix de Dieu s'étendre sur notre Prophète Mahomet ainsi que sur sa descendance et tous ses adhérents.

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

CONSIDÉRANT également que par un Accord conclu le 7 août de l'année mil neuf cent soixante-cinq entre le Gouvernement de la Malaisie, d'une part, et le Gouvernement de Singapour, d'autre part, il a été convenu que Singapour cesserait d'être un État constitutif de la Malaisie et deviendrait dès lors un État indépendant et une nation souveraine, distincte de la Malaisie et indépendante d'elle ;

N° 8206

CONSIDÉRANT en outre qu'il a été également convenu entre les parties audit Accord que lorsque Singapour aura été détachée de la Malaisie, le Gouvernement de la Malaisie renoncera à sa souveraineté et à sa juridiction sur Singapour afin que dès cette renonciation, ladite souveraineté et ladite juridiction soient dévolues au Gouvernement de Singapour ;

Au nom de Dieu le Bienfaiteur, le Miséricordieux, je soussigné, Tunku Abdul Rahman Putra Al-Haj İbni Almarhum Sultan Abdul Hamid Halim Shah, Premier Ministre de Malaisie, agissant avec l'assentiment et l'approbation de Sa Majesté le Yang di-Pertuan Agong, chef suprême de la Malaisie, déclare et proclame par les présentes qu'à compter du 9 août de l'année mil neuf cent soixante-cinq, Singapour cessera d'être un État constitutif de la Malaisie et sera à jamais un État indépendant et souverain, une nation distincte de la Malaisie et indépendante d'elle, et que le Gouvernement de la Malaisie reconnaît le Gouvernement actuel de Singapour comme étant le Gouvernement indépendant et souverain de Singapour et entretiendra toujours avec lui des rapports d'amitié et de coopération.

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

ANNEXE MM 109

LOI D'INTERPRÉTATION DE 1963 (RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR)

LOIS — SUPPLÉMENT N^o 3 DU 28 DÉCEMBRE 1965

- par «règles de procédure», utilisé par rapport à tout tribunal, on entend les règles établies par l'autorité actuellement habilitée à fixer les règles et les ordres qui régissent la pratique et la procédure du tribunal concerné, ainsi que les formes nécessaires à cet effet ;
- par «secrétaire du cabinet» on entend le secrétaire désigné conformément aux dispositions de la Constitution ;
- «signification par la Poste» : lorsqu'une loi autorise ou impose qu'un document soit signifié par la voie postale, qu'elle utilise le terme «signifier», «donner» ou «envoyer» ou toute autre expression, dans ce cas, sauf si une intention différente apparaît, la signification est réputée effectuée en adressant, payant à l'avance et postant une lettre contenant le document et, sauf si le contraire est prouvé, est réputée avoir été effectuée au moment auquel la lettre serait distribuée dans le cours normal du courrier postal ;
- par «navire» on entend toutes les descriptions d'une embarcation utilisée dans la navigation et qui n'est pas mue exclusivement au moyen de rames ou de pagaies ;
- le terme «signature» et ses variantes grammaticales et expressions apparentées, s'agissant d'une personne qui est incapable d'écrire son nom, inclut le terme «marque» et ses variantes grammaticales et expressions apparentées ;
- par «Singapour» on entend la République de Singapour, et sont considérés en faire partie l'île de Singapour et toutes les îles ou lieux qui, le 2 juin 1959¹, étaient administrés en tant que partie intégrante de Singapour, ainsi que toutes les eaux territoriales qui leur sont adjacentes ;
- par «*Solicitor-General*» on entend le *Solicitor-General* du Singapour ;
- par «*Speaker*» on entend le président du parlement élu conformément aux dispositions de la Constitution ;
- par «Etats de Malaya» on entend les Etats de Johor, Kedah, Kelantan, Malacca, Negri Sembilan, Pahang, Penang, Prak, Perlis, Selangor et Trengganu, qui font partie intégrante de la Malaisie ;
- par «déclaration réglementaire» si elle est faite
- a) à Singapour, on entend une déclaration faite conformément à l'ordonnance relative aux déclarations réglementaires.

¹ Le 2 juin 1959 est la veille du jour où l'autonomie interne a été accordée à Singapour. Voir par. 3.10 ci-dessus.

ANNEXE MM 110

ACCORD PÉTROLIER RELATIF AUX TERRAINS OFF-SHORE CONCLU LE 16 AVRIL 1968 EN
APPLICATION DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DE 1966 SUR L'EXTRACTION PÉTROLIÈRE
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA MALAISIE ET LA CONTINENTAL OIL
COMPANY OF MALAYSIA, CONCERNANT 24 000 MILLES CARRÉS
(APPROXIMATIVEMENT) DU PLATEAU CONTINENTAL
ADJACENT À LA CÔTE EST DE LA MALAISIE
OCCIDENTALE (EXTRAITS)

«Terres visées» signifie le secteur du plateau continental indiqué dans la première annexe au présent accord et sous réserve des dispositions de la quatrième partie ; ces terres sont considérées comme représentant une superficie de 24 000 milles carrés, sous la réserve suivante :

Toutefois, si, une fois que ces terres seront délimitées plus précisément après la signature du présent accord, leur superficie ainsi établie est supérieure ou inférieure à 24 000 milles carrés, celle-ci sera considérée, aux fins du présent accord, comme étant la superficie prévue à la date de sa conclusion, au lieu des 24 000 milles carrés qui étaient indiqués, et tout paiement qui aura pu être effectué en application de la clause n° 11 (versement d'un montant forfaitaire annuel) du présent accord avant que le relevé ne soit effectué sera modifié en conséquence.

Première annexe

(Clause n° 1)

Terres visées

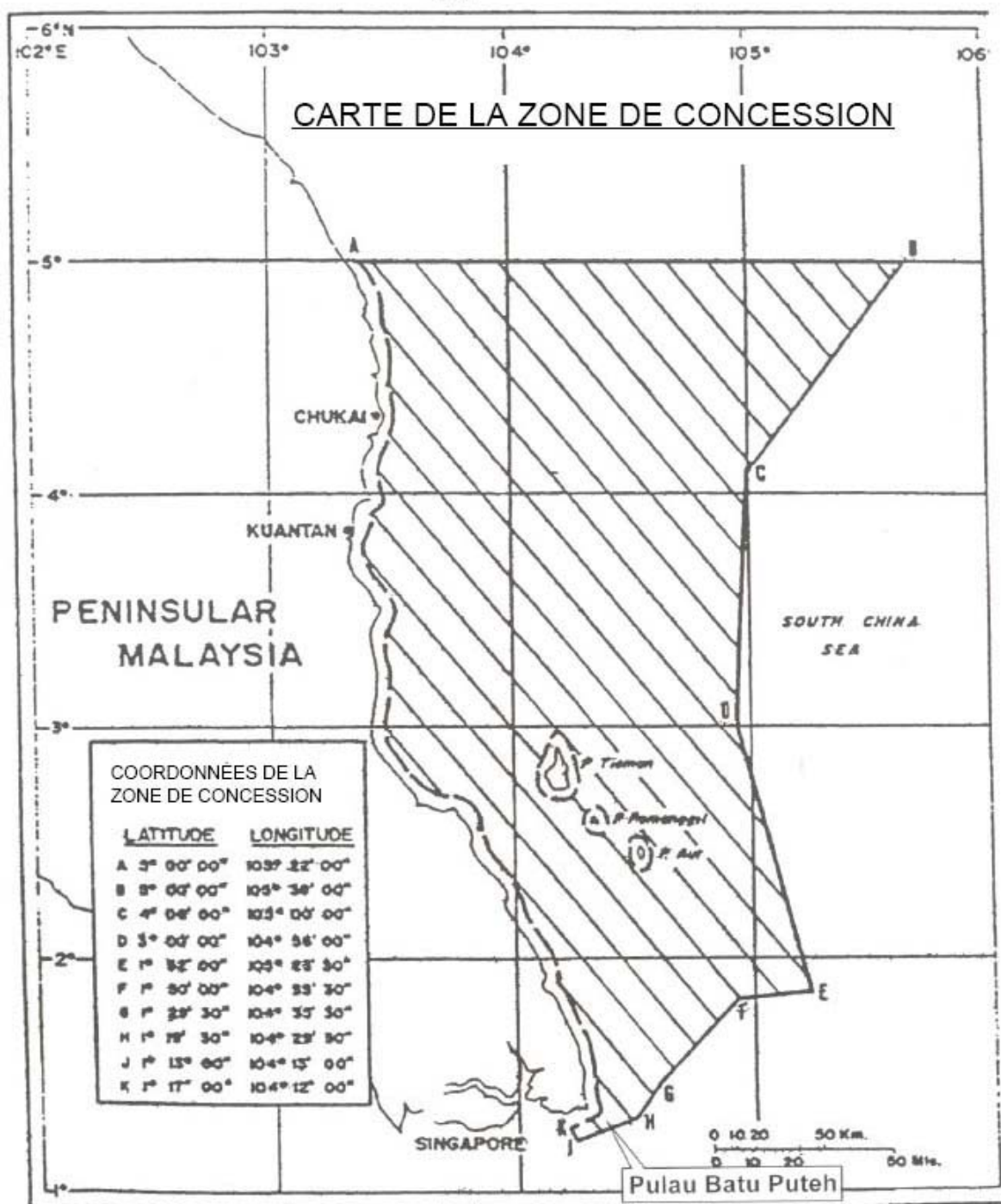
La totalité de la zone du plateau continental allant de la côte est de la Malaisie occidentale, au sud de la latitude de 5° 0' 0" N, jusqu'aux frontières internationales, où qu'elles soient établies, est entourée en rouge, uniquement aux fins de son indication, sur le plan joint en annexe au présent accord, et décrite comme suit :

Commençant au point H à 3 milles au large de la côte est de la Malaisie occidentale, le point H se trouvant à 5° 0' 0" de latitude nord et à 103° 22' 00" de longitude est puis, à partir de ce point, en ligne droite jusqu'aux points G, I, J, K, L, M, N et O, dont les coordonnées sont indiquées ci-après, puis en direction du nord jusqu'au point P, à 3 milles au large de Tanjong Ayam, sur la côte sud-est de la Malaisie occidentale, à environ 1° 17' 00" de latitude nord et 104° 12' 00" de longitude est, puis en suivant une ligne à 3 milles des lignes de base à partir desquelles les eaux territoriales des Etats de Johor, Pahang et Trengganu sont mesurées jusqu'au point H, mais à l'exclusion des îles des Etats et d'une zone à 3 milles des lignes de base à partir desquelles les eaux territoriales de celles-ci sont mesurées.

Point	Latitude nord	Longitude est
H	5° 00' 00"	103° 22' 00" (environ)
G	5° 00' 00"	105° 39' 00"
I	4° 06' 00"	105° 00' 00"
J	3° 00' 00"	104° 56' 00"
K	1° 52' 00"	105° 23' 30"
L	1° 50' 00"	104° 55' 30"
M	1° 29' 30"	104° 35' 30"
N	1° 19' 30"	104° 29' 30"
O	1° 13' 00"	104° 13' 00"
P	1° 17' 00" (environ)	104° 12' 00" (environ)

Zone de concession accordée à la Continental Oil Co. en 1968

'Appendix B'



ANNEXE MM 111

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

81. MALAISIE

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

...

Interprétation

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

Largeur des eaux territoriales

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

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

Modification de la législation

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

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

Publication d'une carte à grande échelle

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

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

Modification de l'étendue des eaux territoriales

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

Force probante

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

SECTION II. — LIMITES DE LA MER TERRITORIALE

Article 3

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

Article 4

1. Dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être adoptée pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

2. Le tracé de ces lignes de base ne doit pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.

3. Les lignes de base ne sont pas tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse, à moins que des phares ou des installations similaires se trouvant en permanence au-dessus du niveau de la mer n'aient été construits sur ces éminences.

4. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage.

5. Le système des lignes de base droites ne peut être appliqué par un État de manière à couper de la haute mer la mer territoriale d'un autre État.

6. L'État riverain doit indiquer clairement les lignes de base droites sur des cartes marines, en assurant à celles-ci une publicité suffisante.

Article 5

1. Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'État.
2. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite conforme à l'article 4 a pour effet d'englober comme eaux intérieures des zones qui étaient précédemment considérées comme faisant partie de la mer territoriale ou de la haute mer, le droit de passage inoffensif prévu aux articles 14 à 23 s'applique à ces eaux.

Article 6

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

Article 7

1. Le présent article ne concerne que les baies dont un seul État est riverain.
2. Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tirée en travers de l'entrée de l'échancrure.
3. Aux fins de l'établissement des mesures, la superficie d'une échancrure est celle qui est comprise entre la laisse de basse mer autour du rivage de l'échancrure et une ligne tracée entre les lasses de basse mer de ses points d'entrée naturels. Lorsque, en raison de la présence d'îles, une échancrure a plus d'une entrée, le demi-cercle est tracé en prenant comme diamètre la somme des lignes fermant les différentes entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une échancrure est comprise dans la superficie totale de celle-ci.
4. Si la distance entre les lasses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles, une ligne de démarcation peut être tracée entre ces deux lasses de basse mer, et les eaux ainsi enfermées sont considérées comme eaux intérieures.
5. Lorsque la distance entre les lasses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles, une ligne de base droite de 24 milles est tracée à l'intérieur de la baie, de manière à enfermer la superficie d'eau la plus grande qu'il soit possible de délimiter par une ligne de cette longueur.
6. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites « historiques », ni dans les cas où le système des lignes de base droites prévu par l'article 4 est appliqué.

Article 8

Aux fins de délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante du système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte.

Article 9

Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires, et qui sans cela seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale, seront comprises dans la mer territoriale. L'Etat riverain doit délimiter nettement ces rades et les indiquer sur les cartes marines avec leurs limites, qui doivent faire l'objet d'une publicité suffisante.

Article 10

1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.
2. La mer territoriale d'une île est mesurée conformément aux dispositions des présents articles.

Article 11

1. Par hauts-fonds découvrants, il faut entendre les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer et découvertes à marée basse, mais recouvertes à marée haute. Dans les cas où des hauts-fonds découvrants se trouvent, totalement ou partiellement, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale.
2. Dans les cas où les hauts-fonds découvrants se trouvent totalement à une distance du continent ou d'une île supérieure à la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale propre.

Article 12

1. Lorsque les côtes de deux États se font face ou sont limitrophes, aucun de ces États n'est en droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux États. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent cependant pas dans le cas où, à raison de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter la mer territoriale des deux États autrement qu'il n'est prévu dans ces dispositions.

N° 7477

2. La ligne de démarcation entre les mers territoriales de deux États dont les côtes se font face ou sont limitrophes est tracée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par les États riverains.

Article 13

Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la marée basse sur les rives.

ANNEXE MM 112

LOI N° 12 RELATIVE AUX DROITS DE PHARE DE SINGAPOUR DE 1969

Le 26 décembre 1969

La présente loi vise à créer un organisme appelé Conseil des droits de phare de Singapour et à abroger puis à promulguer de nouveau, avec des modifications, l'ordonnance n° 6 de 1957 relative aux droits de phare.

Le président, après avoir recueilli l'avis et le consentement du Parlement de Singapour, adopte la présente loi :

Première partie

Dispositions préliminaires

1. Intitulé abrégé et date d'entrée en vigueur

La présente loi peut être citée ainsi : «loi de 1969 relative aux droits de phare» et entrera en vigueur à la date que le ministre indiquera par avis publié au Journal officiel.

2. Interprétation

Dans la présente loi, sauf si le contexte s'y oppose,

«Conseil» signifie le conseil des droits de phare de Singapour créé en vertu de l'article 3 de la présente loi ;

«Directeur de la marine» signifie le directeur de la marine désigné en vertu de l'article 9 de l'ordonnance sur la marine marchande ;

«Fonds» signifie le fonds des droits de phare créé en vertu de l'article 20 de la présente loi ;

«Droits de phare» signifie les droits de phare à verser en vertu de l'article 22 de la présente loi ;

«Navire» signifie tout type d'embarcation utilisé pour la navigation et qui n'est pas à rames ;

«Singapour» signifie la République de Singapour et sera réputé inclure l'île de Singapour et toutes îles et tous lieux qui, au 2 juin 1959, étaient administrés comme faisant partie de Singapour, ainsi que toutes les eaux territoriales y adjacentes ;

«Vaisseau» inclut tous les navires ou bateaux, ou tous les types d'embarcations utilisés dans la navigation.

.....

7. Il incombera au conseil de concourir à la sûreté de la navigation des navires en fournissant et entretenant, selon qu'il le jugera nécessaire, des phares, bouées, balises et autres aides à la navigation à Singapour et dans ses abords, à Pedra Branca (Horsburgh), à Pulau Pisang ainsi qu'en tout autre lieu où le conseil le jugerait utile.

.....

ANNEXE MM 113

LOI MALAISE N° 317 DE 1985 SUR LA PÊCHE (EXTRAITS)

.....

«Eaux intérieures de la Malaisie» signifie tous les secteurs de la mer qui se trouvent du côté de terre des lignes de base à partir desquelles l'étendue de la mer territoriale de la Malaisie est mesurée ;

«Accord international sur la pêche» signifie tout traité ou accord bilatéral ou multilatéral en matière de pêche ou de pêcheries conclu entre le Gouvernement de la Malaisie et le gouvernement d'un autre pays ou entre le Gouvernement de la Malaisie et une organisation internationale compétente ;

«Bateau de pêche local» signifie tout bateau de pêche qui n'est pas immatriculé à l'extérieur de la Malaisie et qui est détenu en totalité par

- a) une ou plusieurs personnes physiques de nationalité malaise ;
- b) une société de droit malais ;
- c) le Gouvernement de la Malaisie ou le gouvernement d'un Etat malais ; ou
- d) une entité, jouissant ou non de la personnalité juridique, établie en Malaisie et détenue en totalité par l'une des personnes décrites aux alinéas a), b) ou c) de la présente définition, ou par une autre entité, jouissant ou non de la personnalité juridique, détenue en totalité par l'une des personnes décrites aux alinéas a), b) ou c) de la présente définition ;

«Eaux de pêche malaises» signifie les eaux maritimes relevant de la compétence de la Malaisie sur lesquelles des droits de pêche ou des droits d'exploitation des pêcheries sont revendiqués de droit et incluent les eaux intérieures de la Malaisie, la mer territoriale de la Malaisie et les eaux maritimes comprises à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Malaisie ;

«Parc marin» ou «réserve marine» signifie tout secteur ou toute partie d'un secteur au sein des eaux de pêche malaises créé en tant que parc marin ou réserve marine en vertu de la neuvième partie de la présente loi et aux fins qui y sont indiquées ;

«Eaux maritimes» signifie les secteurs maritimes adjacents à la Malaisie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des eaux de pêche malaises et inclut les eaux estuariennes, et toute référence au système de cultures marines, à la pêche ou aux pêcheries doit être interprétée comme renvoyant à la conduite de l'une quelconque de ses activités dans les eaux maritimes ;

«Maître», s'agissant d'un bateau de pêche, inclut toutes les personnes (à l'exception des pilotes et des fonctionnaires portuaires tels que définis à l'article 2 de l'ordonnance de 1952 sur la marine marchande) qui, au moment considéré, ont le commandement ou la responsabilité du bateau, ou font fonction de commandant de celui-ci en vertu de la loi ;

«Ministre» signifie le ministre du gouvernement fédéral qui, au moment considéré, est responsable des pêcheries ;

«Propriétaire», s'agissant d'un bateau de pêche, signifie toute personne ou tout groupe de personnes, qu'il jouisse ou non de la personnalité juridique, qui possède le navire, ce qui inclut les affrêteurs, les sous-affrêteurs, les loueurs et les sous-loueurs ;

«Personne» comprend les personnes physiques (de nationalité malaise ou non), les sociétés, les groupements de personnes, les associations ou les autres entités créées en Malaisie ou non, le gouvernement fédéral ou le gouvernement d'un Etat quelconque, une autorité locale ou un gouvernement étranger, ou une entité qui relève de ceux-ci ;

Le mot «polluant» a le sens qui lui est attribué par l'article 2 de la loi de 1984 relative à la zone économique exclusive ;

«Traitement», s'agissant du poisson, signifie le nettoyage, le filetage, le glaçage, la réfrigération, la conserverie, le salage, le fumage, la cuisson, le marinage, le séchage ou, sinon, tout mode de conservation ou de préparation du poisson ;

«Pêche en eau douce» signifie la pêche dans les eaux fluviales ;

«Eau douce» signifie les eaux des cours d'eau, des lacs, des ruisseaux, des étangs et de toutes les autres eaux en Malaisie autre que maritimes, qu'elles soient naturelles ou artificielles, et détenues ou non par des personnes privées ;

«Espèces sédentaires» signifie les organismes qui, au cours de la pêche, soit sont immobiles, soit vivent dans le sous-sol marin, soit ne sont pas capables de se déplacer si ce n'est en contact physique permanent avec le fond de la mer ou le sous-sol marin ;

«Autorité de l'Etat» signifie l'autorité de tout Etat en Malaisie responsable de la pêche à l'intérieur du territoire ;

.....
