

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

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

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

(MALAISIE/SINGAPOUR)

CONTRE-MÉMOIRE DE LA MALAISIE

VOLUME 1

25 janvier 2005

[Traduction du Greffe]

Table des matières

Chapitre 1 Introduction	1
A. Points d'entente et points de désaccord	1
B. Le rôle des effectivités et la date critique	3
C. Plan du présent contre-mémoire	5
Première partie — Les titres invoqués par les parties	7
Chapitre 2 Le titre originaire de la Malaisie.....	7
Introduction.....	7
A. PBP n'était pas une <i>terra nullius</i>	7
B. Les modalités de la prise de possession, par la Grande-Bretagne, de Singapour et de Labuan confirment le fait que les îles situées à une distance de 10 milles géographiques de la côte n'étaient pas des <i>terrae nullius</i>	10
C. Pour Singapour, l'histoire commence en 1819.....	13
D. Le traité anglo-néerlandais de 1824 confirma le titre de Johor.....	15
E. Le maintien de la souveraineté du Johor sur PBP ne fut pas remis en question par le traité Crawford.....	17
F. PBP ne fut jamais une dépendance de Singapour.....	18
G. Conclusions.....	19
Chapitre 3 La prétendue «prise de possession» de Singapour	21
A. Le titre originaire allégué par Singapour	21
B. La Grande-Bretagne ne prit jamais «possession» de PBP	22
C. L'absence d'intention d'acquérir la souveraineté	23
D. Phares et pratique britannique en matière de prise de possession.....	26
E. Les actes invoqués par Singapour ne sont pas pertinents aux fins d'une prise de possession	33
i) Processus ayant conduit au choix de PBP comme emplacement du phare Horsburgh	33
ii) La prétendue «prise de possession» de PBP en 1847 ou à une date ultérieure.....	35
iii) Activités des canonnières et «maintien de l'ordre public dans la région».....	36
iv) Les visites de représentants britanniques n'attestent pas la souveraineté sur l'île	42
v) Autres actes accomplis au cours des travaux de construction du phare	42
vi) Le déploiement d'un drapeau	43
vii) L'«absence d'opposition» des autres puissances.....	46
F. Dans son mémoire, Singapour fournit de nouvelles preuves de l'applicabilité à PBP de l'autorisation accordée par le Johor	46
G. Conclusion	48
Chapitre 4 Les trois formations ne constituent pas un seul et même groupe d'îles	49
Introduction.....	49

A. PBP, Middle Rocks et South Ledge peuvent-ils être considérés comme un seul et même groupe d'îles ?.....	49
B. Middle Rocks et South Ledge ont toujours fait partie du Johor	51
C. Conclusions.....	53
Deuxième partie — La conduite ultérieure des Parties	55
Chapitre 5 La conduite ultérieure des Parties : vue d'ensemble	55
Introduction.....	55
A. Objet de la deuxième partie et résumé des conclusions.....	57
B. Observations générales et liminaires	59
i) La thèse que Singapour fonde sur l'importance du phare Horsburgh	59
ii) Le cadre juridique et les questions de preuve	63
iii) Les éléments de preuve produits par la Malaisie à l'appui des affirmations exposées dans cette partie.....	64
Chapitre 6 Droit et pratique relatifs à l'exploitation de phares	65
Introduction.....	65
A. Les intérêts des empires dans la construction et l'administration de phares.....	65
B. La construction et l'administration de phares par des autorités autres que celles de l'Etat territorial	68
i) Pratique des Etats.....	68
ii) Le Middle East Navigation Aids Service (MENAS).....	70
iii) Caractère de l'administration des phares : évaluations juridiques.....	72
C. Pratique courante de l'administration de phares.....	75
i) Le cadre juridique international.....	76
ii) Usages et pratique relatifs à l'administration des phares.....	79
a) <i>Conduite à tenir découlant de l'obligation de fournir une aide à la navigation</i>	79
b) <i>Autres éléments de la conduite liés à la fourniture d'une aide à la navigation</i>	82
1) les enquêtes sur les dangers pour la navigation et la publication d'avis aux navigateurs et autres avertissements	82
2) La réglementation du personnel et de l'activité des phares.....	85
3) L'adjonction d'édifices et d'installations	86
c) <i>Autres éléments de la pratique courante de l'administration des phares</i>	87
1) La perception de droits de phare	87
2) L'installation de tours STM sur les phares.....	88
3) Utilisations courantes des phares à des fins autres que la signalisation lumineuse	89
4) Autorisation de mener des études scientifiques et techniques.....	91
5) Contrôle de l'accès aux phares et à leurs installations connexes	92
6) Présence de pavillons ou de drapeaux sur les phares	92

D. Conclusions.....	94
Chapitre 7 Le système de phares des détroits.....	97
Introduction.....	97
A. Rappels historiques.....	97
i) Le statut constitutionnel de Singapour et des Etablissements des détroits.....	97
ii) Le phare de Pulau Pisang et le statut du territoire où il est situé.....	98
B. Le système des phares des détroits.....	99
i) L'existence du système des phares des détroits et son cadre législatif.....	99
ii) Phares faisant partie du système des phares des détroits.....	104
iii) Autorisation délivrée par les dirigeants malais aux fins de la construction et de l'administration de phares.....	105
iv) L'administration des phares des détroits.....	106
v) L'administration des phares des détroits après 1946.....	107
C. Conclusions.....	108
Chapitre 8 Le comportement que Singapour qualifie de conduite à titre de souverain.....	111
Introduction.....	111
A. Arguments afférents aux mesures législatives concernant Pedra Branca et le phare Horsburgh.....	112
B. Arguments afférents à l'entretien et à la modernisation du phare ainsi qu'à la construction et à la modernisation d'une jetée.....	115
i) Observations générales.....	116
ii) La conduite postérieure à la date critique.....	120
iii) Les avis aux navigateurs.....	122
C. Arguments afférents à l'exercice du pouvoir juridictionnel sur le personnel résidant sur l'île et au maintien de l'ordre.....	123
D. Arguments afférents à la collecte de données météorologiques.....	124
E. Arguments afférents au déploiement du pavillon de la marine singapourienne.....	125
i) L'invocation par Singapour de l'affaire du <i>Temple</i>	126
ii) Le déploiement du pavillon de la marine de Singapour sur le phare Horsburgh n'est pas un acte à titre de souverain.....	128
iii) La prétendue différence avec le phare de Pulau Pisang.....	130
F. Arguments afférents au contrôle de l'accès à l'île, aux visites officielles et à l'octroi d'autorisations pour réaliser des levés.....	131
i) Remarques préliminaires.....	132
ii) Mesures régissant la conduite du personnel d'un phare.....	133
iii) Les visites du phare, le registre et les visites qui y sont consignées.....	133
iv) Autorisation accordée pour des études techniques et scientifiques.....	136
v) Autorisation donnée à des intervenants étrangers d'opérer dans les eaux territoriales de PBP.....	141

G. Patrouilles navales et installation de matériel de communication militaire sur Pedra Branca	142
H. Arguments afférents aux enquêtes concernant les risques pour la navigation et les naufrages.....	144
I. Arguments afférents aux enquêtes menées sur les morts accidentelles survenues dans les eaux de Pedra Branca.....	147
J. Arguments afférents aux projets de récupération de terres immergées	148
K. Conclusions.....	151
Chapitre 9 La conduite de la Malaise appuie sa revendication de souveraineté	153
Introduction.....	153
A. Observations d'ordre général.....	154
i) Histoire de l'interaction entre la Malaisie et Singapour et caractère de PBP	154
ii) Coopération dans le détroit de Singapour en matière de sécurité maritime et questions connexes	155
iii) La portée de la conduite de la Malaisie	158
B. La correspondance de 1953	158
C. La conduite de la Malaisie confirme son titre.....	161
i) L'utilisation des eaux de PBP par les pêcheurs du Johor	161
ii) Les patrouilles de la marine royale malaisienne dans les eaux autour de PBP.....	167
D. Conclusions.....	175
Chapitre 10 Le contexte maritime.....	177
A. La nouvelle revendication de souveraineté de Singapour en mer de Chine méridionale considérée par rapport à sa pratique de délimitation	177
B. La pratique de la Malaisie.....	178
C. La position d'Etats tiers	178
D. Certaines cartes malaisiennes invoquées par Singapour.....	181
E. Conclusion	182
Résumé.....	183
Conclusions	185
Liste des cartes	186

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

A. Points d'entente et points de désaccord

- 1** 1. La Cour aura noté, à la lecture des mémoires respectifs des Parties, que celles-ci s'entendent sur certains aspects importants. Ainsi s'accordent-elles à considérer que :
- a) aux fins du présent différend, la Malaisie et Singapour ont respectivement succédé en droit au Johor et à la Grande-Bretagne¹ ;
 - b) le Johor était un royaume important, qui s'étendait initialement au nord et au sud du détroit de Singapour, et avec lequel les Britanniques, ainsi que d'autres puissances, entretenaient des relations politiques² ;
 - c) avant la conclusion du traité Crawford, en 1824, la souveraineté du Johor s'étendait à l'île de Singapour elle-même, ainsi qu'à d'autres îles plus ou moins proches de la côte continentale, comprises ou non dans un périmètre de 3 milles marins³ ;
 - d) aux termes du traité Crawford, le Johor céda à la Grande-Bretagne l'île de Singapour ainsi que d'autres îles situées dans un rayon de 10 milles marins ; ce traité, toutefois, n'emportait pas cession de Pulau Batu Puteh /Pedra Branca (ci-après dénommée «PBP»)⁴ ;
 - e) le phare Horsburgh fut construit et mis en service à des fins d'aide à la navigation, et continuait d'être utilisé à cet effet en 1980, lorsqu'a surgi le différend⁵ ;
- 2** f) 1980 constitue la date critique aux fins de la présente espèce⁶.

2. Dans son mémoire, la Malaisie a montré que PBP, bien connue, à l'échelle internationale, depuis le XVI^e siècle, n'était pas une *terra nullius*, mais une partie intégrante du royaume de Johor⁷. Elle a aussi montré que le gouverneur de Singapour sollicita du Johor l'autorisation de construire un phare en hommage à James Horsburgh⁸, que PBP était alors parmi les sites jugés les plus à même d'accueillir un édifice de ce type et que cette autorisation lui fut dûment accordée⁹. La construction et l'exploitation du phare qui s'ensuivirent ne s'accompagnèrent jamais de la moindre revendication publique de souveraineté de la part de la Grande-Bretagne¹⁰. Le phare fut inauguré par une cérémonie maçonnique. L'île ne fut à aucun moment proclamée britannique par

¹ Voir MS, par.1.5-1.7 ; MM, par. 67-71, 190-206.

² Voir MS, par. 3.2-3.5 ; MM, par. 37-47, 61-67.

³ Voir MS, par. 3.2-3.3 ; MM, par. 77-84.

⁴ Voir MS, par. 3.5, 5.5, 5.30-5.31, 5.86-5.87, 6.2 ; MM, par. 55, 72.

⁵ Voir MS, par. 5.30-5.31, 6.2, 6.4 ; MM, par. 114, 117, 180.

⁶ Voir MS, par. 4.2-4.8, 6.9 ; MM, par. 15.

⁷ MM, par. 94-98.

⁸ MM, par. 118-137.

⁹ MM, par. 107-116.

¹⁰ MM, par. 151-154.

le gouverneur ou la compagnie des Indes orientales¹¹. Plus d'un siècle s'écoula sans que la Grande-Bretagne revendiquât ni n'exerçât de souveraineté sur les îles ou les eaux adjacentes ; elle ne répertoria ni ne représenta jamais l'île comme une possession de Singapour¹². La seule activité de la Grande-Bretagne consista à exploiter le phare, et il en alla de même pour Singapour jusqu'à ce que celle-ci exprime officiellement, et pour la première fois, une prétention à la souveraineté sur PBP, en réaction à la carte malaisienne de 1979¹³. La simple exploitation d'un phare sur un territoire appartenant à un Etat tiers ne confère pas la souveraineté et ce, à fortiori, si le projet est entrepris avec le consentement de l'Etat en question.

3

3. Singapour, quant à elle, soutient que la Grande-Bretagne a acquis PBP par la voie d'une «prise de possession légale» entre 1847 et 1851¹⁴. L'exploitation ultérieure du phare constitue, selon elle, un «exercice effectif et pacifique de l'autorité étatique», ayant «confirm[é] et préserv[é] le titre obtenu entre 1847 et 1851»¹⁵.

4. La théorie de Singapour s'achoppe à des difficultés majeures. L'expression «prise de possession légale» est parfaitement spécieuse. Les Etats peuvent «posséder» un territoire, c'est-à-dire l'utiliser en toute licéité à des fins spécifiques (station de communications ou phare, par exemple) sans pour autant s'en approprier, en revendiquer ou en acquérir le titre — sans même accomplir à son égard le moindre acte à titre de souverain. La Malaisie n'a jamais donné à entendre que la construction et l'exploitation du phare aient été illégales. De fait, le *temenggong*, qui (conjointement avec le sultan) avait consenti à la construction, vint observer les travaux¹⁶. La question de la légalité est hors de propos, et elle n'est pas en cause. La véritable question est la suivante : à quel titre la Grande-Bretagne a-t-elle construit et exploité le phare ? Sa conduite, à l'époque des faits, montre clairement qu'elle ne l'a pas fait en vue d'acquérir la souveraineté territoriale, mais dans le dessein bien précis d'aider à la navigation, dans l'intérêt général¹⁷. Il en allait de même pour bien d'autres phares exploités sous les auspices de la Grande-Bretagne, dans cette région ou dans d'autres, à cette époque ou par la suite¹⁸. A aucun moment de la période préluant à l'accession de Singapour à l'indépendance, en 1963, la Grande-Bretagne ne modifia sa conduite. A aucun moment de cette longue période ne fit-elle valoir publiquement une souveraineté sur PBP. Et Singapour n'agit pas différemment jusqu'en 1980, année de la naissance du différend. Dans ces conditions, il ne s'est produit aucun transfert de souveraineté : celle-ci est demeurée entre les mêmes mains — celles du souverain dont le consentement avait été requis pour construire le phare.

4

5. Certes, dans le cas d'une île lointaine qui serait une *terra nullius* au sens précisé par la Cour dans son avis consultatif en l'affaire du *Sahara occidental*¹⁹, l'exploitation continue d'un phare pourrait fonder une revendication de souveraineté. Mais elle ne le pourrait que si l'Etat exploitant ce phare accomplissait effectivement d'autres actes corroborant une telle prétention — s'il revendiquait, par exemple, une mer territoriale et un plateau continental, ou représentait l'île

¹¹ MM, par. 152-156.

¹² MM, par. 219-244.

¹³ MM, par. 267, 283.

¹⁴ MS, par. 5.5.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Voir MM, par. 148.

¹⁷ Voir MM, par. 107-117, et le chap. 3 plus bas.

¹⁸ Voir plus bas, chap. 6 et 7.

¹⁹ *Sahara occidental, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1975*, p. 39, par. 79.

sur ses cartes d'une manière impliquant une affirmation de souveraineté, etc. Or, cette hypothèse est à écarter en l'espèce. PBP n'était pas une île lointaine et inconnue ; elle était connue depuis des siècles ; elle faisait partie du monde malais ; des Malais pêchaient dans ses eaux, des Malais y naviguaient et elle figurait sur la quasi-totalité des cartes. Singapour ne prétend pas (du moins pas aussi explicitement) que PBP était une *terra nullius* en 1844²⁰ et, après cette date, la Grande-Bretagne n'accomplit aucun acte impliquant une prétention à la souveraineté sur PBP sur la base de l'occupation ou d'un quelconque autre titre général. Elle demanda à être autorisée à exploiter un phare ; à cela se résument ses effectivités. Et il en va de même pour Singapour, du moins jusqu'en 1980 — et même, pour une large part, après cette date.

6. Si Singapour ne revendique pas un titre fondé sur l'occupation au sens juridique de ce terme, à savoir l'occupation d'une *terra nullius*, elle n'invoque pas non plus d'autres modes d'acquisition reconnus. Elle ne prétend pas que la souveraineté de l'île ait jamais été cédée. Elle n'invoque pas la prescription acquisitive (si tant est qu'une telle notion existe en droit international, ce qui est contestable)²¹. Dans l'affaire de la *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria*, la Cour s'est opposée à l'intrusion dans le droit relatif à la souveraineté territoriale de concepts hybrides tels que celui de «consolidation historique du titre»²², et a souligné, ce faisant, la nécessité de maintenir les principes fondamentaux de cette branche du droit. De même, l'expression «possession légale» employée par Singapour est un hybride et de même, elle élude la question du titre. Si, en 1844, le titre sur PBP était détenu par le Johor, rien, depuis lors, n'a pu l'amener à changer de mains.

5

7. Dans son mémoire, Singapour passe sous silence les difficultés que soulève sa théorie de la «prise de possession légale». Elle s'abstient d'examiner (si ce n'est brièvement et en passant)²³ la correspondance échangée entre la Grande-Bretagne et le Johor en 1844, qui posait les bases juridiques de la construction d'un phare sur le territoire de ce dernier²⁴. Elle n'indique pas comment l'expression «prise de position légale» se rattache à des notions établies du droit relatif à l'acquisition de territoires. Elle n'explique pas pourquoi aucune carte singapourienne n'indique que l'île est à elle²⁵, pourquoi aucune loi singapourienne ne la traite comme telle²⁶, ni pourquoi elle n'a entrepris aucune action pour revendiquer les zones maritimes autour de l'île ou pour protester contre le comportement de la Malaisie à cet égard. Bref, Singapour n'a, à ce jour, posé dans ses écritures aucun fondement juridique cohérent à l'appui de sa revendication de souveraineté.

B. Le rôle des effectivités et la date critique

8. Singapour cherche à remédier à cette lacune de plusieurs façons, dont deux appellent certaines observations liminaires.

²⁰ Voir MS, par. 3.3, et voir ci-dessous, par. 16-21, pour une analyse de la position de Singapour sur cette question.

²¹ Voir l'affaire de l'*Ile de Kasikili/Sedudu (Botswana/Namibie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1999, p. 1105, par. 97.

²² Arrêt du 10 octobre 2002, par. 65, 70.

²³ MS, par. 5.41 ; et voir plus bas, par 136-141.

²⁴ De ce fait, ayant noté que Singapour n'a pas produit l'original de la demande adressée au sultan et au *temenggong*, la Malaisie n'a nul besoin de compléter l'analyse de cette correspondance développée au chapitre 6 de son mémoire.

²⁵ La première de ces cartes (il s'agit en réalité d'un croquis) date de 1992, *Singapore Facts and Pictures*, 1992, 1, 178. Voir MM, par. 212 et MM, annexe 71.

²⁶ Le premier de ces textes fut le décret (n° 10) de 1991 sur les sites protégés. Voir MS, par. 6.25 et MS, annexe 178.

9. Tout d'abord, Singapour accorde une grande importance au célèbre *dictum* sur le rôle des effectivités formulé par la Chambre en l'affaire *Burkina Faso/Mali* :

«Dans le cas où le fait correspond exactement au droit, où une administration effective s'ajoute à l'*uti possidetis juris*, l'«effectivité» n'intervient en réalité que pour confirmer l'exercice du droit né d'un titre juridique. Dans le cas où le fait ne correspond pas au droit, où le territoire objet du différend est administré effectivement par un Etat autre que celui qui possède le titre juridique, il y a lieu de préférer le titulaire du titre. Dans l'éventualité où l'«effectivité» ne coexiste avec aucun titre juridique, elle doit inévitablement être prise en considération.»²⁷

6 La Malaisie souscrit pleinement à cette analyse. Dans ce passage, la Chambre insiste avant tout sur le fait que l'attribution d'un titre sur le territoire est toujours, et nécessairement, une question de droit, un processus juridique dans lequel la notion de titre est primordiale. La souveraineté ne découle pas de l'exercice d'un simple contrôle, indépendamment du titre ou des circonstances dans lesquelles a été obtenue la capacité d'exercer ce contrôle. Et, néanmoins, Singapour cherche à dissocier son «administration effective du phare» de toute considération de titre. Qui plus est, les effectivités sur lesquelles elle s'appuie — tout particulièrement les effectivités qui viennent s'ajouter à l'exploitation du phare — sont limitées et toutes postérieures à la date critique ; de fait, elles sont pour la plupart intervenues après que les Parties furent convenues du principe de soumettre le différend à la Cour.

10. Ce point appelle une seconde observation liminaire sur le rôle que joue la date critique dans les différends territoriaux. Si les Parties sont d'accord sur la question de la date critique (voir par. 1 ci-dessus), Singapour ne fait aucun cas des conséquences à tirer de cet accord. Elle affirme pouvoir s'appuyer sur des effectivités postérieures à cette date²⁸. Mais elle ne peut le faire que si et dans la mesure où les actes en question sont de nature inchangée et perpétuent un comportement identique — dans le même contexte et avec les mêmes conséquences juridiques — à celui de la période antérieure à la naissance du différend. Or, le seul acte dont puisse se prévaloir Singapour (et la Grande-Bretagne) avant 1980 est l'administration du phare, qu'elle n'assurait pas à titre de souverain. A la vérité, les actes sur lesquels s'appuie aujourd'hui Singapour (l'exclusion des pêcheurs, par exemple) ont été accomplis pour les besoins de sa cause, et la Malaisie leur dénie résolument tout bien-fondé. S'ils prouvent une chose, c'est uniquement la faiblesse des allégations de Singapour fondées sur les effectivités — en aucun cas leur force. Le croquis de 1992 est ainsi la première carte publiée par Singapour faisant apparaître PBP comme lui appartenant. Il témoigne non de l'exercice d'une souveraineté avant la date critique mais bien d'une tentative de l'affirmer à posteriori.

7 11. La Cour a adopté une démarche très différente de celle de Singapour lorsqu'elle a examiné l'affaire relative à la *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*. C'est seulement après avoir rejeté les prétentions au titre des deux Parties — celles de l'Indonésie, fondées sur la convention anglo-néerlandaise de 1891²⁹, et celles de la

²⁷ *Différend frontalier (Burkina Faso/République du Mali)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1986, p. 586-587, par. 63, cité dans le mémoire de Singapour, aux paragraphes 6.95 et 7. 21.

²⁸ MS, par. 6.9.

²⁹ *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 646-653, par. 39-52.

Malaisie, basées sur la convention de 1930 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis³⁰ — qu'elle a abordé la question des effectivités proprement dite³¹. A cet égard, elle a fait l'observation suivante :

«La Cour ne saurait ... prendre en considération des actes qui se sont produits après la date à laquelle le différend entre les Parties s'est cristallisé, à moins que ces activités ne constituent la continuation normale d'activités antérieures et pour autant qu'elles n'aient pas été entreprises en vue d'améliorer la position juridique des Parties qui les invoquent... La Cour examinera donc essentiellement les effectivités datant de la période antérieure à 1969, année où les Parties formulèrent des prétentions opposées sur Ligitan et Sipadan.»³²

Ce prononcé eut pour effet de soustraire à tout examen d'importantes activités de la Malaisie (par exemple le développement du tourisme sur Sipadan), qui étaient postérieures à 1969 et ne constituaient pas «la continuation normale d'activités antérieures».

12. En l'espèce, dès lors que la Malaisie a démontré — ce qu'elle a fait — qu'aucun acte ne fut accompli à titre de souverain par Singapour avant 1980, tout élément témoignant d'effectivités postérieures à 1980 doit être écarté. De telles activités sont fondamentalement indépendantes et différentes de celles qui les ont précédées.

C. Plan du présent contre-mémoire

13. La Malaisie soutient respectueusement que deux questions fondamentales sont posées à la Cour en l'espèce :

- 8**
- 1) Qui détenait la souveraineté sur PBP, Middle Rocks et South Ledge dans les années qui suivirent l'inauguration du phare, et à quel titre ?
 - 2) S'est-il, depuis lors, produit le moindre fait qui ait pu venir modifier cette situation juridique ?

Il convient de souligner que les Parties elles-mêmes s'accordent à répondre par la négative à la seconde question. C'est sur la réponse à la première qu'elles sont en désaccord, ainsi que nous l'avons déjà noté. En d'autres termes, c'est la question du titre originaire sur les trois formations qui est ici en cause. Comme dans nombre d'affaires où la question du titre est essentielle, la pratique ultérieure des Parties doit néanmoins être évoquée — ne serait-ce que pour confirmer que la seconde question appelle bel et bien une réponse négative, ou pour réfuter la version parfaitement spéieuse que donne Singapour de ses prétendus actes de souveraineté.

14. Le présent contre-mémoire se divise en deux parties, qui s'articulent autour des deux questions exposées ci-dessus. Dans la première partie, la Malaisie montrera que la prétendue «prise de possession» alléguée par Singapour n'a pas entraîné le transfert à la Grande-Bretagne du titre sur les trois formations, mais que ce titre est demeuré aux mains du Johor après 1851. Dans la seconde partie, la Malaisie montrera que (au rebours de ce qu'affirme Singapour), la conduite ultérieure des Parties n'a pas modifié cette situation, mais a, au contraire, confirmé le caractère limité de la base sur laquelle repose l'utilisation continue par Singapour de PBP comme emplacement d'un phare.

³⁰ *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 674-678, par. 108-124.

³¹ *Ibid.*, p. 678, par. 127.

³² *Ibid.*, p. 682, par. 135.

PREMIÈRE PARTIE

LES TITRES INVOQUÉS PAR LES PARTIES

CHAPITRE 2

LE TITRE ORIGINAIRE DE LA MALAISIE

Introduction

- 9** 15. Dans le chapitre III de son mémoire, Singapour affirme traiter du «cadre historique», mais elle le fait d'une manière on ne peut plus sélective et partielle. Il semblerait que, pour elle, l'histoire de la région malaise en général et de PBP en particulier commence avec l'établissement en 1819 d'une factorerie britannique à Singapour, pour la première, et l'édification du phare Horsburgh en 1847-1851, pour la seconde. C'est là méconnaître six points qui sont importants en l'espèce, à savoir :
- *Premièrement*, PBP n'a, à aucun moment pertinent de la période historique considérée, pu être tenue pour une *terra nullius* (sect. A) ;
 - *Deuxièmement*, les faits préalables à l'acquisition, par la Grande-Bretagne, de la souveraineté sur d'autres îles de la région, notamment Singapour elle-même, en 1824, et l'île de Labuan, à l'époque de la construction du phare Horsburgh (sect. B), en apportent la confirmation ;
 - *Troisièmement*, l'histoire du Johor, fondé plusieurs siècles avant l'établissement de Singapour, ne saurait être négligée (sect. C) ;
 - *Quatrièmement*, il est frappant que même en ce qui concerne la période postérieure à 1819, Singapour ne tienne pas compte d'un événement majeur qui eut une grande importance politique dans la région, à savoir la conclusion du traité anglo-néerlandais de 1824, dont les conséquences pour le titre sur PBP étaient claires (sect. D) ;
- 10** — *Cinquièmement*, le traité Crawford de 1824 ne modifia pas le statut de PBP mais, au contraire, confirma la souveraineté préalable du Johor sur l'île et son maintien (sect. E) ;
- *Sixièmement*, PBP ne fut jamais une «dépendance» de Singapour (sect. F).

Ces questions seront examinées à tour de rôle dans la suite de ce chapitre, qui confrontera les thèses de Singapour avec les documents historiques réels.

A. PBP n'était pas une *terra nullius*

16. On est en droit de s'interroger sur les raisons du parti pris par Singapour, dans son mémoire, de ne pas explicitement soutenir que PBP a été une *terra nullius*. Singapour allègue avoir, en 1844, pris possession de l'île de manière «légale»³³. Ainsi que l'a observé la Cour internationale de Justice, dans son avis consultatif en l'affaire du *Sahara occidental* :

³³ Voir, par exemple, MS, par. 5.5.

«L'expression *terra nullius* était un terme de technique juridique employé à propos de l'occupation en tant que l'un des modes juridiques reconnus d'acquisition de la souveraineté sur un territoire. L'occupation étant en droit un moyen originaire d'acquies pacifiquement la souveraineté sur un territoire, autrement que par voie de cession ou de succession, l'une des conditions essentielles d'une occupation valable était que le territoire considéré fût une *terra nullius* — un territoire sans maître — au moment de l'acte qui était censé constituer l'occupation... Par conséquent, de l'avis de la Cour, on ne peut déterminer que le Sahara occidental était *terra nullius* au moment de la colonisation par l'Espagne qu'en établissant qu'à cette époque le territoire n'appartenait à personne, en ce sens qu'il pouvait être acquis par le procédé juridique de l'occupation.»³⁴

11

17. En appliquant ce concept de *terra nullius*, la Cour a rendu à l'égard du Sahara occidental une conclusion qui est également pertinente pour les îles situées dans le détroit de Singapour et alentour, notamment PBP :

«Quelles qu'aient pu être les divergences d'opinions entre les juristes, il ressort de la pratique étatique de la période considérée que les territoires habités par des tribus ou des peuples ayant une organisation sociale et politique n'étaient pas considérés comme *terra nullius*. On estimait plutôt en général que la souveraineté à leur égard ne pouvait s'acquies unilatéralement par l'occupation de la *terra nullius* en tant que titre originaire, mais au moyen d'accords conclus avec des chefs locaux.»³⁵

18. Des observations semblables sur le lien entre les souverains indigènes et leur territoire avaient déjà été formulées dans le cadre de l'arbitrage rendu en l'affaire de l'île de Palmas ; le juge Huber, seul arbitre, trancha en effet que l'île en litige avait «fait successivement partie ... de deux des Etats indigènes de l'île de Sangi (îles Talautse)»³⁶.

19. De toute évidence, PBP n'était pas une *terra nullius*. L'île est très clairement située en plein cœur de la région qui constituait le Sultanat de Johor, lequel était incontestablement un Etat souverain, ainsi que l'a démontré la Malaisie dans son mémoire³⁷. Bien avant la construction du phare Horsburgh, PBP était une formation naturelle bien connue³⁸. Elle est représentée

³⁴ *Sahara occidental, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1975*, p. 39, par. 79. La notion de *terra nullius* est présentée de façon analogue dans la décision rendue par la Cour permanente de Justice internationale en l'affaire du *Statut juridique du Groënland oriental (Norvège c. Danemark)*, C.P.J.I. série A/B n° 53, arrêt, 1953, p. 63.

³⁵ *Sahara occidental, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1975*, p. 39, par.80.

³⁶ *Arbitrage de l'île de Palmas (Pays-Bas c. Etats-Unis d'Amérique)*, 1928, Cour permanente d'arbitrage, Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. 2 [traduction française : Ch. Rousseau, *Revue générale de droit international public*, t. XLII, 1935, p. 180]. Le juge Huber notait : «Ces Etats indigènes ont été progressivement rattachés depuis 1677 à la Compagnie néerlandaise des Indes orientales et par là aux Pays-Bas, par des contrats de suzeraineté, qui conféraient au suzerain des pouvoirs tels qu'il était en droit de considérer l'Etat vassal comme une partie de son territoire.» *Ibid.*

³⁷ MM, par. 61-67.

³⁸ Voir aussi MS, par. 2.5 : «Pedra Branca est connue des navigateurs depuis des siècles.»

12

nommément sur les cartes les plus anciennes, avant même Singapour³⁹. Des ouvrages portugais font, dès 1552, référence à l'île («Pedra Branca») comme étant largement utilisée par la population indigène. João de Barros (1496-1570), agent de la Compagnie portugaise des Indes orientales, chargé par le roi du Portugal d'écrire une histoire des Portugais dans les Indes orientales, relatait :

«D. Jorge quitta Malacca en compagnie de pilotes maures, qui connaissaient cet itinéraire [vers les Moluques, *via* Bornéo]. En cabotant, il pénétra dans le détroit de Singapour, dont la largeur correspond à la portée d'un coup de canon, dont la profondeur, par endroits, est inférieure à six brasses, et où les récifs s'entrecroisent. Il découvrit que la côte s'incurvait quelque peu, et qu'il fallait donc naviguer avec prudence. Parvenu à l'île dite de Pedra Branca, *très prisée des navigateurs de ces contrées*, il se dirigea vers celle que les indigènes ont baptisée, en raison de sa forme, Pulugaia, ce qui signifie «Elephant»⁴⁰.

20. Les Néerlandais mentionnaient également PBP dans des instructions nautiques datant de la fin du XVI^e siècle⁴¹ ; dès 1655, son nom apparaissait en outre dans la correspondance diplomatique qu'ils échangèrent avec le souverain de Johor au sujet de la lutte contre la piraterie⁴². Lors de la construction du phare, PBP fut présentée dans l'édition de la *Singapore Free Press* du 25 mai 1843 comme une île située «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»⁴³.

13

21. En passant en revue les principes régissant l'acquisition de territoires au milieu et à la fin du XIX^e siècle⁴⁴, les auteurs du mémoire de Singapour se sont livrés à un exercice qui, pour être remarquable d'érudition, n'en est pas moins quelque peu abstrait, puisque PBP n'a à aucun moment pertinent pu être considérée comme une *terra nullius* ni, en conséquence, comme susceptible d'acquisition par voie d'occupation. Rien ne permet d'établir que le Johor a perdu son titre puisque rien n'atteste qu'il ait jamais eu l'intention de céder, ni à plus forte raison d'abandonner, sa souveraineté sur l'île. En réalité, PBP se trouvait sous la souveraineté du Sultanat de Johor de temps immémorial. Sa situation est semblable à celle qui est exposée dans l'arbitrage rendu en l'affaire *Meerauge* : «La possession immémoriale est celle qui dure depuis si longtemps qu'il est impossible de fournir la preuve d'une situation différente et qu'aucune personne ne se souvient d'en avoir entendu parler.»⁴⁵

³⁹ Voir par exemple, MM, atlas cartographique, cartes 1, 2, 3 ; MS, par. 2.5. Voir aussi, MM, par. 306. A ces cartes anciennes de la région, on peut ajouter une carte portugaise de 1650 établie par Armando Cortesão, sur laquelle PBP est représentée et désignée par le nom de «Pedra branca» : voir carte 2 dans la partie consacrée aux cartes à la fin du présent volume.

⁴⁰ J. de Barros, *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente* (Asia, by João de Barros. Facts established by the Portuguese in the discovery and conquest of the seas and lands of the Orient) (Lisbonne, 1552 ; 6^e éd., Lisbonne, 1946) 56 (traduction anglaise fournie par la Malaisie) : texte original en portugais à l'annexe 7, vol. 3 (les italiques sont de nous).

⁴¹ MS, par. 2.5, note 8.

⁴² Voir MM, par. 78.

⁴³ Voir MM, par. 95, et MM, annexe 40.

⁴⁴ MS, vol. 1, chap. 5, sect. XI. C, p. 81-86.

⁴⁵ Sentence au sujet de la détermination des limites entre l'Autriche ou plutôt la Galicie et la Hongrie près du lac dit d'«Eil de la mer» (*Galicie/Hongrie*), texte original en allemand, in 1902, *N.R.T.*, 3^e série, vol. III, p. 71 ; texte français in *RDILC* (2^e série), 8, p. 207.

B. Les modalités de la prise de possession, par la Grande-Bretagne, de Singapour et de Labuan confirment le fait que les îles situées à une distance de 10 milles géographiques de la côte n'étaient pas des *terrae nullius*

22. La cession de Singapour, par le Johor, en vertu du traité Crawford de 1824 s'appliquait aux «mers, détroits et îlots adjacents, sur une distance de 10 milles géographiques» à partir de la côte de l'île principale de Singapour⁴⁶. A l'évidence, ces formations n'étaient donc pas tenues pour des *terrae nullius*, mais se trouvaient auparavant placées sous la souveraineté de l'autorité qui les cédait, le Sultanat de Johor. Ce constat vaut aussi bien pour PBP, qui se trouve à moins de 10 milles géographiques de la côte du Johor, que pour les formations maritimes situées dans un rayon de 10 milles de Singapour.

14

23. La suite d'événements qui conduisirent à la prise de possession, par la Grande-Bretagne en 1846, de l'île de Labuan et de ses dépendances confirme que PBP ne pouvait être considérée comme une *terra nullius* à l'époque de la construction du phare. L'île de Labuan (alors inhabitée) se trouve à moins de 10 milles de la côte nord-ouest de Bornéo. Riche en charbon, elle était appréciée comme port d'escale. En 1843, les souverains de Brunei exprimèrent le souhait de conclure avec les Britanniques un traité d'amitié visant, entre autres, à lutter contre la piraterie et à favoriser le commerce. En contrepartie, ils se proposaient de céder l'île de Labuan :

«Le sultan et le Rajah Muda Hassim, désireux de s'assurer l'aide et l'amitié de S. M. la Reine d'Angleterre aux fins de réprimer la piraterie ainsi que d'encourager et de développer les échanges commerciaux, sont disposés à céder à Sa Majesté l'île de Labuan et ses îlots, dans les conditions que fixera ultérieurement tout représentant qu'elle voudra bien nommer.»⁴⁷

24. Le 31 mars 1845, James Brooke, agent britannique auprès du sultan et du rajah de Bornéo, rapporta que la cession de Labuan était déjà convenue. Cette cession fut confirmée par un traité formel d'amitié entre la Grande-Bretagne et le sultan de Bornéo, conclu le 18 décembre 1846, aux termes duquel «Son Altesse le sultan [cédait] en pleine souveraineté et propriété, à titre définitif, à Sa Majesté la reine de Grande-Bretagne et d'Irlande, à ses héritiers et successeurs l'île de Labuan et ses dépendances, les îlots qui lui sont adjacents.»⁴⁸ Les Britanniques prirent alors officiellement possession de l'île où, notamment, ils hissèrent l'Union Jack. Un nouveau traité d'amitié et de commerce fut conclu le 27 mai 1847, dans le dessein d'encourager le commerce et de mettre un terme à la piraterie. L'article X de ce traité, qui précise l'étendue des territoires cédés à la Grande-Bretagne par le sultan de Bornéo, revêt une importance particulière. Le passage pertinent de cet article est ainsi libellé :

15

«Son Altesse le sultan confirme par le présent traité la cession, déjà faite spontanément en 1845, de l'île de Labuan, située sur la côte nord-ouest de Bornéo, des îlots [adjacents] de Kuraman, Petit Rusakan, Grand Rusakan, Da-at et Malankasan ainsi que de l'ensemble des détroits, îlots et mers situés à mi-chemin entre les îlots précités et la masse terrestre de Bornéo. De même, une bande de 10 milles géographiques s'étendant de l'île de Labuan vers l'ouest et le nord, et du point le plus

⁴⁶ Art. II du traité d'amitié et d'alliance entre l'honorable compagnie anglaise des Indes orientales, d'une part, et S. A. le sultan et le *temenggong* de Johor, d'autre part, conclu le 2 août 1824 : MM, annexe 6. Voir aussi MM, par. 54-56.

⁴⁷ Ce document fut communiqué au Gouvernement britannique par le capitaine sir Edward Belcher R. N., C. B. Voir *Voyages of the HMS Samarang during the years 1843-1846 ; Employed Surveying the Islands of the Eastern Archipelago*, publié sous l'autorité des lords commissaires de l'Amirauté, vol. I, 1848, p. 176-177 ; vol. 3, annexe 10.

⁴⁸ Le texte anglais figure dans J. de V. Allen, A. J. Stockwell et L. R. Wright (dir. publ.), *A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia 1761-1963*, vol. II, p. 399 ; vol. 3, annexe 17.

proche à mi-chemin entre l'îlot de Malankasan et la masse terrestre de Bornéo en suivant une ligne qui court vers le nord jusqu'à son intersection avec une ligne s'étendant d'ouest en est depuis un point situé à 10 milles au nord de l'extrémité nord de l'île de Labuan, est cédée définitivement et en pleine souveraineté à Sa Majesté britannique et à ses successeurs ; et, afin d'éviter les occasions de différends qui, sinon, pourraient surgir, Son Altesse le sultan s'engage à ne faire aucune cession similaire d'île ou de tout comptoir sur la masse terrestre, dans n'importe quelle partie de ses possessions, à toute autre nation ou aux sujets ou citoyens de celle-ci sans l'accord de Sa Majesté britannique.»⁴⁹

25. La comparaison entre la cession et la prise de possession formelles de Labuan en 1846 et la prétendue «prise de possession légale» de PBP en 1847 permet de tirer un certain nombre de conclusions :

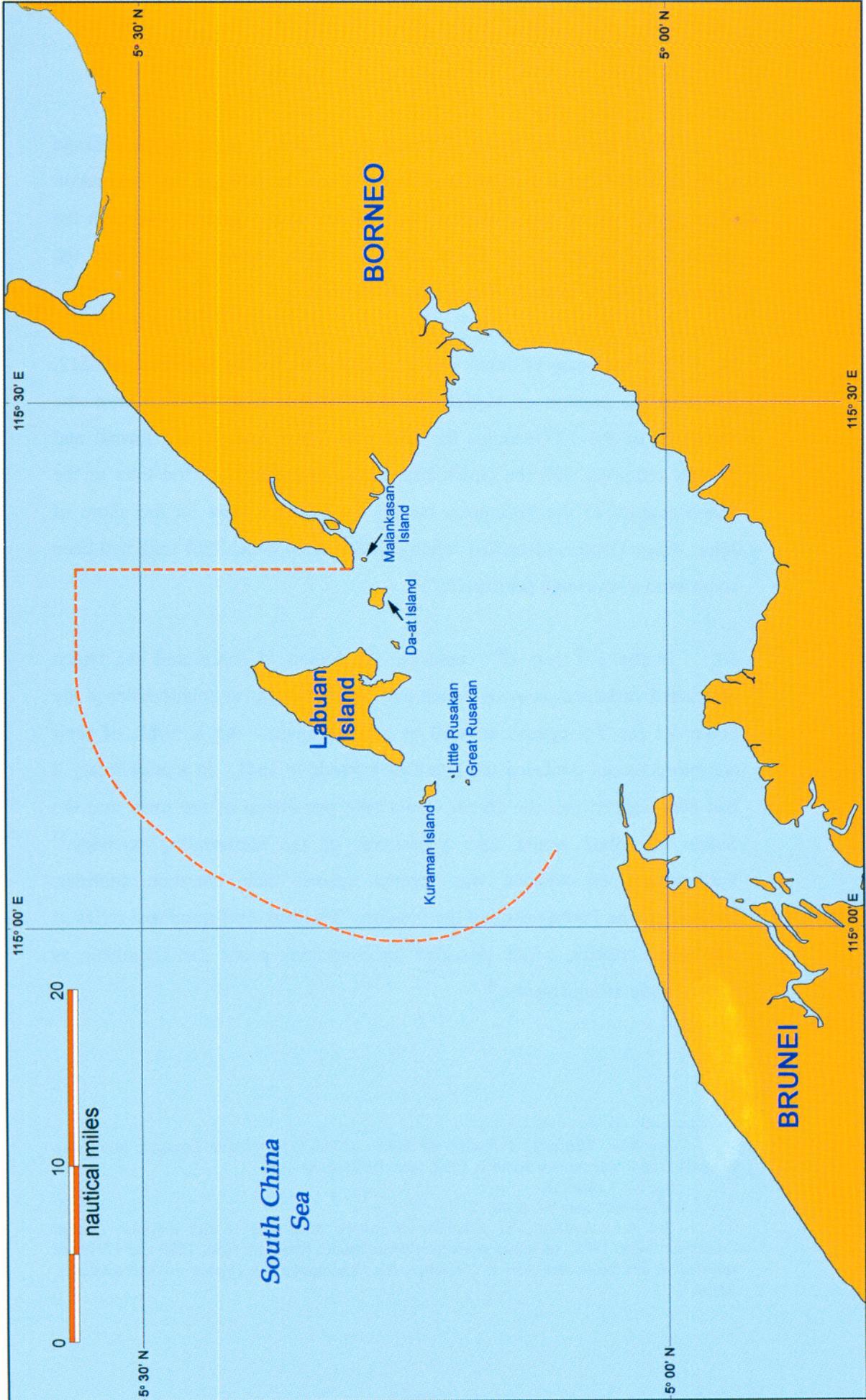
- premièrement, comme dans le cas de la cession de Singapour elle-même, un instrument conventionnel fut mis en œuvre pour donner effet à l'acquisition par la Grande-Bretagne et la souveraineté sur l'île de Labuan. Une cérémonie officielle se déroula ensuite, au cours de laquelle la souveraineté fut proclamée et l'Union Jack hissé : aucun doute n'était laissé sur l'intention de l'une ou l'autre des parties à la transaction ;
 - deuxièmement, tant le traité Crawford du 2 août 1824 relatif à Singapour que le traité d'amitié et de commerce du 27 mai 1847 entre Bornéo (Brunei) et la Grande-Bretagne relatif à Labuan définissent la cession en des termes géographiques précis ;
 - troisièmement, les deux traités font clairement référence à une distance de 10 milles géographiques, ce qui établit sans l'ombre d'un doute que les limites territoriales des sultanats côtiers s'étendaient au-delà de 3 milles marins ;
- 16** — quatrièmement, tant le traité Crawford que le traité d'amitié entre le Brunei et la Grande-Bretagne détaillent les mers, détroits et îles situés dans les zones, elles aussi précisées, couvertes par les cessions respectives. S'agissant de Labuan, on en trouvera l'illustration à l'encart n° 1⁵⁰.

26. Le contraste entre les actes spécifiques par lesquels l'autorisation de construire le phare Horsburgh fut demandée et le phare effectivement construit (entre 1847 et 1851), et ceux qui donnèrent lieu à l'acquisition, par la Grande-Bretagne, de la souveraineté sur des îles telles que Labuan sera exposé de façon plus détaillée au chapitre 3. A ce stade, il peut déjà être déduit que, dans cette région, les îles situées à une distance de 10 milles géographiques de la côte n'étaient pas considérées comme des *terrae nullius*. Cette conclusion vaut aussi bien pour Labuan et les îlots et rochers qui lui sont adjacents que pour PBP, Middle Rocks et South Ledge, ou les îlots et rochers entourant Singapour.

⁴⁹ Texte anglais in J. de V. Allen ; A. J. Stockwell et L. R. Wright (dir. publ.), *op. cit.*, p. 404 ; vol. 3, annexe 21.

⁵⁰ L'étendue de la cession de Singapour est illustrée à l'encart n° 7 du mémoire de la Malaisie.

Limite des 10 milles géographiques de Labuan (Traité de 1847 entre le Brunei et la Grande-Bretagne, article X)



A titer d'illustration seulement

Encart n° 1

C. Pour Singapour, l'histoire commence en 1819

27. La thèse singapourienne d'une prise de possession légale de PBP entre 1847 et 1851 fait presque entièrement abstraction de l'histoire de la région. Fort heureusement, celle-ci est, aux fins qui nous occupent, relativement claire et aisément vérifiable. Elle peut se résumer comme suit.

18

28. Le détroit de Singapour est, depuis des siècles, l'une des grandes voies commerciales reliant l'Europe au Japon et à la Chine. Assurer la liberté et la sécurité de la navigation dans le détroit constituait donc une préoccupation majeure, et les puissances étrangères qui se succédèrent dans la région — les Portugais, les Néerlandais et les Britanniques — œuvrèrent en collaboration étroite avec le Sultanat de Johor pour y renforcer la sécurité autant que faire se pouvait.

29. Le Sultanat de Johor avait été fondé par le sultan Mahmud en 1512, après la chute de Malacca aux mains des Portugais en 1511⁵¹. Dès le début du XVII^e siècle, le sultan de Johor noua des relations officielles et amicales avec la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Au moment de la capture en 1604 par les Néerlandais du navire portugais *Catarina* au large de la côte du Johor, Hugo Grotius tenait ce dernier pour un Sultanat «depuis longtemps considéré comme une principauté souveraine»⁵².

30. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le sultan de Johor et les Néerlandais conclurent divers traités par lesquels ils cherchaient à contrer conjointement l'influence des Portugais, ainsi que des Acehnais. Vaincue par leurs forces conjuguées, Malacca tomba aux mains des Néerlandais en 1641. Aux termes d'un précédent traité, il était convenu que les Néerlandais prendraient possession de la ville et le sultan de Johor, du territoire circonvoisin⁵³. En outre, le sultan de Johor et les Néerlandais firent alliance contre leurs ennemis communs, en particulier les Portugais et les Espagnols. Cette alliance fut ensuite confirmée par une série de traités qui prévoyaient la poursuite de relations pacifiques et amicales ainsi que des accords commerciaux⁵⁴.

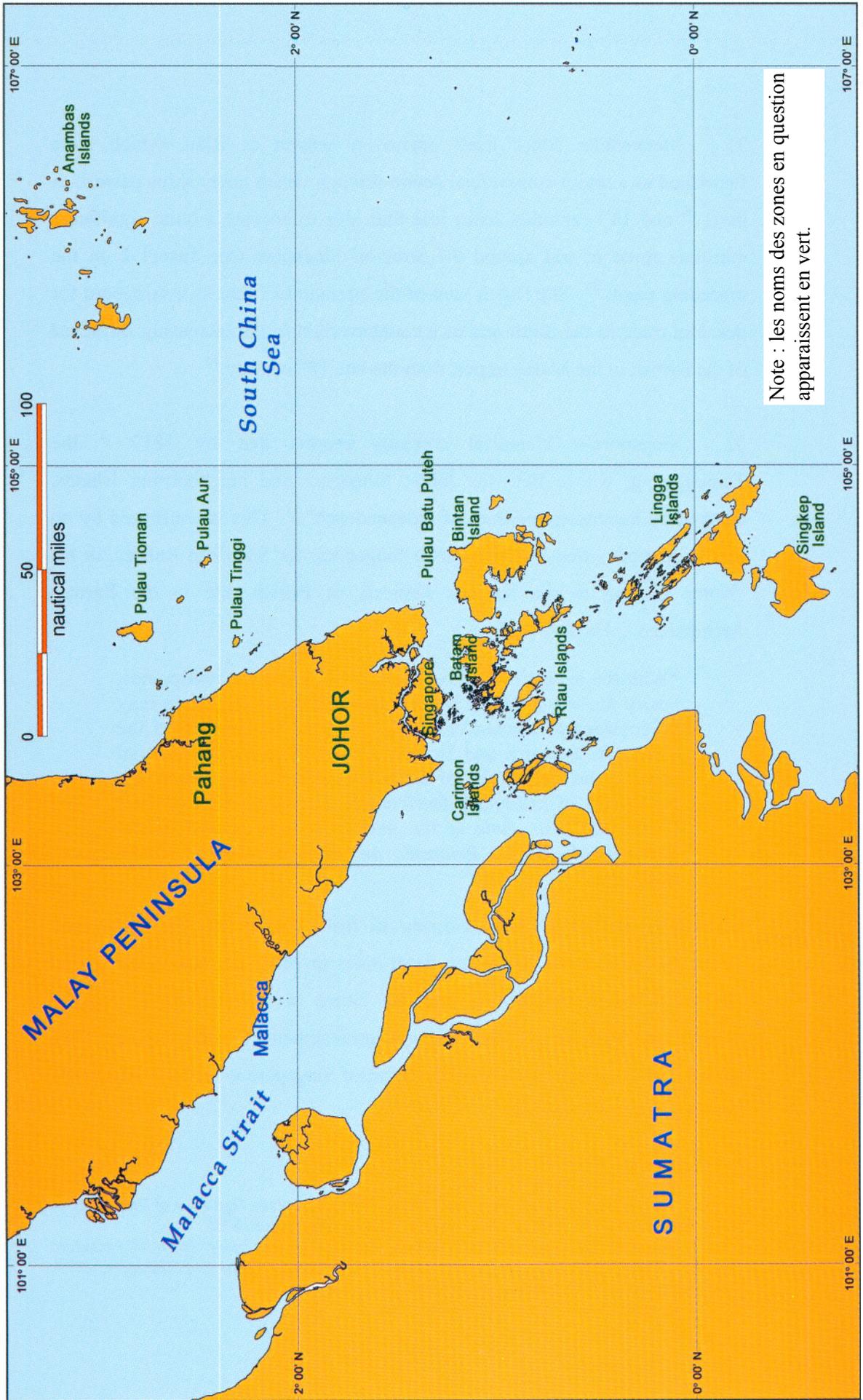
⁵¹ Voir R. O. Winstedt, *A History of Johore* (1365-1941) (Kuala Lumpur, Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society, 1932, réimpr. 1992), p. 14.

⁵² Voir MM, par. 38.

⁵³ Winstedt, note 51, p. 43.

⁵⁴ Voir A. L. Andaya, *The Kingdom of Johore 1641-1728*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1975 ; les textes de certains de ces traités (ceux de 1685, 1689 et 1713) sont joints en annexe à cet ouvrage. Voir aussi E. Netscher, *De Nederlanders in Djohor en Siak* (Batavia, 1870).

Possessions de Johor au XVII^e siècle



A titre d'illustration seulement

Encart n° 2

20

31. Entre-temps, le Johor avait lui-même établi à Riau un port maritime qui allait prospérer et devenir un grand centre d'échanges commerciaux, point d'escale de nombreux navires. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le Johor put ainsi devenir une puissance maritime non négligeable dans le détroit de Singapour et ses alentours (voir encart n^o 2)⁵⁵. Les Néerlandais voyaient dans la puissance du Johor un gage de relations commerciales pacifiques dans le détroit et un contrepois à l'influence des Britanniques, qui alla croissant dans la région malaise à partir de la fin du XVIII^e siècle⁵⁶.

32. Dans son mémoire, Singapour rapporte à juste titre que, en 1819, «le *temenggong*, dont le fief était le Johor, Singapour et les îles voisines, jouissai[t] d'un degré croissant d'indépendance»⁵⁷. C'est ce que confirme un auteur — et non le moindre puisqu'il s'agit du fondateur de Singapour, sir Stamford Raffles. Dans ses «Notes relating to the Various Subjects of British rule in the Eastern Archipelago» [Notes sur les divers sujets de l'Empire britannique dans l'Archipel oriental], sir Raffles faisait observer :

«A l'exception de Java, des Moluques et des Philippines, la quasi-totalité des Etats indigènes de l'Archipel peuvent être considérés comme indépendants. Les établissements européens des côtes de Sumatra et de Bornéo sont tout entiers tournés vers le commerce, et, à l'intérieur des terres, ces grandes îles n'ont jamais connu l'influence européenne. *Une grande partie de leur littoral, et la totalité des îles plus petites, ainsi que les Etats de la péninsule malaise, sont exclusivement sous autorité autochtone.*»⁵⁸

A l'évidence, Raffles faisait ici référence à l'autorité du sultan et du *temenggong* de Johor. Ces notes datent de 1823. Or, la période (1819-1824) fut marquée par de longues tractations territoriales entre les Britanniques et les Néerlandais dans la région, à l'issue desquelles il fut convenu que le détroit de Singapour relèverait tout entier de la sphère d'influence britannique.

D. Le traité anglo-néerlandais de 1824 confirma le titre de Johor

21

33. Pendant la période d'occupation française des Pays-Bas (1795-1813), les Britanniques s'emparèrent pour un temps des possessions néerlandaises, et notamment de Malacca. La compagnie anglaise des Indes orientales avait auparavant conquis Penang, en 1786, fondant la même année l'établissement de Georgetown. En 1814, les deux puissances conclurent une convention générale restituant aux Pays-Bas leur souveraineté sur leurs colonies dans divers continents, notamment en Asie⁵⁹. Les Britanniques avaient à cœur de maintenir une présence dans la région malaise afin d'y préserver leur influence et de garder la haute main sur la route de la Chine et le négoce dans la région. Entre 1819 et 1824, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas poursuivirent de longues négociations aux fins d'y délimiter leurs sphères d'influence respectives.

⁵⁵ Voir aussi MM, encart n^o 11, p. 36.

⁵⁶ R. Vos, *Gentle Janus, Merchant Prince. The VOC and the Tightrope of Diplomacy in the Malay World, 1740-1800*, Leiden, KITLV Press, 1993, partie II et III.

⁵⁷ MS, par. 3.3, citation extraite de C. M. Turnbull, *A History of Singapore, 1819-1975*, Oxford University Press, 1977, p. 9. La deuxième édition de cet ouvrage *A History of Singapore, 1819-1988*, publiée en 1989, comporte, à la page 8, une observation analogue.

⁵⁸ Vol. 3, annexe 8 ; les italiques sont de nous.

⁵⁹ Convention entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas relative aux colonies néerlandaises, Londres, 3 août 1814 ; MM, annexe 1.

34. Au tout début de ces négociations, sir Stamford Raffles obtint le droit pour la Grande-Bretagne d'établir une factorerie à Singapour en concluant un accord avec le sultan Hussain Muhammed le 30 janvier 1819⁶⁰. Peu de temps après, le 6 février 1819, un nouveau traité d'amitié et d'alliance était conclu entre la compagnie anglaise des Indes orientales et le sultan et le *temenggong* de Johor, qui disposait que «[l]e port de Singapour doit être considéré comme placé sous la protection immédiate et soumis aux dispositions réglementaires des autorités britanniques.»⁶¹

22

35. Dans les années qui suivirent, les Néerlandais soutinrent que les Britanniques devaient évacuer Singapour, au motif que celle-ci faisait partie du Johor et que la fondation de cet établissement portait atteinte aux droits du véritable souverain de Johor, le sultan Abdu'r Rahman, qui résidait à Lingga sous protection néerlandaise et n'avait pas consenti à sa cession⁶². Les Néerlandais finirent toutefois par renoncer à cette revendication dans le cadre d'un processus de concessions réciproques qui devait permettre de définir les différentes sphères d'influence dans la région. Une ligne de démarcation imaginaire, allant de Pulau Carimon à Pulau Bintan en passant par Pulau Pemping Besar, Pulau Belaking Padang et Pulau Batam, fut tracée à cet effet. Cette ligne est représentée sur la carte de Riau, qui fait partie de la grande carte à huit feuillets des Indes orientales néerlandaises publiée sur ordre du roi — voir carte 1 en fin de volume⁶³. PBP est clairement située au nord de la ligne, sur le territoire du Johor et dans la sphère d'influence britannique.

36. Outre la reconnaissance de la mainmise britannique sur Singapour, les autres effets immédiats du traité anglo-néerlandais de 1824 furent la cession de Malacca à la compagnie anglaise des Indes orientales et l'abandon par les Pays-Bas de toute prétention à des territoires ou possessions au nord des îles situées le long de la rive méridionale du détroit de Singapour. En contrepartie, les Britanniques ne revendiqueraient «aucune des autres îles situées au sud du détroit de Sincapore»⁶⁴. L'île de Singapour, la partie du sultanat de Johor située dans la péninsule malaise et toutes les îles du détroit relevaient ainsi incontestablement de la sphère d'influence britannique. Le traité de 1824 conclu entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas confirmait donc le maintien du titre du Johor sur toutes les îles et autres formations maritimes du détroit de Singapour.

37. Ce fait est confirmé par le récit d'un émissaire vietnamien à Batavia, datant de 1833 :

23

«Le port de Pedra Branca. Le port de Pedra Branca, ou de la «Pierre blanche» ... est entouré de montagnes. Un grand rocher blanc émerge au milieu des flots. De loin, il apparaît scintillant, d'où le nom donné au port. De chaque côté, les pentes sont couvertes de forêts et les habitations se succèdent jusqu'au chenal de Singapour. Les huttes faites de roseaux, de nipa et de bambous apparaissent sur les falaises sombres, dans la verdure des arbres. C'est un paysage apaisant. Vers l'est, après avoir passé l'archipel de Lingga..., en tournant on prend le chemin maritime

⁶⁰ Voir MM, par. 45-46.

⁶¹ *Ibid.*, voir MM, annexe 3.

⁶² Pour l'historique détaillé des négociations, voir N. Tarling, *Anglo-Dutch Rivalry in the Malay World 1780-1824*, Cambridge, 1962, chap. 4-5.

⁶³ Voir la section des cartes, où se trouve également un agrandissement de la zone pertinente. Pour une analyse de l'effet du traité de 1824 sur la division du monde malais, voir B.W. Andaya et L.Y. Andaya, *A History of Malaysia* (Houndmills/Basingstoke, 2^e éd., 2001), p. 125-128.

⁶⁴ Article XII du traité anglo-néerlandais ; MM, annexe 5.

vers Malaka ... et l'île de Pinang... ; vers l'ouest, après avoir passé les cimes de Tanjung Burung..., on tourne alors vers le détroit. Lorsqu'on arrive au port de Riau..., on pénètre dans le territoire hollandais qui continue jusqu'à Kelapa. A l'aller, comme au retour, on passe par ce port qui est l'avant-poste de cette ville.»⁶⁵

De ce récit, il ressort clairement que l'émissaire vietnamien avait parfaitement conscience du fait que l'île de Pedra Branca/PBP se trouvait au nord du territoire hollandais de Riau et de l'archipel de Lingga.

38. La reconnaissance du droit du sultanat de Johor, placé à compter de 1824 sous protection britannique, à rester souverain sur ses possessions, y compris ses îles du détroit de Singapour, constitue l'une des grandes étapes de la politique britannique dans la région malaise au XIX^e siècle. Cette reconnaissance est illustrée par de nombreux actes, dont le traité Crawfurd de 1824, l'autorisation de construire un phare accordée en 1844 et le traité de 1885 conclu par le Johor concernant les relations «entre le gouvernement des Etablissements des détroits de Sa Majesté et le Gouvernement de l'Etat indépendant de Johore»⁶⁶.

E. Le maintien de la souveraineté du Johor sur PBP ne fut pas remis en question par le traité Crawfurd

24

39. Dans son mémoire, Singapour ne fait aucun cas de la convention néerlandaise de 1824, en dépit de la pertinence qu'elle revêt incontestablement aux fins de l'affaire. Et elle a choisi de n'évoquer qu'en passant un autre traité capital, le traité Crawfurd de 1824. Dès lors que les deux puissances coloniales eurent résolu leur litige dans la région malaise, ainsi que relaté ci-dessus, le règlement de questions concernant Singapour proprement dite devint possible. Le 2 août 1824, la Compagnie anglaise des Indes orientales conclut avec le sultan et le *temenggong* de Johor un nouveau traité d'amitié et d'alliance⁶⁷. Ce traité, communément désigné sous le nom de traité Crawfurd, comporte une disposition dénuée d'ambiguïté concernant la cession à la Compagnie de l'île de Singapour. Le passage essentiel concernant l'étendue du territoire cédé, qui figure à l'article II, se lit comme suit : «l'île de Singapour située dans le détroit de Malacca ainsi que les mers, détroits et îlots *adjacents sur une distance de 10 milles géographiques* à partir de la côte de ladite île principale de Singapour»⁶⁸.

40. Le Johor n'aurait de toute évidence pu céder à la Compagnie anglaise des Indes orientales le territoire concernant l'île de Singapour et les îlots situés dans un périmètre de 10 milles géographiques (autrement dit marins) s'il n'avait détenu sur lui un titre. Et s'il détenait ce titre qui était susceptible de cession, c'est la preuve que le Johor exerçait avant 1824 sa souveraineté dans la région tant sur PBP que sur Singapour. PBP est située à moins de 10 milles géographiques de la côte du Johor continental (7,7 milles marins) et à plus de 10 milles géographiques de la côte de Singapour (25,5 milles marins).

⁶⁵ Phan Huy Chú, *Un émissaire vietnamien à Batavia, récit sommaire d'un voyage en mer*, traduit et présenté par Phan Huy Le, Claudine Salmon et Ta Trong Hiep (Paris : Association Archipel, 1994), p. 46 (texte original en sino-vietnamien, traduit en vietnamien moderne et en français) ; annexes vol. 3, annexe 9. Les notes de bas de page ont été omises.

⁶⁶ Voir MM, par. 64, MM, annexe 10.

⁶⁷ Voir MM, par. 54-56, MM, annexe 6.

⁶⁸ MM, annexe 6 ; les italiques sont de nous.

25 41. Singapour reconnaît que le traité Crawford interdisait toute revendication de titre sur les îles situées au-delà de la limite des 10 milles géographiques de Singapour⁶⁹. Mais elle ne saisit pas la portée géographique de la cession opérée aux termes du traité Crawford. Il s'ensuit clairement du libellé employé — «sur une distance de 10 milles géographiques» — que la Compagnie anglaise des Indes orientales ou Singapour ne pouvaient élargir unilatéralement le territoire cédé. Cette interprétation est étayée par d'autres articles du traité : les articles II et IV indiquaient ainsi que la Compagnie devrait verser une certaine rétribution au sultan et au *temenggong* pour la cession⁷⁰.

42. Singapour admet que c'est le traité Crawford qui a donné lieu à la cession de Singapour par le sultan et le *temenggong* de Johor. Toutefois, elle ne saisit pas que cet important document constitutif de l'établissement de Singapour confirme également la reconnaissance officielle, par les Britanniques, de la souveraineté qu'exerçait auparavant et qu'a continué d'exercer le Sultanat de Johor sur toutes les autres îles situées dans le détroit de Singapour et ses environs. Car le traité Crawford dispose, en des termes dénués d'équivoque, que la cession est limitée à l'île de Singapour proprement dite et aux mers, détroits et îlots situés à moins de 10 milles géographiques de celle-ci. Le détenteur du titre sur les autres territoires et zones maritimes restait le même : le Sultanat de Johor.

F. PBP ne fut jamais une dépendance de Singapour

26 43. En plusieurs passages de son mémoire, Singapour présente PBP comme l'une de ses «dépendances»⁷¹. Le mot «dépendance» a un sens relativement vague et n'est pas un terme technique. L'ouvrage *Halsbury's Laws of England* relève ceci à propos des expressions «dépendances» et «territoires dépendants» :

«Ces expressions n'ont pas un sens technique : elles sont plus générales et habituellement plus vagues que le mot «colonies». Elles renvoient à un pays, à une province ou à un territoire soumis au contrôle du gouvernement d'un Etat ou d'un pays dont ils ne font pas partie intégrante ; ce contrôle ne va pas nécessairement au-delà d'une responsabilité en matière de conduite des relations étrangères de la dépendance.»⁷²

Singapour, dans son mémoire, utilise l'expression «Singapour et ses dépendances» dans un sens très large, sans en fournir de définition précise.

44. Mais même si l'on s'en tient au terme très vague choisi par Singapour, la thèse de celle-ci ne résiste pas à l'examen. Il se trouve en effet qu'à plusieurs occasions, le territoire de Singapour a été défini de façon très détaillée, et l'expression «Singapour et ses dépendances» utilisée, sans que PBP ne soit jamais considérée comme une dépendance de Singapour.

45. L'article XIV du traité Crawford de 1824 mentionne les droits ou titres que pourrait détenir la Compagnie des Indes orientales en matière d'«occupation ou de possession de l'île de Singapour et de ses *dépendances, comme indiqué ci-dessus*»⁷³. Ce dernier membre de phrase

⁶⁹ Voir MS, par. 5.5.

⁷⁰ MM, annexe 6.

⁷¹ Voir MS, par. 3.7, 3.9, 9.14-9.15, 9.34 et suiv.

⁷² Voir *Halsbury's Laws of England* (4^e éd., Londres, 1974), vol. 6, p. 321, par. 802. Pour une définition équivalente, voir *ibid.*, réédition 2003, vol. 6, p. 414, par. 702.

⁷³ MM, annexe 5 ; les italiques sont de nous.

27

renvoie clairement au passage figurant à l'article II : «les mers, détroits et îlots adjacents sur une distance de 10 milles géographiques à partir de la côte de ladite île principale de Singapour». Ces dépendances sont également mentionnées à l'article premier de l'accord de 1927 entre le Johor et Singapour relatif aux eaux territoriales et sont représentées sur la carte jointe à cet accord⁷⁴. L'accord, s'il prévoyait la rétrocession à Johor de certaines zones, confirmait fondamentalement le traité Crawford de 1824 et la situation territoriale qui en découlait.

46. De surcroît, un nombre appréciable d'instruments unilatéraux singapouriens — lois, ordonnances, proclamations et documents constitutionnels adoptés peu avant et après l'indépendance — détaillent l'étendue du territoire de Singapour⁷⁵. Tout au long de l'histoire de Singapour, et à des fins très diverses, les autorités compétentes ont toujours indiqué de façon cohérente, précise et détaillée quel était ce territoire. Avant 1992, Singapour n'a jamais expressément qualifié PBP, comme elle le fait dans son mémoire, d'«île, zone ou dépendance» lui appartenant⁷⁶. Ne figuraient parmi celles-ci que les entités géographiques situées dans le périmètre de 10 milles fixé par le traité Crawford de 1824.

47. En résumé, rien ne permet de conclure que PBP fut considérée comme répondant à la définition donnée par une expression aussi vague que «île, zone ou dépendance». Il existe de nombreuses descriptions, officielles ou non, du territoire de Singapour datant des XIX^e et XX^e siècles⁷⁷. Aucune ne fait la moindre mention de PBP.

G. Conclusions

28

48. Force est donc de conclure que PBP ne fut à aucun moment pertinente une *terra nullius*. Le détroit de Singapour et les îles, y compris les rochers et les hauts-fonds découvrants situés dans le détroit et ses alentours, ont fréquemment fait l'objet de mesures de réglementation territoriale ; PBP est demeurée tout du long une possession du Sultanat de Johor et de la Malaisie.

49. Pour bien comprendre le contexte historique dans lequel s'inscrit le différend, on ne peut faire abstraction de l'histoire de la région avant 1819, et tout particulièrement de l'évolution du Sultanat de Johor. Avant 1824, celui-ci s'étendait du nord au sud du détroit de Singapour et comprenait toutes les îles et autres formations maritimes situées dans ce détroit et ses environs.

50. Le titre originnaire de cette formation bien connue, située dans un détroit qui a, de tout temps, été très fréquenté, est toujours demeuré aux mains du Sultanat de Johor. C'est ce que confirment à la fois la convention anglo-néerlandaise de 1824 et le traité Crawford de 1824, deux instruments juridiques importants, dont Singapour ne fait guère de cas dans son mémoire.

⁷⁴ Accord du 19 octobre 1927 relatif aux eaux territoriales entre les Etablissements des détroits et le Johor ; MM, annexe 12. Voir MM, par. 190-192 et, pour la carte jointe à cet accord, voir MM, p. 89, encart 17.

⁷⁵ Voir MM, chap. 7.

⁷⁶ Voir MM, par. 212.

⁷⁷ Voir MM, chap. 7.

51. Jusqu'en 1980, PBP n'a jamais été mentionnée par une autorité singapourienne comme appartenant à Singapour. Elle n'entre pas dans le champ de l'expression «Singapour et ses dépendances». Les dépendances de Singapour ont toujours été répertoriées de façon rigoureuse et apparaissent invariablement comme circonscrites à un périmètre de 10 milles de l'île de Singapour, tant avant qu'après l'indépendance de celle-ci. De toute évidence, PBP n'en faisait pas partie.

CHAPITRE 3

LA PRÉTENDUE «PRISE DE POSSESSION» DE SINGAPOUR

A. Le titre originaire allégué par Singapour

29

52. A l'appui de sa revendication de souveraineté sur PBP, Singapour fait valoir une prétendue «prise de possession légale» de l'île par la Grande-Bretagne au moment de la construction du phare. Ainsi lit-on dans son mémoire :

«La revendication de Singapour *ne repose pas* sur le traité de cession de 1824. Ce traité ne porte que sur l'île principale de Singapour et ses environs immédiats. Il ne s'applique pas à la zone située autour de Pedra Branca. Selon la thèse de Singapour, les faits qui eurent lieu entre 1847 et 1851 (nous y reviendrons en temps voulu) constituèrent une prise de possession légale de Pedra Branca par les représentants de la Couronne britannique. Dans les années qui suivirent, la Couronne britannique et, par la suite, Singapour, accomplirent continuellement des actes d'autorité étatique à l'égard de Pedra Branca. Cet exercice effectif et pacifique de l'autorité étatique confirma et préserva le titre obtenu entre 1847 et 1851 par la prise de possession légale au nom de la Couronne.»⁷⁸

53. Pour Singapour, les actes, accomplis entre 1847 et 1851, devaient aboutir à l'édification et à la mise en service du phare Horsburgh sont donc assimilables à une prise de possession conférant à leur auteur la souveraineté sur PBP. Le comportement de Singapour ou de ses prédécesseurs dans les années qui suivirent est présenté comme *confirmant* et *préservant* un titre qualifié d'originaire⁷⁹.

30

54. Singapour affirme ainsi avoir acquis la souveraineté sur PBP dans la période comprise entre 1847 et 1851. La Malaisie rejette cette affirmation, car le souverain de l'île était alors le Johor, qui n'accorda rien de plus que l'autorisation de construire le phare. La principale tâche de la Cour consistera donc à déterminer si la construction du phare a de quelque façon permis au Gouvernement britannique d'établir sa souveraineté sur PBP ou si, au contraire, elle n'a nullement remis en cause la souveraineté du Johor.

55. Dans le présent chapitre, la Malaisie examinera la thèse avancée par Singapour dans son mémoire à l'appui de sa prétention. Elle montrera :

- 1) qu'il n'y eut pas de prise possession de PBP au moment de la construction du phare ;
- 2) que les actes qui aboutirent à l'édification et à la mise en service du phare ne furent nullement accomplis dans l'intention d'acquérir la souveraineté sur l'île ; et
- 3) que la construction du phare eut lieu sur le fondement d'une autorisation accordée par le souverain de l'île — le Johor — à cette seule fin.

⁷⁸ MS, par. 5.5 (les italiques sont dans l'original). Voir également MS, par. 5.101 et 5.103.

⁷⁹ «Singapour s'est sans cesse livrée à des actes d'autorité étatique qui confirment son titre originaire sur Pedra Branca» (MS, par. 7.5).

B. La Grande-Bretagne ne prit jamais «possession» de PBP

56. Singapour prétend détenir un «titre originaire» sur PBP ; elle affirme avoir acquis cette souveraineté par la voie d'une «prise de possession légale» et ce, alors qu'elle ne considérait pas, à l'époque de la construction du phare, PBP comme une *terra nullius*. Or, ainsi que nous l'avons démontré au précédent chapitre, PBP se trouvait alors placée sous la souveraineté du Johor. Dans le présent chapitre, la Malaisie fera néanmoins abstraction de cet élément, qui constitue un obstacle fondamental à la thèse singapourienne d'un titre originaire découlant d'une simple prise de possession, pour démontrer que la prétendue «prise de possession de Pedra Branca par la Couronne britannique» ne trouve pas de fondement dans les faits.

31

57. Singapour reproduit dans son mémoire de longs extraits de la doctrine concernant l'acquisition de la souveraineté territoriale dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁸⁰, mais sans fournir la moindre définition du fondement juridique essentiel de sa prétention — la notion de prise de possession. Voici un extrait d'un célèbre ouvrage du XIX^e siècle consacré à l'occupation :

«La prise de possession est la preuve certaine qu'un Etat veut acquérir un *territorium nullius*... L'Etat montre par la prise de possession qu'il veut *établir* sa souveraineté... La prise de possession, avons-nous dit, sert à prouver l'intention bien certaine d'un Etat d'établir sa souveraineté sur un certain territoire. Elle a aussi un autre objet : fixer d'une manière précise le moment auquel s'est réalisée cette intention.»⁸¹

58. En l'espèce, aucun des desseins qui déterminent, selon cette définition, une prise de possession n'est présent : la construction du phare n'impliquait, d'une part, aucune intention d'acquérir la souveraineté sur une *terra nullius* et, d'autre part, le moment auquel cette souveraineté aurait été acquise ne fut nullement fixé par les autorités britanniques prétendument responsables de cette «prise de possession», ainsi qu'il sera démontré par la suite.

59. En ce qui concerne l'objectif consistant à «fixer d'une manière précise le moment auquel s'est réalisée [l']intention», il convient d'appeler l'attention sur l'incohérence dont fait montre Singapour à propos de la prétendue «prise de possession légale» de PBP par la Grande-Bretagne. Pour la situer chronologiquement, elle n'avance en effet pas moins de quatre dates différentes dans son mémoire.

32

60. Dans certains paragraphes, Singapour date ainsi la prise de possession de 1847⁸², année qui est même mentionnée comme celle de l'*occupation* de l'île⁸³ ; dans d'autres, elle présente simplement 1847 comme l'année où commença la prise de possession⁸⁴. Ailleurs, c'est au choix de PBP pour y construire le phare (antérieur, donc, à 1847) qu'elle fait remonter la prise de

⁸⁰ MS, par. 5.101.

⁸¹ G. Jèze, *Etude théorique et pratique sur l'occupation comme moyen d'acquérir les territoires en droit international* (Paris, V. Giard, 1896), p. 214-215 ; les italiques sont dans l'original.

⁸² «Singapour pri[t] légalement possession de Pedra Branca, en 1847, et acqui[t] la souveraineté sur l'île» (MS, par. 3.6) ; «[e]n 1847, la Couronne britannique prit légalement possession de Pedra Branca, afin d'y construire le phare Horsburgh» (MS, par. 4.1) ; «[Singapour] et ses prédécesseurs en titre ont exercé pacifiquement l'autorité souveraine sur Pedra Branca après avoir pris possession de l'île légalement en 1847» (MS, par. 7.1).

⁸³ «En 1847, le Gouvernement colonial britannique à Singapour occupa l'île et entreprit d'y construire un phare, appelé «phare Horsburgh»» (MS, par. 2.6).

⁸⁴ «Le processus de prise de possession légale de Pedra Branca aux fins de la construction et de l'entretien d'un phare fut engagé en 1847.» (MS, par. 5.92).

possession⁸⁵ tandis que, dans d'autres passages encore, elle présente celle-ci comme un «processus» engagé entre 1847 et 1851⁸⁶, dont les visites d'inspection du phare, une fois achevée sa construction, auraient constitué les «derniers actes»⁸⁷.

61. C'est la première fois, dans l'histoire des différends territoriaux, que la *prise de possession* d'une île est présentée comme un acte complexe s'étendant sur au moins quatre ans — quatre ans au cours desquels la Grande-Bretagne ne manifesta pas une seule fois l'intention d'acquérir la souveraineté. En réalité, la prise de possession est le premier acte par lequel un Etat «réduit à sa disposition le territoire en question»⁸⁸. Que la prise de possession se traduise par une série d'actes pourrait se concevoir dans le cas de territoires étendus ou d'un groupe d'îles. Tel fut le cas pour la prise de possession de Singapour par John Crawfurd, qui s'étendit sur quatre jours : le résident britannique prit en effet officiellement possession de l'île et de ses dépendances entre le 4 et le 8 août 1825, plantant l'Union Jack et tirant une salve de vingt et un coups de canons dans différentes parties du nouvel établissement, y compris des îlots ayant des caractéristiques semblables à PBP⁸⁹. Car, ainsi que la Malaisie l'a montré dans son mémoire, la prise de possession de territoires par la Grande-Bretagne était officielle, il en était pris acte et elle constituait une affirmation de souveraineté dénuée d'ambiguïté⁹⁰.

33

62. Singapour écrit dans son mémoire : «Les textes exigent une intention d'acquérir la souveraineté — une intention permanente à cette fin — et une action publique visant à mettre l'intention à exécution et à la rendre manifeste aux autres Etats.»⁹¹ La Malaisie en convient. Malheureusement pour Singapour, il n'y eut, de la part du Gouvernement britannique, ni l'une ni l'autre à l'égard de PBP. Ainsi que nous le démontrerons ci-dessous, la Grande-Bretagne n'avait pas la moindre intention d'acquérir la souveraineté — que ce fût à titre permanent ou autre — et elle n'accomplit par conséquent aucune action qui mît à exécution pareille intention ou la rendît manifeste aux autres Etats.

C. L'absence d'intention d'acquérir la souveraineté

63. Ainsi que le reconnaît Singapour, ce qui est essentiel pour que la prise de possession établisse la souveraineté, c'est l'acte physique de la prise de possession conjugué à l'intention d'acquérir la souveraineté. Dans son mémoire, toutefois, Singapour distingue ces deux éléments, dissociant la prise de possession de l'intention comme s'il s'agissait de deux fondements de titre différents⁹². Or, la prise de possession suppose à la fois la saisie effective du territoire (*corpus*) et l'intention d'acquérir la souveraineté (*animus*). Il s'agit de deux versants d'un même acte : sa composante objective et sa composante subjective, ce que la Cour permanente de Justice internationale a exprimé en ces termes :

⁸⁵ «Le choix, avec l'autorisation de la Couronne britannique, de Pedra Branca comme site pour la construction du phare constitua une prise de possession classique à titre de souverain.» (MS, par. 5.103).

⁸⁶ Voir plus particulièrement MS, par. 5.5, cité ci-dessus.

⁸⁷ MS, par. 5.84, 5.101 et 5.112. Le paragraphe 5.103 du mémoire de Singapour semble toutefois présenter une contradiction, puisque, d'un côté, il fait remonter la prise de possession au moment du choix de Pedra Branca comme site pour la construction du phare, et, d'un autre, il date des années 1847 à 1851 l'acquisition par la Couronne britannique d'un titre sur PBP.

⁸⁸ Affaire de l'*Ile de Clipperton (Mexique/France)*, 1932 6 *RGDIP*, p. 129-132 («reduces to its possession the territory in question»). Voir traduction anglaise in (1932) *AJIL*, p. 393).

⁸⁹ J. H. Moor, *Notices of the Indian Archipelago and Adjacent Countries* (Singapour, 1837), p. 269-273.

⁹⁰ MM, par. 157-164.

⁹¹ MS, par. 5.109.

⁹² MS, par. 5.102.

«une prétention de souveraineté fondée, non pas sur quelque acte ou titre en particulier, tel qu'un traité de cession, mais simplement sur un exercice continu d'autorité, implique deux éléments dont l'existence, pour chacun, doit être démontrée : l'intention et la volonté d'agir en qualité de souverain, et quelque manifestation ou exercice effectif de cette autorité»⁹³.

34

64. En l'espèce, rien n'atteste l'existence d'une «intention» ou d'une «volonté d'agir en qualité de souverain». Quant à des manifestations d'autorité, si tant est qu'il y en ait eu, elles étaient limitées aux activités du phare ou liées à celles-ci, et s'inscrivaient dans le cadre de l'autorisation accordée par le souverain, le Johor.

65. Le but recherché, en ce qui concerne l'élément subjectif—l'*animus*—, n'est pas toujours le même. Il peut varier, avec diverses conséquences. Dans certains cas, l'intention est d'acquérir la souveraineté, dans d'autres elle est d'acquérir la propriété et, dans d'autres encore, elle consiste à devenir administrateur ou gardien d'un territoire ou d'un bien immeuble hors de tout rapport de souveraineté ou de propriété. L'élément intentionnel est donc capital lorsqu'il s'agit d'apprécier la portée en droit d'actes physiques accomplis à l'égard d'un territoire. Ainsi que le relevait Charles Salomon au XIX^e siècle :

«L'Etat peut être propriétaire, comme un simple particulier, soit dans les limites de son propre territoire, soit en dehors de ces limites. D'autre part, l'occupation est à la fois un mode d'acquisition de la souveraineté et un mode d'acquisition de la propriété. En sorte que l'Etat, étant à la fois une personne du droit international et une personne du droit privé, peut acquérir par occupation, suivant les cas, soit la souveraineté, soit la propriété.»⁹⁴

35

66. Il est à noter qu'aucune des diverses formalités accomplies au moment de l'édification du phare ou une fois celui-ci achevé — la cérémonie maçonnique tenue à l'occasion de la pose de la première pierre, la fixation de la plaque dans la salle des visiteurs, l'inauguration du phare, la notification adressée à la Compagnie des Indes orientales, la publication de l'avis aux navigateurs, la promulgation des lois n^o VI et XIII relatives à l'exploitation du phare — n'exprimait ni ne dénotait la moindre intention d'acquérir la souveraineté. Le récit de la cérémonie de la pose de la première pierre paru dans le *Straits Time and Singapore Journal of Commerce* mentionnait le «monument à la mémoire de Horsburgh, ou *Phare pour toutes les nations*»⁹⁵. Il est peu probable qu'un édifice dont la construction aurait représenté la prise de possession de l'île au nom de la seule Couronne britannique fût désigné de cette manière.

67. En réalité, les formalités énoncées ci-dessus ne traduisent rien de plus que l'intention de la Compagnie des Indes orientales de devenir propriétaire du phare. La loi n^o VI de 1852, qui prévoyait que le phare Horsburgh «deviendr[ait] la propriété pleine et entière de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs», et que «[l']administration et le contrôle dudit «phare

⁹³ *Statut juridique du Groënland oriental, C.P.J.I. série A/B n^o 53, arrêt, 1933, p. 45-46. Voir aussi Sahara occidental, avis consultatif, C.I.J. Recueil 1975, p. 43, par. 92 ; Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie), arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 682, par. 134.*

⁹⁴ Ch. Salomon, *L'occupation des territoires sans maître. Etude de droit international*, Paris, A. Giard, 1889, p. 13.

⁹⁵ 28 mai 1850 ; les italiques sont de nous, cité dans le MS, par. 5.56.

Horsburgh», s'appliquant aussi à son gardien et à l'ensemble des installations y afférentes, [seraient] conférés par les présentes au gouverneur des Etablissements des détroits»⁹⁶ revêt à cet égard une importance particulière. La loi n° XIII de 1854 ne fit que confirmer ces dispositions⁹⁷. Ni l'une ni l'autre de ces lois n'énonce ni ne reflète une prétention à la souveraineté sur PBP.

68. L'affirmation de Singapour que l'avis aux navigateurs du 24 septembre 1851 «se fondait sur le présupposé selon lequel l'île où se trouvait le phare était britannique et faisait partie de Singapour»⁹⁸ n'est étayée ni par le libellé de l'avis lui-même ni par le moindre autre élément de preuve. Bien au contraire, aucun des documents de l'époque n'indique ni ne donne à penser que PBP était ou était devenue territoire britannique. Que le gouverneur Butterworth ait signé la première notification de mise en service du phare n'est pas en soi une preuve de la souveraineté sur PBP. L'autorité responsable du phare annonçait tout simplement la construction du phare Horsburgh, et décrivait celui-ci à tous ceux qui devaient en tirer profit, à savoir les navigateurs de «toutes les nations».

36

69. Tous les moyens invoqués dans le mémoire de Singapour n'attestent rien d'autre que l'existence d'un *animus domini* à l'égard du phare, autrement dit d'une intention d'en être propriétaire. Il n'est apporté aucun élément de preuve permettant d'établir une quelconque «intention» ou «volonté», de la part du Gouvernement britannique, d'agir en vue d'acquérir la souveraineté sur l'île — d'agir, autrement dit, en qualité de souverain à l'égard du territoire. Ce constat vaut aussi pour le gouvernement de Singapour, jusqu'à la date critique.

70. Les seuls propos rapportés dans le mémoire de Singapour qui pourraient éventuellement donner à penser le contraire sont ceux que tint Davidson, vénérable maître de la loge «Zetland in the East», qui, à la cérémonie de la pose de la première pierre, qualifia le «rocher» de «dépendance»⁹⁹. Néanmoins, ainsi qu'il a été relevé plus haut, la notion de «dépendance» n'implique pas nécessairement celle de «souveraineté»¹⁰⁰. Le Johor tout entier aurait pu être tenu pour une «dépendance», puisqu'il se trouvait placé sous la protection, et dans la sphère d'influence, de la Couronne britannique. Le *temenggong* lui-même, dans la lettre par laquelle il autorisait la construction du phare, écrivait : «[N]ous dépendons entièrement du Gouvernement anglais.»¹⁰¹ Davidson était un négociant¹⁰² et il n'était donc nullement au fait des questions de titre territorial ; qui plus est, il n'exerçait aucune fonction officielle au sein de l'administration. On notera du reste que le gouverneur Butterworth, qui prit la parole après lui, ne fit aucune référence à des questions de souveraineté, et ne parla pas davantage d'une prise de possession ou d'une occupation de l'île. Or, si la construction du phare avait vraiment été motivée par l'intention d'acquérir la souveraineté sur l'île, cette cérémonie aurait été l'occasion voulue d'annoncer le rattachement à la colonie d'une nouvelle parcelle de territoire. Si l'on suit la logique de Singapour, il paraît pour le moins étrange que l'intention alléguée ne se soit pas manifestée à cette occasion, ni, d'ailleurs, à aucun autre moment.

⁹⁶ MM, par. 169 ; MS, par. 6.12, 6.13.

⁹⁷ MS, par. 6.20.

⁹⁸ MS, par. 5.88.

⁹⁹ MS, par. 5.58.

¹⁰⁰ Voir ci-dessus, par. 43.

¹⁰¹ MM, par. 122.

¹⁰² Associé de MM. A. L. Johnston et C^{ie}, jusqu'en 1863 ; voir Charles Burton Burckley, *Anecdotal History of Old Times in Singapore* (Singapour : Fraser and Neave Ltd, n.d., réimpr. University of Malaya Press, Kuala Lumpur, 1965), vol. 1, p. 202, 232 ; vol. 2, p. 457.

37

71. Le compte rendu de la cérémonie que le gouverneur Butterworth adressa au gouvernement du Bengale confirme le manque de pertinence des propos du vénérable maître : il n'y est pas fait mention de la moindre acquisition de souveraineté ni d'un passage de l'île à l'état de «dépendance de Singapour». Il y est simplement relevé que, au cours de la cérémonie, fut posée «la première pierre, avec les honneurs maçonniques»¹⁰³.

72. Les moyens invoqués dans les deux mémoires mènent donc à une seule et même conclusion : l'intention de la Couronne britannique n'était pas d'acquérir la souveraineté sur PBP mais seulement d'y construire un phare, qui serait sa propriété.

D. Phares et pratique britannique en matière de prise de possession

73. Singapour admet, dans son mémoire, qu'il n'y eut pas de prise de possession *officielle* de PBP au nom de la Couronne britannique, soutenant que, dans les circonstances propres à l'île — à savoir sa petite taille et le fait qu'elle était inhabitée —, «[il] n'y avait ... aucune formalité particulière à remplir»¹⁰⁴. Au vu de la tactique qu'elle a adoptée, on comprend que Singapour insiste dans son mémoire sur l'expression «prise de possession *légale*», la substituant à celle, traditionnellement employée par le Gouvernement britannique comme par d'autres, de «prise de possession officielle». Mais la légalité de sa présence sur l'île n'est pas contestée. La question à trancher est celle de savoir si, dans les circonstances propres à la présente espèce, il y eut une prise de possession motivée par le dessein d'établir sur PBP la souveraineté britannique.

38

74. Singapour fonde sa thèse, selon laquelle aucune formalité particulière ne serait requise en matière de prise de possession, sur une unique citation tirée de la doctrine, censée rendre compte de la pratique constitutionnelle britannique, et mentionne à titre d'exemple le cas de l'Antarctique¹⁰⁵. C'est pourtant un exposé officiel présenté par le Royaume-Uni à la Cour dans le cadre des affaires relatives à l'*Antarctique* qui apporte à cette thèse le plus sûr démenti. Dans ses requêtes introductives d'instance contre l'Argentine et le Chili, le Gouvernement britannique invoquait plusieurs exemples de ce qu'il tenait pour des prises de possession. Ainsi citait-il le cas du capitaine James Cook, qui aborda en Géorgie du Sud (îles Falkland) et «en prit *officiellement* possession au nom du roi George III» ; du capitaine W. Smith, qui effectua une nouvelle visite dans les Shetland du Sud en octobre 1819, «planta le drapeau britannique, et prit *officiellement* possession, au nom du roi George III, de ce groupe d'îles» ; d'E. Bransfield, R. N., qui aborda dans l'île du roi George «et en prit *officiellement* possession au nom du roi George IV», avant d'aborder dans l'île la plus à l'est du groupe, dont il «prit *officiellement* possession au nom du roi» ; du capitaine George Powell, qui aborda dans la plus grande île des Orcades du Sud le 7 décembre 1821 et «en prit *officiellement* possession au nom du roi George IV»¹⁰⁶.

¹⁰³ MS, par. 5.59.

¹⁰⁴ MS, par. 5.90.

¹⁰⁵ MS, par. 5.90, citation de sir K. Roberts-Wray, *Commonwealth and Colonial Law* (Londres, Stevens & Sons, 1966), p. 107-108. En réalité, le passage cité par Singapour vise à distinguer les actes d'annexion accompagnant la colonisation, la conquête ou la cession, de ceux qui sont accomplis pour eux-mêmes. Roberts-Wray ne prétendait pas que la souveraineté britannique pût s'acquérir sans manifestation d'intention. Il va de soi que les actes d'annexion sont, en tant que tels, des manifestations de ce type.

¹⁰⁶ C.I.J., *Mémoires, Antarctique (Royaume-Uni c. Argentine ; Royaume-Uni c. Chili)*, 1955, p. 6-9, p. 11-12 ; les italiques sont de nous.

75. Les autorités britanniques ne firent jamais rien de tel en ce qui concerne PBP. Elles ne firent aucune déclaration proclamant officiellement la prise de possession de l'île au nom de la Couronne, ni n'affirmèrent l'appartenance de l'île à cette dernière ; l'Union Jack ne fut jamais planté ni salué au son du canon, d'un défilé ou de l'hymne national.

39

76. Dans son mémoire, la Malaisie évoque les cas d'îles dont la Couronne britannique prit effectivement possession entre 1775 et 1886. Il en ressort que la pratique britannique en matière de prise de possession comprenait certains actes officiels qui étaient la manifestation concrète de l'intention d'acquérir une souveraineté, et qui étaient aussi accomplis dans le cas des îles de petite taille, isolées et/ou inhabitées, comparables à PBP. Les autres exemples fournis ci-dessous confirment que la pratique courante, dans le cas de petites îles inhabitées — et même de rochers —, consistait en une prise de possession officielle, suivie de quelque déclaration publique de souveraineté britannique — et ce, même dans le cas des îlots et rochers proches de territoires déjà placés sous souveraineté britannique.

77. Ce dernier cas est illustré par l'exemple de la prise de possession des cayes de Morant, au large de la Jamaïque, le 12 octobre 1862. Le commandant William John Ward en prit possession au nom de S. M. britannique, produisant à titre de confirmation un certificat. La prise de possession fut ensuite proclamée au nom de la reine par le gouverneur de la Jamaïque, Edward Eyre, le 23 février 1863¹⁰⁷. Les cayes de Morant se composent de quatre petits îlots coralliens, culminant à 5 mètres, qui se trouvent à 60 kilomètres du territoire le plus proche. Situés par 17° 43' de latitude nord et 75° 90' de longitude ouest, ils sont inhabités, des pêcheurs s'y rendant de façon saisonnière¹⁰⁸.

78. Le cas de Labuan, cité plus haut¹⁰⁹, constitue un autre exemple important de prise de possession d'un territoire comparable à PBP. Il s'agit d'une île inhabitée, qui est située dans la même région et dont la prise de possession, au nom de la Couronne britannique date de la même année que, celle, prétendue, de PBP. Le capitaine Mundy du HMS *Iris* prit officiellement possession de l'île de Labuan, sur instruction du commandant en chef des forces navales des mers des Indes et de Chine, le contre-amiral sir Thomas Cochrane. Thomas Church relatait ainsi cette prise de possession :

40

«Labuan, ses dépendances et îlots, font désormais partie intégrante des possessions britanniques. Le drapeau anglais a été formellement hissé le 18 décembre [1847], avec le cérémonial et les honneurs voulus, en présence des chefs de Bornéo et d'innombrables Malais.»¹¹⁰

Le sultan avait offert Labuan à la Grande-Bretagne en août 1843. L'Amirauté britannique avait ensuite chargé le commandant Bethune d'inspecter l'île en vue d'une éventuelle prise de possession¹¹¹. Plusieurs services de l'administration britannique — tant à Londres que dans les Etablissements des détroits — furent mis à contribution ou consultés avant que ne fût prise une

¹⁰⁷ 63 *BFSP*, p. 797-798 ; 14 *Hertslet*, p. 828-829.

¹⁰⁸ Voir United Nations Environmental Programme (UNEP) Island Directory : <http://islands.unep.ch/ISP.htm>.

¹⁰⁹ Voir ci-dessus, par. 23-25.

¹¹⁰ *Papers Relating to Borneo and the Proceedings at Sarawak of James Brooke, Esq., Now Her Majesty's Commissioner and Consul-General to the Sultan and the Independent Chiefs of Borneo* (3^e série, Londres : Robson, Levey et Franklin, 1847), p. 111.

¹¹¹ Lettre du 1^{er} novembre 1844, in J. de V Allen, A. J. Stockwell et L. R. Wright, (dir. publ.), *A Collection of Treaties and other Documents Affecting the States of Malaysia 1761-1963* (Londres, Oceana Publications Inc., vol. II, 1981), p. 394-398 ; Annexes, vol. 3, annexe 12.

mesure — le rattachement d'un territoire à l'Empire britannique — revêtant une telle importance¹¹². Le 19 septembre 1846, le secrétaire en fonction du gouvernement de l'Inde adressa au gouverneur des Etablissements des détroits la copie d'une lettre faisant état de la volonté de Sa Majesté de voir l'amiral britannique chargé des mers orientales engager des mesures en vue de la prise de possession officielle de Labuan¹¹³. C'est après la conclusion, avec le sultan de Bornéo (Brunei), du traité d'amitié et d'alliance, le 18 décembre 1846, qu'eut lieu la prise de possession au nom de la Couronne britannique. Cet acte fut suivi d'autres actes officiels — échanges de correspondance entre le gouvernement des Indes et le gouverneur Butterworth¹¹⁴, notamment.

41

79. Les actes effectués sur PBP en vue de la construction du phare Horsburgh sur PBP n'ont manifestement rien à voir avec un véritable acte de prise de possession, comme dans le cas de Labuan. Il convient aussi de relever que, dans les deux cas, les protagonistes étaient les mêmes. Le capitaine Belcher avait recommandé que le phare fût édifié sur Peak Rock, et non que sur PBP. L'amiral Cochrane avait fait la recommandation inverse. Le gouverneur Butterworth joua un rôle essentiel tout au long du processus. Thomas Church traduisit les lettres par lesquelles le sultan et le *temenggong* accordèrent leur autorisation en 1844 et communiquait directement avec J. T. Thomson, l'architecte du phare. Tous savaient fort bien quelle était la marche à suivre pour prendre possession d'une île au nom de la Couronne britannique et ils l'ont suivie dans le cas de Labuan, mais pas dans celui de PBP.

80. L'exemple des îles des Cocos (Keeling) est également important, pour les raisons que nous allons exposer. Ces îles étaient inhabitées jusqu'en 1826, date à laquelle la famille Clunies-Ross, originaire de Grande-Bretagne, s'y établit en compagnie d'ouvriers malais. Les îles des Cocos (Keeling) ne furent annexées à la Couronne qu'en 1857. La prise de possession est rapportée en ces termes dans la proclamation qui fut faite le 31 mars 1857 :

«Considérant que, suivant le bon vouloir de Sa Majesté, les lords commissaires de l'Amirauté m'ont chargé de prendre possession de ces îles, dites îles des Cocos, au nom de Sa Majesté, dans le respect des formalités d'usage :

Je déclare en conséquence que ces îles, appelées îles des Cocos — y compris Northern Island ou North Keeling Island —, font dorénavant partie des possessions de Sa Majesté britannique, et sont ce jour officiellement annexées aux domaines de Sa Très Gracieuse Majesté la reine Victoria, le drapeau de l'Union royale d'Angleterre ayant, comme le veut la coutume, été déployé sur un mât érigé sur l'île principale, et acte en ayant été pris par une salve royale tirée par le *Juno*, navire de Sa Majesté britannique, en présence des habitants de la colonie et d'une garde d'honneur composée de marins de ce navire.

42

Fait aux îles des Cocos, en ce trente et unième jour de mars 1857.»¹¹⁵

¹¹² En particulier le Colonial Office, lequel souleva d'ailleurs quelques objections à l'occupation de Labuan, le Foreign Office, les lords de l'Amirauté, la Trésorerie, ainsi que d'anciens responsables connaissant la région, tels que Crawford. Voir la correspondance figurant dans le dossier du Colonial Office CO 144/1, juin 1846 ; annexes, vol. 3, annexe 15.

¹¹³ Annexes, vol. 3, annexe 16.

¹¹⁴ Voir la lettre du 2 janvier 1847 adressé au gouverneur des Etablissements des détroits par le secrétaire en fonction du gouvernement de l'Inde, et la lettre du 20 janvier 1847 adressée à G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement de l'Inde, par le gouverneur Butterworth ; annexes, vol. 3, annexes 18 et 19.

¹¹⁵ 17 *Hertslet*, p. 1196-1197.

81. Cette proclamation n'est qu'une illustration parmi bien d'autres de la pratique constante en matière d'actes de prise de possession du territoire. L'auteur souligne que «les formalités d'usage» ont été accomplies, puisqu'a notamment été «déployé, comme le veut la coutume, le drapeau de l'Union royale». Même lorsque la prise de possession était le fait de personnes privées, sujets britanniques, celles-ci au moins plantaient le drapeau de l'Union, puis proclamaient officiellement l'appartenance du territoire acquis à la Couronne britannique¹¹⁶. Que les autorités britanniques n'aient pas accompli pareilles formalités dans le cas de PBP, en dépit des multiples occasions qui leur en furent données (première visite de J. T. Thomson dans l'île, pose de la première pierre, inauguration du phare, etc.), ne peut s'expliquer que d'une seule façon : il n'était nullement dans leur intention d'acquérir la souveraineté sur un site que son détenteur effectif avait mis à leur disposition à la seule et expresse fin d'y bâtir un phare. Il est de même évident que, à la différence de ce qui se produisait lors de véritables prises de possession, ni le Gouvernement britannique ni la Compagnie des Indes orientales n'émirent la moindre instruction tendant à ce qu'il soit pris possession de PBP au nom de la Couronne britannique.

82. Citons encore, à titre d'exemple, la prise de possession officielle à laquelle donna lieu, le 3 octobre 1825, la cession à la Grande-Bretagne des territoires du roi de Sherbro et de la reine de Ya Comba. La proclamation du gouverneur général de Sierra Leone se lit comme suit :

«A qui de droit. Nous avons pris possession desdits royaumes au nom de Sa Majesté et ces royaumes, par les pouvoirs qui nous sont conférés, feront dorénavant partie intégrante de la colonie de Sierra Leone, et seront dès lors assujettis aux lois relatives à la navigation et aux autres lois de la métropole et de ladite colonie.»¹¹⁷

43 D'autres exemples seront donnés plus bas, à propos du rattachement de territoires à telle ou telle colonie britannique et du déploiement du drapeau de l'Union à l'occasion d'actes de prise de possession¹¹⁸.

83. Cherchant à masquer la faiblesse de la thèse d'une «prise de possession légale», Singapour prétend que les formalités accomplies dans le cadre de la prise de possession d'un territoire sont celles d'un acte d'annexion. Dans son mémoire, elle affirme, d'un côté, que, dans le cas de PBP, «la formalité de l'annexion [était] superflue» et, de l'autre, que le processus de construction du phare «attest[e] clairement la volonté de la Couronne britannique d'*annexer* Pedra Branca»¹¹⁹. Si l'on comprend bien le propos de Singapour, il n'y aurait donc pas eu annexion de PBP mais seulement une «volonté de la Couronne britannique d[e l]'annexer». En réalité, ainsi qu'il ressort clairement des écritures des deux Parties, il n'y eut ni l'une ni l'autre.

84. Le terme «annexion» a été utilisé dans différents contextes et dans des acceptions diverses. D'après Lord McNair,

«ce mot n'est guère un terme technique, et il est peut-être davantage employé par les administrateurs et les hommes politiques que par les juristes. Il sert essentiellement à désigner l'acte officiel par lequel un Etat signifie l'acquisition d'un territoire qu'il a

¹¹⁶ Voir H. A. Smith, *Great Britain and the Law of Nations* (Londres, P. S. King & Son, 1935), p. 28.

¹¹⁷ 14 *Hertslet*, p. 950-951.

¹¹⁸ Voir ci-dessous, par. 87-89.

¹¹⁹ MS, par. 5.91 ; les italiques sont de nous.

conquis et s'est approprié par assujettissement, ou qui se trouvait au préalable sous sa protection ou sous son administration. Il est moins fréquemment et à moins bon escient employé pour désigner l'acte officiel par lequel un Etat signale l'occupation d'une *terra nullius*.»¹²⁰

44 85. La définition de l'annexion dont se rapprocherait le plus le cas présent est celle qu'a donnée T. J. Lawrence :

«l'occupation internationale effective se compose de deux éléments indissociables — l'*annexion* et la *colonisation*. Par l'acte officiel d'*annexion*, l'Etat notifie son intention de considérer dorénavant le territoire annexé comme une partie intégrante de ses possessions.»¹²¹

86. L'annexion peut aussi renvoyer à une mesure législative formelle plaçant officiellement le territoire sous la souveraineté de l'Etat. Ainsi que nous le démontrerons plus bas, ce terme était employé, dans la pratique britannique, pour désigner le rattachement d'un territoire à une unité coloniale donnée de l'Empire. Singapour semble contester la nécessité d'un acte législatif. La raison en est évidente : le seul acte législatif accompli par le Gouvernement britannique à l'égard de PBP fut l'adoption de la loi des Indes n° VI de 1852, laquelle disposait seulement que le phare édifié sur Pedra Branca «deviendr[ait] la propriété pleine et entière de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs», et restait muette sur la question de la souveraineté à l'égard de l'île elle-même¹²².

45 87. Indépendamment de la terminologie employée, il a été démontré qu'il n'y eut pas de prise de possession de PBP au nom de la Couronne britannique. Quant au deuxième sens du terme «annexion» mentionné ci-dessus, il est un point qui ne saurait faire de doute : indépendamment même de tout nouvel acte d'annexion, une mesure législative eût, à un moment ou à un autre, été nécessaire pour déterminer quelle serait l'autorité responsable de l'île. Telle a toujours été la pratique suivie en matière de rattachement de territoires à l'Empire britannique — aussi petits, isolés ou inhabités qu'ils aient été. Le cas de l'Antarctique, l'exemple donné dans le mémoire de Singapour¹²³, l'illustre clairement. Par lettres patentes du 21 juillet 1908, le gouverneur des îles Falkland fut nommé gouverneur de la terre de Graham et des îles de l'Antarctique, dont il fit des dépendances des îles Falkland. Aux termes de la requête introductive d'instance déposée par la Grande Bretagne dans les affaires relatives à l'*Antarctique*, «[l]e titre britannique sur les îles et territoires des Dépendances fut donc officiellement confirmé et précisé par les lettres patentes émises en 1908 et 1917»¹²⁴.

88. On trouve de nombreux autres exemples de petites îles qui furent officiellement assujetties à la souveraineté britannique. Parmi elles figurent les îles Ichaboe et Penguin. Après en avoir dûment pris possession au nom de la reine les 21 juin 1861 et 5 mai 1866, respectivement, le gouverneur de la colonie du cap de Bonne-Espérance proclama le 16 juillet 1866 leur annexion à cette dernière. Par lettres patentes publiées le 27 février 1867, la Grande-Bretagne nomma le

¹²⁰ Lord McNair, *International Law Opinions* (Cambridge, CUP, 1956), vol. I, p. 285, note de bas de page 1.

¹²¹ T. J. Lawrence, *The Principles of International Law* (Londres, MacMillan, 1895), p. 147 ; les italiques sont dans l'original.

¹²² Voir ci-dessous, par. 347-349.

¹²³ MS, par. 5.90.

¹²⁴ *Antarctique (Royaume-Uni c. Argentine ; Royaume-Uni c. Chili)*, C.I.J. Mémoires, 1955, par. 17, p. 16. Pour le texte des lettres patentes, voir *ibid.*, annexe I, p. 39.

gouverneur du cap de Bonne-Espérance gouverneur de ces «îles, îlots et rochers» et autorisa leur annexion à la colonie du cap de Bonne-Espérance. Mais même cet acte officiel n'était pas jugé suffisant : «Des doutes ayant été conçus quant à la légalité de ladite annexion [par le gouverneur du cap]», la loi de 1874 sur les îles Ichaboe et Penguin fut adoptée afin de régulariser la situation. De ces documents, il ressort aussi que le conseil législatif de la colonie aurait dû participer au processus d'annexion, et que le Gouvernement britannique aurait dû en être informé et être consulté pour décision finale¹²⁵. Ichaboe est une petite île d'une superficie de 6,5 hectares, située à 1,5 kilomètre environ du continent, à 48 kilomètres au nord de la ville de Lüderitz, en Namibie¹²⁶. Les îles Penguin, qui regroupent Hollandsbird, Mercury, Long Island, Seal Island, Penguin Island, Halifax, Possession, Albatross Rock, Pomona, Plum-Pudding et Roast Beef ou Sinclair's island, se trouvent également au large de la Namibie.

46

89. Parmi les autres cas de rattachement d'îles ou autres territoires à une colonie, à une possession ou à un protectorat qui relevait déjà de l'autorité britannique figurent les exemples suivants :

- Par lettres patentes du 30 mai 1872, la reine nomma le gouverneur de la colonie de Queensland gouverneur de toutes les îles situées à moins de 60 milles du littoral de sa colonie. Par une proclamation faite le 22 août 1872, le gouverneur annexa ces îles à la colonie¹²⁷.
- Par lettres patentes du 10 octobre 1878, le gouverneur de la colonie de Queensland fut nommé gouverneur de certaines îles du détroit de Torres, et autorisé à les déclarer annexées à sa colonie, et partie intégrante de celle-ci, sitôt votée une loi à cet effet¹²⁸.
- Les lettres patentes du 17 décembre 1880 se lisaient comme suit :

«l'île de Rotuma et ses dépendances, constituées de l'ensemble des îles, rochers, récifs et zones de pêche situés entre le 12° et le 15° parallèles de latitude sud et entre le 175° et le 180° méridien de longitude est feront dorénavant partie de nos successions.

2. Par la présente, nous autorisons en outre l'actuel gouverneur de ladite colonie de Fidji, au moyen de cette même proclamation ou de toute autre signée de son nom et marquée du sceau de cette colonie, à déclarer que, à compter du jour indiqué dans la proclamation en question, ladite île de Rotuma et ses dépendances, telles que décrites ci-dessus, seront annexées à la colonie de Fidji et en feront partie ; et nous déclarons par la présente que, à compter du jour ainsi fixé, l'île de Rotuma et ses dépendances feront partie de notre colonie de Fidji, et seront soumises aux lois qui y seront en vigueur.»¹²⁹

47

- Une déclaration, faite le 3 août 1885, se lit ainsi : «Il est déclaré, par la présente, que l'île Trobriand ainsi que toutes les îles proches de la Nouvelle-Guinée situées au sud du 8° parallèle de latitude sud seront rattachées audit protectorat [de Nouvelle-Guinée].»¹³⁰

¹²⁵ 67 *BFSP*, p. 554-557, 1121-1124.

¹²⁶ Unité de la démographie aviaire, département de statistiques, Université du Cap : <http://web.uct.ac.za/depts/stats/adu/ichaboe.htm>

¹²⁷ 65 *BFSP*, p. 1214-1215.

¹²⁸ 70 *BFSP*, p. 262-263, 543-545.

¹²⁹ 71 *BFSP*, p. 130 [traduction du Greffe].

¹³⁰ 76 *BFSP*, p. 421 [traduction de Greffe]. En 1888, le protectorat de Nouvelle-Guinée fut rattaché aux dominions de Sa Majesté ; voir la proclamation du 4 septembre 1888, 79 *BFSP*, p. 883.

- Dans une proclamation du 28 septembre 1901, le capitaine Reginald G. O. Tupper du HMS *Pylades* déclarait : «Moi, Reginald Godfrey Otway Tupper, je hisse le drapeau britannique, attestant par ce geste l'élargissement à l'île Océan, ou Panoopa, de la juridiction du commissaire résident et du commissaire adjoint du protectorat des îles Gilbert et Ellice.»¹³¹
- Par une proclamation faite le 15 septembre 1875, le territoire de Transkei et du Griqualand Est fut annexé à la colonie du cap de Bonne-Espérance¹³².
- Par une proclamation faite le 15 octobre 1879, le territoire de Transvaal fut rattaché aux possessions de Sa Majesté en Afrique du Sud¹³³.
- Par une proclamation faite le 15 octobre 1880, la province du Griqualand Ouest fut annexée à la colonie du cap de Bonne-Espérance¹³⁴.
- Par une proclamation faite le 25 octobre 1886, le pays de Xesibe fut annexé à la partie de la colonie du cap de Bonne-Espérance connue sous le nom de Griqualand Est¹³⁵.

48

90. Les questions relatives à l'acquisition de la souveraineté étaient soumises par les autorités coloniales au Gouvernement britannique à Londres. Il en allait de même pour les communications internes entre les différents ministères. Ainsi qu'indiqué plus haut, le Foreign Office était informé de tout rattachement de territoire à l'Empire britannique et avait en la matière son mot à dire. C'était au gouvernement de Londres qu'il revenait de prendre la décision finale en matière d'acquisition de souveraineté. Les actes de prise de possession étaient accomplis sur instruction du Gouvernement britannique, ou soumis à son approbation.

91. Les exemples cités ci-dessus montrent combien le Gouvernement britannique était formaliste et scrupuleux en matière d'acquisition de souveraineté sur un territoire. S'il avait voulu étendre la souveraineté britannique à PBP, il aurait à n'en pas douter pris les mesures qui s'imposaient pour, dans un premier temps, établir cette souveraineté, et, dans un second temps, désigner par voie législative l'autorité britannique qui eût été responsable de l'île. Il ne se produisit rien de tel en ce qui concerne PBP. De fait, il n'y a pas trace d'échanges laissant envisager ne serait-ce que la possibilité d'acquérir la souveraineté sur PBP. Il n'y eut pas le moindre acte du gouverneur des Etablissements des détroits, du corps législatif de la colonie, de la Compagnie des Indes orientales ou du gouvernement de Sa Majesté britannique, emportant annexion ou rattachement, ou signifiant d'une quelconque autre façon que PBP serait désormais sous souveraineté britannique et ferait partie de la colonie des Etablissements des détroits ou de quelque autre unité administrative britannique. La pratique britannique en matière de prise de possession et de rattachement de territoires à la Couronne britannique, tout comme la pratique britannique en matière d'administration de phares (examinée aux chapitres 6 et 7), prouve sans équivoque que la Grande-Bretagne n'avait nullement l'intention d'acquérir la souveraineté sur PBP, et qu'elle ne l'a, du reste, pas acquise.

92. Dans son mémoire, la Malaisie a cité deux exemples de prises de possession — les îles des Cocos (Keeling) et l'île Christmas —, parce qu'il s'agissait d'îles dont le Gouvernement

¹³¹ 23 *Hertslet*, p. 1200.

¹³² 70 *BFSP*, p. 1253-1255.

¹³³ 70 *BFSP*, p. 1255-1258.

¹³⁴ 71 *BFSP*, p. 300.

¹³⁵ 77 *BFSP*, p. 953-954.

49

britannique avait décidé de confier l'administration à la colonie des Etablissements des détroits — soit l'entité qui, selon Singapour, aurait établi la souveraineté britannique sur PBP. Par lettres patentes du 1^{er} février 1886 et du 8 janvier 1900, le gouverneur des Etablissements des détroits fut nommé, respectivement, gouverneur des îles des Cocos (Keeling) et de l'île Christmas, et autorisa le rattachement de celles-ci à la colonie des Etablissements des détroits¹³⁶. Cette pratique atteste clairement que l'incorporation de nouveaux territoires à la colonie des Etablissements des détroits supposait l'exécution de certains actes législatifs officiels. Ainsi qu'il ressort du mémoire de la Malaisie, il n'y eut, dans le cas de PBP, aucun acte de cette nature, pour la simple et bonne raison que cette île ne fut jamais considérée comme un territoire britannique.

E. Les actes invoqués par Singapour ne sont pas pertinents aux fins d'une prise de possession

93. Singapour prétend être entrée en possession de PBP «légalement», au motif que la décision de construire le phare fut prise par la Couronne britannique et que tout le processus d'élaboration du projet, de choix du site et de construction fut soumis au contrôle et à l'approbation du Gouvernement britannique et de ses représentants.

94. Dans cette section, la Malaisie cherchera à déterminer si les actes qui ont conduit à la construction du phare peuvent, individuellement ou conjointement, être assimilés à une prise de possession et, partant, venir au soutien de la thèse de Singapour.

i) Processus ayant conduit au choix de PBP comme emplacement du phare Horsburgh

50

95. Singapour laisse entendre que c'est au directoire de la Compagnie des Indes orientales que l'on doit l'idée de bâtir un phare sur PBP. C'est tout à fait faux. L'idée de construire le phare trouve son origine dans une initiative privée, celle de négociants de Canton désireux d'honorer la vie et l'œuvre de James Horsburgh, ainsi que l'a démontré la Malaisie dans son mémoire¹³⁷. En réalité, la Compagnie des Indes orientales rejeta par deux fois une proposition en ce sens. Le directoire n'agit comme il le fit qu'en réponse aux sollicitations réitérées des négociants¹³⁸.

96. Il est également faux d'attribuer, comme le fait Singapour, le choix du nom du phare, en 1849, au directoire de la Compagnie des Indes orientales¹³⁹. Si la Compagnie des Indes orientales accepta de l'appeler ainsi, ce furent les négociants qui eurent l'idée d'honorer le nom de

¹³⁶ Voir le mémoire de la Malaisie, et tout particulièrement les paragraphes 162-163. Par lettres patentes du 10 septembre 1878, les îles des Cocos (Keeling) avaient auparavant été annexées à l'île de Ceylan. Emises pour parachever leur annexion, ces lettres patentes disposaient :

«Considérant qu'il a, le 31^e jour de mars 1857, dûment été pris possession, pour nous et en notre nom, des îles des Cocos, y compris de l'atoll du nord, la North Keeling Island, se trouvant dans l'Océan indien, par 12° 5' de latitude sud et 96° 53' de longitude est ; et considérant que des doutes ont été conçus quant à la légalité de cette annexion par proclamation desdites îles des Cocos ou Keeling, et qu'il convient de dissiper ces doutes ; et considérant qu'il convient en outre que lesdites îles des Cocos ou Keeling (ci-après dénommées les «îles des Cocos») soient annexées à la colonie de notre île de Ceylan et ses dépendances, et en fassent partie, et que les affaires des îles des Cocos soient administrées par un gouverneur...»

¹³⁷ MM, par. 107-109 ; MS, par. 5.18-5.19, 5.60-5.61.

¹³⁸ Voir la lettre du 13 novembre 1839 adressée à S. G. Bonham, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par H. T. Prinsep, secrétaire du gouvernement de l'Inde ; la lettre du 29 janvier 1845 adressée à G. A. Bushby par C. Beadon, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale (annexes, vol. 3, annexes 11 et 13, respectivement), et la lettre du 31 août 1842 adressée à S. G. Bonham par G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement du Bengale (MM, annexe 39).

¹³⁹ MS, par. 5.45.

James Horsburgh en bâtissant un phare¹⁴⁰. Singapour cherche simplement à dissocier l'entreprise de construction du phare sur PBP de toutes les précédentes initiatives visant à rendre hommage à James Horsburgh qui mentionnaient «Pedra Branca» entre autres emplacements possibles.

51

97. Un groupe de négociants de Bombay était même allé plus loin, demandant que le phare fût baptisé «Horsburgh». Dans une lettre qu'ils adressèrent au secrétaire de la chambre de commerce à Singapour, ils subordonnaient leur soutien financier à cette condition, écrivant : «Nous tenons à vous faire connaître que nous sommes disposés à remettre le montant ci-dessus (à savoir 4308 roupies, collectées à Bombay) au comité de Singapour, sous réserve que le phare en question s'appelle «phare Horsburgh.»¹⁴¹

98. Il est faux, aussi, d'affirmer que les travaux de construction furent financés par la Compagnie des Indes orientales. Ainsi que le précise la plaque dévoilée le jour de l'inauguration, le 15 octobre 1851, le phare Horsburgh fut «édifié à l'initiative de négociants britanniques, avec l'aide généreuse de la Compagnie de Indes orientales»¹⁴². Des fonds furent réunis par des négociants de différents pays¹⁴³. Le directoire de la Compagnie des Indes orientales, qui hésitait à avancer des fonds, parla de «prêt» à propos du déficit que la Compagnie serait appelée à combler aux fins de la construction du phare¹⁴⁴. Dans une lettre adressée au gouverneur général en conseil, G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement des Indes, indiquait :

«Nous admettons volontiers qu'il convient d'accorder toutes les facilités possibles à la navigation dans le détroit de Singapour et à l'entrée de la mer de Chine...

Nous sommes toutefois opposés au principe de l'affectation d'une somme supplémentaire (quel qu'en soit le montant) prélevée sur les revenus des Indes à des fins profitant également à l'ensemble des navires fréquentant le détroit de Malacca et des mers de Chine et nous pensons que les fonds additionnels requis pour la construction et l'entretien d'un phare près de Singapour devraient — conformément à la pratique observée dans toutes les autres parties du monde — être levés auprès des entreprises de transport maritime auxquelles cet ouvrage devrait *spécifiquement* profiter.»¹⁴⁵

99. Cette position, adoptée alors que Peak Rock était l'emplacement provisoirement retenu pour abriter le phare, fut réaffirmée lorsque le choix définitif du site se porta sur PBP. Dans une lettre adressée à F. J. Halliday, secrétaire du gouvernement du Bengale, G. A. Bushby écrivait :

¹⁴⁰ Voir MM, annexe 30.

¹⁴¹ Lettre du 22 janvier 1846 adressée au secrétaire de la chambre de commerce de Singapour par les membres restants d'un comité de négociants formé en 1837 ; annexes, vol. 3, annexe 14.

¹⁴² MM, par. 153 ; MS, par. 5.86.

¹⁴³ Voir J. T. Thomson, *Account of the Horsburgh Lighthouse*, 6 *Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia* 376 (1852), p. 496, MS, annexe 61 («rapport Thomson»).

¹⁴⁴ MS, par. 5.27.

¹⁴⁵ Lettre non datée jointe à la lettre du 10 mai 1847 adressée au gouverneur W. J. Butterworth par le sous-secrétaire du Bengale ; annexes, vol. 3, annexe 20 ; les italiques sont de nous.

52

«Son Honneur comprendra que l'honorable directoire a avalisé la proposition et s'est joint aux autorités locales et au gouvernement des Indes pour préférer le site de Pedra Branca à celui de Peak Rock sur l'île Romania extérieure...

L'honorable directoire considère inacceptable que les ressources générales des Indes soient grevées d'une dépense visant un tel objet et il propose la levée d'une taxe proportionnelle à leur tonnage sur les navires marchands à titre de droits de phare afin de rembourser le gouvernement des fonds qu'il aurait éventuellement avancés pour la construction du phare et pour le règlement des dépenses courantes liées au bâtiment...»¹⁴⁶

Une telle opposition du directoire à l'emploi des deniers de l'Etat pour financer le phare ne saurait cadrer avec l'argument de Singapour selon lequel l'octroi de fonds publics démontrerait l'intention d'acquérir la souveraineté territoriale.

100. Le fait que «[s]euls les représentants du Gouvernement britannique prirent part au processus de sélection»¹⁴⁷ est sans incidence sur le différend. Que le phare ait été bâti par la Compagnie des Indes orientales, par l'entremise de la colonie des Etablissements des détroits, n'est pas contesté. Mais, ainsi que démontré, si le site de PBP fut en définitive retenu, il le fut indépendamment de toute considération de souveraineté¹⁴⁸ : celui de Barn Island avait été écarté parce que le directoire ne souhaitait pas imposer de droits de port aux navires faisant escale à Singapour, et Peak Rock le fut pour des raisons ayant trait à la navigation.

53

101. La ligne de conduite invariablement observée par les autorités britanniques en matière de construction de phares hors du territoire de Singapour comprenait deux éléments : premièrement, obtenir l'autorisation du Johor et, deuxièmement, ne pas établir la souveraineté sur le territoire où le phare était bâti. Il en alla ainsi pour les quatre phares que les autorités britanniques édifièrent ou envisagèrent d'édifier au-delà de la limite des dix milles de Singapour : PBP, Cape Rachado, Pulau Pisang et Pulau Aur¹⁴⁹.

102. Comme l'a démontré la Malaisie dans son mémoire, l'autorisation de construire le phare accordée par le Johor valait pour tout emplacement «pr[oche] de Point Romania ... ou en tout autre lieu [jugé] approprié»¹⁵⁰.

ii) La prétendue «prise de possession» de PBP en 1847 ou à une date ultérieure

103. La question en jeu en l'espèce n'est pas de savoir qui a bâti et exploité le phare, mais de déterminer si sa construction est assimilable à un acte de prise de possession de l'île. Il ne saurait faire de doute que le phare Horsburgh fut construit par la Compagnie des Indes orientales, dont il était la propriété. Les travaux de construction, il va de soi, furent menés à bien et supervisés par les autorités britanniques. La question à trancher ici est celle de savoir si les travaux de construction furent réalisés dans le dessein d'acquérir la souveraineté sur PBP.

¹⁴⁶ Lettre du 24 avril 1847 ; MS, annexe 19.

¹⁴⁷ MS, par. 5.33.

¹⁴⁸ MM, par. 107-117.

¹⁴⁹ Voir MM, annexes 62, 64 et 89.

¹⁵⁰ Voir ci-dessous, par. 135.

104. De même, le fait que le choix de l'emplacement du phare se porta en définitive sur PBP n'atteste pas, en soi, l'intention d'acquérir la souveraineté sur cette île. Ainsi que l'a démontré la Malaisie dans son mémoire, les emplacements envisagés comprenaient, indifféremment, des îles relevant ou non du territoire de Singapour ou de celui du Johor¹⁵¹. Des moyens soumis par l'une et par l'autre des Parties, il ressort que le choix du site était motivé non par des questions de souveraineté, mais par des considérations financières et le souci d'assurer la sécurité de la navigation.

54

105. La thèse de Singapour consistant à reconnaître une qualité souveraine aux activités de J. T. Thomson, géomètre du gouvernement à Singapour, pendant les travaux de construction du phare Horsburgh est contredite par les faits, Thomson ayant notamment reçu, pour ces travaux, une rémunération distincte de son traitement de géomètre¹⁵².

106. Ce que Singapour présente tantôt comme la première étape de la prise de possession de PBP, tantôt comme le parachèvement d'une «prise de possession légale», en 1847, se résume à une visite effectuée par Thomson aux fins de déterminer la faisabilité du projet et de poser sept piliers de briques devant permettre d'apprécier la force des vagues¹⁵³. Outre qu'il ne s'agissait pas de faire effectivement main basse sur l'île et que ne saurait en être déduite la moindre intention d'acquérir la souveraineté sur elle, il convient de noter que Thomson se rendit également sur Peak Rock dans le même but : apprécier s'il serait possible d'y bâtir le phare. A l'évidence, on ne saurait voir dans cette visite une prise de possession (ni même une première étape sur cette voie), puisque nul ne conteste que Peak Rock relevait du Johor¹⁵⁴.

107. Singapour, dans son mémoire, apporte elle aussi la preuve que le simple fait de débarquer dans une île n'équivaut pas à en prendre possession, lorsqu'elle indique que «sir Stamford Raffles débarqua à Singapour [en 1819] pour y établir un comptoir au nom de la Compagnie anglaise des Indes orientales»¹⁵⁵. On le sait, nul ne vit là un acte de prise de possession, et ce n'est pas de cette année que date l'acquisition par la Compagnie des Indes orientales de la souveraineté sur Singapour. En outre, l'établissement du comptoir était subordonné à l'autorisation du souverain dont relevait le territoire, à savoir le Johor¹⁵⁶. La ligne de conduite suivie, s'agissant de l'édification d'un phare sur PBP, fut la même. Avec une différence frappante : lorsque, par la suite, la Compagnie des Indes orientales voulut établir la souveraineté sur Singapour et ses dépendances, elle conclut à cet effet avec le Johor un traité de cession ; en ce qui concerne PBP, en revanche, cette intention était inexistante et aucun traité de ce type ne fut donc conclu.

iii) Activités des canonnières et «maintien de l'ordre public dans la région»

55

108. L'activité de canonnières, ou la présence de canons, n'est pas en soi une manifestation de souveraineté. Alors qu'il était envisagé de construire le phare sur Peak Rock, le capitaine Belcher et J. T. Thomson songèrent à y bâtir une tour équipée d'un canon, afin de protéger l'édifice contre les pirates¹⁵⁷ ; J. T. Thomson prévoyait de même qu'une canonnière assurerait la protection

¹⁵¹ MM, par. 110-117.

¹⁵² MS, annexe 27.

¹⁵³ MS, par. 5.49, 5.95.

¹⁵⁴ MS, par. 5.36-5.38.

¹⁵⁵ MS, par. 3.3.

¹⁵⁶ MM, par. 45-46.

¹⁵⁷ MS, annexes 11-12.

des opérations «du début à la fin» des travaux de construction du phare¹⁵⁸. Or, nul ne conteste que Peak Rock se trouvait placée sous la souveraineté du Johor. Lorsque les travaux commencèrent sur PBP, deux canonnières furent détachées — l'une abritant les quartiers de Thomson, l'autre servant au «ravitaillement de l'île en eau et autres provisions depuis Point Romania et Singapour et au transport des ouvriers»¹⁵⁹. Thomson proposa même de «poster le *Charlotte* à Point Romania», qui relevait sans conteste de la souveraineté du Johor, «afin de pouvoir le dépêcher jusqu'au rocher en cas de besoin»¹⁶⁰. Ces activités n'attestaient d'aucune façon l'exercice d'attributions souveraines. Il est à noter que la canonnière apportait eau et provisions de Point Romania¹⁶¹.

56

109. La présence et l'activité de canonnières découlaient en revanche du souci de protéger une possession britannique et des dispositions du traité Crawford, aux termes duquel les parties étaient convenues de lutter contre la piraterie. Ainsi que démontré, les autorités du Johor avaient également entrepris de combattre la piraterie dans ces régions et œuvrèrent, dans bien des cas, de conserve avec les autorités britanniques. La Malaisie, dans son mémoire, cite l'exemple d'une flottille commune, composée d'une canonnière britannique et de quatre bateaux appartenant au *temenggong*, escortant une petite embarcation «au-delà de Pedra Branca»¹⁶². Rappelons par ailleurs que le gouverneur Butterworth remit au *temenggong* une épée en témoignage de reconnaissance pour ses services en matière de répression de la piraterie¹⁶³. Les fonctionnaires britanniques se rendaient souvent dans d'autres parties du Johor, un Etat relevant, aux termes du traité anglo-néerlandais de 1824, de la sphère d'influence britannique. Cette activité ne remettait nullement en question la souveraineté territoriale du Johor, elle n'était pas destinée à accroître l'étendue de celle de Singapour et elle n'eut, du reste, aucun effet de ce type.

110. Ce que Singapour présente comme le maintien par J. T. Thomson de l'«ordre public» sur PBP n'était ni plus ni moins que le contrôle de l'exécution par les ouvriers de leurs engagements contractuels et l'exercice de l'autorité habituellement dévolue au maître architecte ou ingénieur sur un chantier. Singapour n'apporte aucune preuve que Thomson ait eu «la responsabilité générale du maintien de l'ordre public au voisinage de Pedra Branca»¹⁶⁴. A l'appui de cette thèse, elle ne relate dans son mémoire qu'un seul incident : la mutinerie du commandant et de l'équipage du *Nancy* et leur souhait de regagner Singapour. Or, la décision que prit Thomson — attendre l'arrivée du vapeur *Hooghly* — montre au contraire que celui-ci n'était investi d'aucune autorité publique. Ainsi qu'il l'a relaté dans son rapport, Thomson demanda alors au capitaine du *Hooghly* de placer le *Nancy* sous l'autorité de son canonnier et de certains membres de son équipage en attendant «les instructions du conseiller résident sur le sort à réserver aux mutins»¹⁶⁵.

111. Il mérite d'être relevé que les Britanniques avaient envisagé de demander au *temenggong* de fonder, sous l'autorité d'un chef local, un village à Point Romania aux fins de prêter main forte aux gardiens du phare «en cas d'urgence»¹⁶⁶. Ils renoncèrent à l'idée d'y poster

¹⁵⁸ MS, annexe 12.

¹⁵⁹ MS, annexe 34.

¹⁶⁰ Lettre du 2 novembre 1850 adressée à M. Church, conseiller résident, par J. T. Thomson, MS, annexe 47.

¹⁶¹ Voir J. T. Thomson, *Account of the Horsburgh Lighthouse*, p. 408, MS, annexe 61.

¹⁶² MM, par. 142.

¹⁶³ MM, par. 143.

¹⁶⁴ MS, par. 5.79.

¹⁶⁵ Comparer le paragraphe 5.79 du mémoire de Singapour et le passage de l'ouvrage de Thomson, *Account of the Horsburgh Lighthouse*, p. 424, MS, annexe 61.

¹⁶⁶ MM, par. 146.

57

une force navale britannique, notamment parce qu'il leur eût alors fallu obtenir l'autorisation du Johor, puisque Point Romania «appart[enait] au souverain de Johore, où les Britanniques n'[avaient] en droit aucune compétence»¹⁶⁷. Singapour, dans son mémoire, donne de ce projet une interprétation erronée lorsqu'elle affirme qu'«[a]ucune question de ce type ne fut soulevée en ce qui concerne Pedra Branca»¹⁶⁸. Tout d'abord, il ne fut jamais envisagé de construire un poste naval sur PBP. Ensuite, le seul édifice permanent bâti sur l'île était le phare, dont la construction avait déjà été autorisée par le Johor. Enfin, si c'était au *temenggong* qu'il appartenait de poster une force navale à Point Romania afin de protéger les gardiens du phare et de leur prêter assistance en cas d'urgence, cela veut dire que c'était bien au Johor, et non aux Etablissements des détroits, qu'était reconnue la responsabilité du «maintien de l'ordre public».

112. En outre, le *temenggong* continua de contrôler les activités de pêche au voisinage de PBP après la construction du phare Horsburgh, accordant des licences et exerçant sa compétence pénale dans les eaux du Johor. Les autorités britanniques en avaient conscience et continuaient de circonscrire l'exercice de leur compétence au périmètre de 10 milles géographiques de l'île de Singapour prévu par le traité Crawford. Elles n'entreprirent jamais d'étendre leur juridiction sur les espaces maritimes entourant PBP une fois le phare achevé. Les faits concernant certains incidents survenus dix ans après la fin des travaux en apporte confirmation.

113. Les permis de pêche délivrés par le *temenggong*, ou «permis du Johore», étaient ainsi libellés :

«Le présent permis, délivré par Son Altesse le tumongong Sree Maharajah de Johore confère à [nom du titulaire] le droit de pêcher dans les eaux du Johore sans gêne ni entrave de quiconque; il lui est interdit de jeter ses filets à moins de cinquante brasses d'une nasse (*kelong*) quelconque, sous peine de saisie. Ce permis sera valide pour une durée de six mois.»¹⁶⁹

58

114. Au sujet de l'expression «pêcher dans les eaux du Johore», R. Macpherson, conseiller résident de Singapour, sollicite l'avis du gouvernement des Etablissements des détroits sur l'étendue de la compétence du *temenggong* dans les termes suivants :

«Il pose naturellement la question de savoir jusqu'où s'étend, en mer, la compétence revendiquée par le gouvernement du Johore, et sur quels textes ce dernier fonde sa revendication. La totalité des îles situées à moins de dix milles de Singapour ont été cédées au Gouvernement anglais par traité, et autour de ces îles, de même que le long de la côte de Singapour, les habitants du Johore ont, en commun avec les pêcheurs battant notre pavillon, qu'ils soient résidents ou non, pleine et entière liberté de pêcher. Même à supposer défendable la présomption de souveraineté du tumongong, les bons offices devraient à tout le moins être réciproques.»

¹⁶⁷ MM, par. 146-147, et annexe 59 ; MS, par. 5.99 et annexe 48.

¹⁶⁸ MS, par. 5.99.

¹⁶⁹ Annexe de la lettre du 2 mai 1861 adressée à M. Protheroe, secrétaire par intérim du gouverneur des Etablissements des détroits par R. Macpherson, conseiller résident de Singapour, jointe dans la correspondance du 9 janvier 1862 adressée au secrétaire d'Etat aux affaires indiennes par le gouvernement du Bengale, dossier du Colonial Office CO 273/5 ; annexes, vol. 3, annexe 24, p. 15.

Le conseiller résident de Singapour terminait sa lettre en soulevant la question «de savoir si Son Altesse le tumongong exer[çait] *sur la mer marquant la limite entre Singapour et le Johore une compétence* lui donnant le droit d'interdire à nos pêcheurs d'y exercer leurs activités sans un permis estampillé de son sceau»¹⁷⁰. La référence à «la mer marquant la limite entre Singapour et le Johore» renvoie indubitablement au périmètre de 10 milles de l'île de Singapour.

115. Cette échange trouve son origine dans un certain nombre d'incidents distincts impliquant, d'un côté, des pêcheurs chinois résidant à Singapour et, de l'autre, des *panghaloos* (chefs autochtones placés sous l'autorité du *temenggong*) ou sujets malais du Johor. Ces incidents furent consignés dans la correspondance officielle échangée entre 1861 et 1862, soit dix ans après l'inauguration du phare Horsburgh. Certains eurent lieu dans un rayon de 10 milles géographiques de l'île de Singapour, d'autres au-delà. Les uns concernaient l'acquittement de droits de pêche, d'autres des voies de fait subies par des pêcheurs. Tous ces incidents révèlent que la construction du phare sur PBP ne modifia nullement l'étendue de la zone maritime relevant de la juridiction de Singapour et que les autorités britanniques continuèrent de ne revendiquer comme leurs, conformément aux dispositions du traité Crawford, que les eaux situées à moins de 10 milles géographiques de l'île de Singapour.

59

116. Dans une lettre adressée le 17 juillet 1861 au secrétaire aux affaires étrangères du gouvernement de l'Inde, le colonel Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca se plaignit que le *temenggong* exigeait l'acquittement de droits pour des activités de pêche menées dans la limite des 10 milles géographiques. Le gouverneur Cavenagh formulait l'analyse suivante :

«[I] semblerait que, en plus d'être contraints, en toute illégalité, à subir les exactions des séides du tumongong, nos sujets soient tenus de se munir d'un permis et d'acquitter à Son Altesse une redevance pour obtenir le droit de pêcher dans les limites de notre propre juridiction; il est vrai que le permis ne mentionne rien de plus que les territoires du Johore, mais, puisque les pêcheurs s'éloignent rarement de plus de dix milles de l'extrémité de l'île de Singapour, Changie Point, il ne fait guère de doute que cette mesure est censée s'appliquer aux zones où ils ont coutume de pêcher.»

Passant à la question de l'exercice de la compétence, le gouverneur Cavenagh ajoutait : «si les faits motivant la plainte se sont produits à moins de dix milles, en mer, de Singapour, c'est aux autorités britanniques, et non à celles du Johore, qu'il appartient d'en connaître»¹⁷¹.

117. Dans une lettre du 9 janvier 1862 adressée à sir Charles Wood, le secrétaire d'Etat aux affaires indiennes de Sa Majesté, était développée l'analyse suivante :

«4. Le colonel Cavenagh estime que le tumongong a pris l'habitude de se procurer des revenus illicites en imposant aux sujets britanniques de se doter de permis de pêche. Certes, ceux-ci ne mentionnent que les eaux du Johore, mais il est de notoriété publique que les pêcheurs s'éloignent rarement de plus de dix milles de l'extrémité de l'île de Singapour.

¹⁷⁰ *Ibid.* ; les italiques sont de nous.

¹⁷¹ *Ibid.*

60

5. Nous avons fait savoir au colonel Cavenagh qu'empêcher des personnes de pêcher à moins de dix milles des rives britanniques constituait une atteinte directe aux droits du Gouvernement britannique, que la nonchalance dont ont jusqu'à présent fait preuve les officiers britanniques, et qui a sans doute permis au tumongong de se prévaloir d'une telle autorité, ne saurait justifier que l'on renonce à ces droits, mais qu'il n'en est, au contraire, que plus nécessaire d'insister sur les prétentions légitimes du gouvernement, dès lors qu'il y a distinctement eu remise en question et empiètement et, à cette occasion, violence et oppression. Le colonel Cavenagh a donc été prié de faire connaître au tumongong que celui-ci ne serait pas autorisé à exiger de toute personne pêchant dans les limites des eaux britanniques qu'elle s'acquitte d'un permis.»¹⁷²

118. Cette lettre démontre que le Gouvernement britannique connaissait parfaitement l'étendue de sa juridiction maritime dans la région — et ce, à une époque où selon Singapour la souveraineté britannique sur PBP avait été définitivement établie. En réalité, les autorités britanniques de l'époque partaient du principe que leur juridiction était, ainsi que le prévoyait le traité Crawford, circonscrite à un périmètre de 10 milles géographiques autour de l'île principale de Singapour. Le confirment les nombreuses références à la limite des 10 milles figurant dans l'échange de correspondance auquel ces incidents donnèrent lieu, et le fait que le *temenggong* fut en définitive prié de renoncer à exiger des permis pour la zone comprise à moins de 10 milles de l'île de Singapour ainsi que de déférer à la justice les personnes soupçonnées de voies de fait à l'encontre de pêcheurs résidant à Singapour, si celles-ci avaient eu lieu dans la juridiction du Johor ou, autrement dit, au-delà de la limite des 10 milles¹⁷³. Il n'était accordé aucune considération à la présence sur PBP du phare Horsburgh, bien que les eaux entourant l'île fussent une importante zone de pêche.

119. Sept pêcheurs chinois résidant à Singapour rapportèrent, à propos de l'un des incidents, qu'ils étaient allés

«pêcher en sampan près du phare de Pedro Branco et [que], sur le chemin du retour, un Malais connu pour être le chef d'un village proche de celui que dirigeait Nong Besar [était] monté à bord, accompagné de trois autres individus, et qu'ils [avaient] tenté, par la force, de s'emparer de toute la pêche».

Deux d'entre eux furent blessés à cette occasion. Dans une lettre du 15 mai 1861, adressée au *temenggong*, le gouverneur Cavenagh écrivait :

«Me référant à la précédente communication n° 227, en date du 4 courant, adressée à notre ami, sur la question des blessures infligées à des sujets britanniques par des résidents *du territoire de notre ami*, nous joignons à l'intention de celui-ci, pour son information, une copie d'un recours formé par plusieurs pêcheurs chinois affirmant avoir été *victimes de graves actes de violence alors qu'ils s'adonnaient à*

¹⁷² *Ibid.*

¹⁷³ Voir l'échange de lettres (en date, respectivement, des 4 mai 1861, 17 mai 1861 et 18 mai 1861) entre le gouverneur Cavenagh et le *temenggong*, jointes à la correspondance du 9 janvier 1862 adressée au secrétaire d'Etat aux affaires indiennes par le gouvernement du Bengale, dossier du Colonial Office CO 273/5 ; annexes, vol. 3, annexe 24, p. 17-20.

61

leur activité habituelle à proximité du phare de Pedro Branco. Nous espérons que notre ami punira les auteurs de cette agression, au cours de laquelle deux des plaignants ont été blessés, et adoptera en outre les mesures qui s'imposent aux fins d'empêcher que ne se renouvellent de tels actes illicites.»¹⁷⁴

120. Si l'attaque ne se déroula pas dans les eaux situées au large de PBP, mais près de Sungai Rengit, sur la côte du Johor, l'incident n'en est pas moins pertinent pour diverses raisons. Premièrement, le gouverneur des Etablissements ne fait aucune référence aux eaux britanniques lorsqu'il évoque l'activité de pêcheurs «aux alentours du phare de Pedro Branco». A en croire Singapour, les poissons, saisis par des sujets du Johor, auraient dû être considérés comme pêchés dans les eaux britanniques, mais la correspondance échangée ne laisse rien entendre de tel. Deuxièmement, le gouverneur n'établit aucune distinction entre le lieu où les pêcheurs exerçaient leur «activité habituelle» et celui où ils furent victimes «d'actes de violence» aux mains de sujets du Johor. Troisièmement, il mentionne l'incident sous la rubrique des «blessures infligées à des sujets britanniques par des résidents du territoire de notre ami», autrement dit, le Johor, indiquant qu'il s'est produit «à proximité du phare de Pedro Branco». Quatrièmement, la plainte adressée au *temenggong* et l'échange de correspondance qui s'ensuivit portaient uniquement sur les voies de fait commises à l'encontre des pêcheurs chinois, non sur la question des droits de pêche acquittés par eux. Ce point mérite d'être relevé au vu du fait que, dans le recours qu'ils adressèrent au conseiller résident de Singapour, les pêcheurs notaient que leur «territoire de pêche s'[était] toujours étendu un peu au-delà de Pulo Pikong et de ce côté-ci de Pedro Branco; vos requérants jugeant beaucoup trop lourds les tributs que leur imposent les Malais»¹⁷⁵. Dans la lettre adressée au *temenggong* par le gouverneur, il n'était pas question de permis — la différence avec la manière dont les autorités britanniques réagirent lors d'incidents survenus dans la limite des 10 milles géographiques de l'île de Singapour, contestant que le *temenggong* fût d'une quelconque façon fondé à prélever des droits, est claire.

62

121. De fait, la seule véritable question soulevée par les autorités britanniques en matière de compétence fut celle du prélèvement de droits de pêche dans la zone des 10 milles géographiques. Un échange s'ensuivit sur ce point entre le Gouvernement britannique et le *temenggong*, ce dernier estimant que sa compétence sur les zones maritimes n'était pas limitée par le traité Crawford, aux termes duquel il n'avait cédé que les îles, et non les eaux¹⁷⁶. Indépendamment de cette question (qui ne concerne pas PBP), le différend révèle à quelle rigoureuse interprétation obéissaient, dans l'esprit du *temenggong*, les cessions de souveraineté et de compétence.

122. Cet échange fournit une autre illustration du fait que PBP fut toujours considérée comme située «près de Point Romania» (l'autorisation de construire le phare accordée par le Johor lui étant dès lors applicable). De fait, l'incident se produisit près de Sungai Rengit, le village le plus proche de Point Romania, situé un peu plus à l'ouest sur la côte du Johor — et donc «à proximité du phare de Pedro Branco», d'après les termes employés par le gouverneur des Etablissements des détroits en 1862.

¹⁷⁴ *Ibid.* ; les italiques sont de nous.

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ Voir la lettre du 9 janvier 1862 adressée au secrétaire d'Etat pour l'Inde par le gouvernement du Bengale, *ibid.*, p. 19.

iv) Les visites de représentants britanniques n'attestent pas la souveraineté sur l'île

123. La quasi-totalité des visites de représentants des Etablissements des détroits lors des travaux de construction du phare que Singapour cite dans son mémoire furent le fait de J. T. Thomson, l'architecte du phare. D'autres furent effectuées dans le seul but de vérifier l'état d'avancement des travaux. Les «visites officielles» postérieures à la construction du phare ont été présentées comme les «derniers actes de la procédure de prise de possession légale du rocher»¹⁷⁷. Or, comme l'a indiqué Thomson lui-même, leur but était d'inspecter le phare¹⁷⁸. Il est tout à fait naturel que les propriétaires de celui-ci aient contrôlé l'état d'avancement des travaux et inspecté le chantier. Il ne saurait rien être inféré de plus de ces visites.

63

124. Ces visites ne sauraient en particulier être qualifiées de manifestations de souveraineté. La Cour est parvenue à la même conclusion en l'affaire des *Minquiers et Ecréhous*, s'agissant des visites effectuées par le président du conseil et le ministre de l'air français aux Minquiers en 1938 en vue d'inspecter le balisage :

«La Cour n'estime pas que les faits invoqués par le Gouvernement français suffisent à démontrer que la France ait un titre valable aux Minquiers. En particulier, les divers actes du XIX^e et du XX^e siècles mentionnés ci-dessus ... ne sauraient être considérés comme preuve suffisante de l'intention de ce gouvernement de se comporter en souverain sur les îlots ; d'autre part, ces actes ne présentent pas un caractère permettant de les considérer comme une manifestation de l'autorité étatique sur les îlots.»¹⁷⁹

v) Autres actes accomplis au cours des travaux de construction du phare

125. La canalisation des eaux de pluie, en vue de permettre la collecte d'eau douce dans une île qui en manque¹⁸⁰, loin d'être, comme l'affirme Singapour, une manifestation de possession, est simplement une activité normale liée à la construction du phare, sans incidence aucune sur la question de la souveraineté. L'autorisation de construire le phare s'étendait à toutes les mesures que cette entreprise rendait nécessaires.

126. De même l'avis publié à la fin des travaux de construction du phare à l'attention des navigateurs informait-il simplement ceux-ci de la nouvelle aide mise à leur disposition dans la région, et la question de la souveraineté sur PBP n'y était nullement abordée¹⁸¹. Pareille publication constitue une activité normale de la part de l'autorité responsable d'un phare, ainsi qu'il sera exposé plus bas, au chapitre 6¹⁸².

¹⁷⁷ MS, par. 5.81-5.84.

¹⁷⁸ *Account of the Horsburgh Lighthouse*, p. 448, MS, annexe 61.

¹⁷⁹ Affaire des *Minquiers et Ecréhous* (France/Royaume-Uni), arrêt, *C.I.J. Recueil 1953*, p. 71. Nous reviendrons plus bas sur cette affaire, aux paragraphes 229 à 221.

¹⁸⁰ MS, par. 5.80.

¹⁸¹ Voir MS, par. 5.87.

¹⁸² Voir ci-dessous, par. 260-263.

64

127. Le fait que les activités menées par Thomson en rapport avec la construction du phare en 1847-1848 ne furent pas considérées comme comprenant des actes de souveraineté est en outre attesté par la carte que Thomson établit lui-même en 1849. PBP n'y est pas représentée comme faisant partie de Singapour, bien que la carte elle-même soit intitulée «Carte de l'île de Singapour et de ses dépendances»¹⁸³.

128. Fait notable, J. T. Thomson n'a, dans son rapport détaillé (*Account on the Horsburgh Lighthouse*), ni indiqué ni donné à entendre que la Couronne britannique avait acquis la souveraineté sur PBP en y construisant un phare. Thomson emploie systématiquement l'appellation «Batu Puteh» (ou «Batu Putih»), lorsqu'il évoque la manière dont désignaient l'île les Malais travaillant sur le chantier du phare ou se livrant à des activités au voisinage¹⁸⁴. A propos de la visite sur PBP du *temenggong*, accompagné de trente membres de sa suite, après le début des travaux de construction, il écrivait : «Il s'agit du plus puissant chef indigène de ces contrées, allié des Britanniques.»¹⁸⁵ La première visite de Thomson sur l'île en 1847, la fin des travaux de construction du phare, en 1851, ou même l'ensemble du processus compris entre ces deux dates eussent-ils signifié l'acquisition, par la Grande-Bretagne, de la souveraineté sur l'île, l'on imagine malaisément Thomson n'en faire aucune mention, que ce fût dans son rapport ou ailleurs.

vi) Le déploiement d'un drapeau

129. Ainsi qu'indiqué plus haut, lorsque la Grande-Bretagne prenait effectivement possession de différentes sortes de territoires, et notamment d'îles inhabitées, le drapeau britannique, c'est-à-dire l'Union Jack, était officiellement hissé. Cette formalité — assortie d'autres — était expressément consignée, soit dans les instruments juridiques liés à l'acte de prise de possession, à savoir la proclamation, soit ultérieurement, lorsqu'il en était rendu compte aux autorités compétentes. Or, il n'a jamais été rapporté de cas où le drapeau déployé au titre de l'acte de prise de possession aurait été un pavillon de la marine.

65

130. Nous avons déjà mentionné un certain nombre de cas où le drapeau britannique fut hissé. En voici d'autres :

— Le 23 janvier 1765, le commodore Byron aborda dans l'île Saunders

«où, l'Union Jack ayant été hissé et déployé sur un haut mât, [il] prit possession du port et de toutes les îles des alentours au nom de S. M. le roi George III, de ses hoirs et des successeurs de sa couronne, leur donnant le nom d'îles Falkland. Lorsque les couleurs eurent été hissées, une salve fut tirée du navire.»¹⁸⁶

— Le 2 mars 1815, la souveraineté britannique fut établie sur les provinces de Kandy à Ceylan : «le drapeau britannique fut alors hissé pour la première fois»¹⁸⁷.

— Dans la note en date du 2 janvier 1833 qu'il adressa au commandant des forces de Buenos Aires dans les îles Falkland, le capitaine Onslow écrivait : «j'ai l'intention de hisser demain matin, à terre, le drapeau national de la Grande-Bretagne»¹⁸⁸.

¹⁸³ MM, atlas cartographique, carte n° 8 ; les italiques sont de nous.

¹⁸⁴ *Account of the Horsburgh Lighthouse*, p. 378, 410, 416, 485, 486 ; MS, annexe 61, p. 479, 513, 519, 588, 589.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 430 ; MS, annexe 61 ; les italiques sont de nous.

¹⁸⁶ 20 *BFSP*, p. 344-345 [traduction du Greffe].

¹⁸⁷ 2 *BFSP*, p. 840 [traduction du Greffe].

- Le 24 mai 1842, le lieutenant Lapidge prit possession de l'île de Bulama. Sa proclamation se lit comme suit :

«Moi, lieutenant Charles Horace Lapidge, commandant du *Pantaloön*, navire de Sa Majesté, j'ai l'insigne honneur, au nom de Sa Très Gracieuse Majesté Victoria, reine, par la grâce de Dieu, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, gardienne de la foi, etc. de prendre, par la présente, officiellement possession de l'île de Bulama, ce jourd'hui, vingt-quatre mai de l'an de grâce mille huit cent quarante-deux, en foi de quoi je plante le drapeau de l'Union de Grande-Bretagne et d'Irlande. Vive la reine !»

66

Dans le compte rendu qu'il adressa à ses supérieurs, le lieutenant Lapidge expliquait :

«J'ai immédiatement hissé l'Union Jack, et sitôt déployé, avec une salve royale, le pavillon britannique au sommet du mât du *Pantaloön*, les marins ont présenté les armes, et les officiers ont salué.»¹⁸⁹

- Au cours de la cérémonie de prise de possession de l'île de Lagos, le 1^{er} août 1861, «il fut donné lecture de la proclamation ; le drapeau britannique fut déployé, et salué de vingt et un coups de canon ; l'hymne national fut chanté par un groupe d'écoliers des écoles missionnaires... La journée se termina par un dîner à bord du *Prometheus*.»¹⁹⁰
- Le 12 mars 1878, la Grande-Bretagne prit possession de Walvis Bay. La proclamation se lit comme suit :

«Moi, Richard Cossantine Dyer, commandant de l'*Industry*, navire de Sa Majesté, mouillant au large dudit établissement, je prends possession, au nom de S. M. britannique la reine Victoria, du port ou établissement de Walfisch Bay, ainsi que du territoire décrit et défini ci-après, en foi de quoi j'ai ce jourd'hui hissé le drapeau britannique sur lesdits port, établissement et territoire, et je déclare et proclame que lesdits port, établissement et territoire seront placés sous la souveraineté et la domination de Sa Majesté britannique, par la présente établies ; et je proclame en outre que ledit territoire de Walfisch Bay dont j'ai ainsi pris possession sera délimité comme suit :

«au sud, par une ligne allant d'un point de la côte situé à 15 *miles* [24 km] au sud de la pointe du Pélican jusqu'à Scheppmansdorf ; à l'est, par une ligne allant de Scheppmansdorf au Rooibank et englobant le plateau, puis continuant jusqu'à [un point] du cours du Swakop situé à 10 *miles* [16 km] de son embouchure ; au nord, par les 10 derniers *miles* [16 km] du cours du Swakop.»¹⁹¹

67

¹⁸⁸ 20 *BFSP*, p. 1197 [traduction du Greffe].

¹⁸⁹ 31 *BFSP*, p. 458 [traduction du Greffe].

¹⁹⁰ 52 *BFSP*, p. 180 [traduction du Greffe].

¹⁹¹ 69 *BFSP*, p. 1177 [traduction du Greffe].

- Dans un télégramme du 11 décembre 1884 le vice-roi des Indes donnait au comte de Kimberley les indications suivantes : «drapeau britannique hissé sur les îles Mushakh et Ivat. Tajourra occupée par les Français, mais pas de déclaration officielle». C'est également ce qui ressortait de la notification adressée le 17 décembre 1884 au sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères par le sous-secrétaire d'Etat pour l'Inde¹⁹².
- L'acte de prise de possession de la baie de Sainte-Lucie, en date du 18 décembre 1884, se lit comme suit :

«Moi, William John Moore, lieutenant et commandant du *Goshawk*, navire de Sa Majesté britannique, j'ai ce jourd'hui hissé le drapeau britannique sur les rives de la Baie de Sainte-Lucie, conformément aux dispositions du traité conclu par Panda, chef des rois de la nation zouloue, en ce cinquième jour d'octobre de l'an de grâce 1843, et pris possession dudit territoire au nom de S. T. G. M. Victoria, reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, impératrice des Indes, etc.»¹⁹³
- Sir William Wiseman, capitaine du HMS *Caroline*, fit une proclamation semblable lorsqu'il prit officiellement possession de l'île Fanning dans l'océan Pacifique, le 15 mars 1888 : «en foi de quoi je hisse maintenant le drapeau britannique»¹⁹⁴.
- Le capitaine du *Caroline* proclama dans les mêmes termes la prise de possession de l'île Christmas dans l'océan Pacifique, le 17 mars 1788, et celle de l'île Penrhyn, également dans l'océan Pacifique, le 22 mars 1888¹⁹⁵.

68

131. Il ne se produisit rien de tel sur PBP — ni en 1847 ni en 1851 ni à une autre date. De fait, l'Union Jack *n'a jamais* flotté sur PBP.

132. Dans sa lettre du 20 juillet 1851 au conseiller résident Church, J. T. Thomson détaillait soigneusement tout ce qui serait nécessaire à l'exploitation du phare et aux activités qui lui étaient secondaires — l'observation météorologique par exemple. A propos du drapeau qu'il s'agissait de hisser, Thomson écrivait : «Le pavillon du phare est, je suppose, différent du pavillon national»¹⁹⁶. Comme l'admet Singapour dans son mémoire, c'est le pavillon de la marine qui fut déployé, et non l'Union Jack. D'après Singapour, il était courant, dans la pratique britannique, d'arborer ce pavillon. Mais Singapour ne précise pas à quel type de pratique elle fait référence : celle de la prise de possession ou celle de l'entretien de phares ? Le drapeau national indique généralement la souveraineté territoriale. Le ministère de l'information, des communications et des arts de Singapour écrit à ce sujet que «[l]e drapeau national est le symbole le plus visible de la qualité d'Etat de Singapour, représentant notre souveraineté»¹⁹⁷. Tel n'est pas le cas du pavillon de la marine, qui n'est pas censé symboliser l'acquisition de souveraineté. Thomson l'a reconnu, en distinguant «pavillon du phare» et «pavillon national». Au contraire, dans la pratique courante, le pavillon de la marine indique la nationalité des navires et installations, mais n'atteste pas la souveraineté territoriale¹⁹⁸.

¹⁹² 76 BFSP, p. 681 [traduction du Greffe].

¹⁹³ 75 BFSP, p. 607-608 [traduction du Greffe].

¹⁹⁴ 79 BFSP, p. 1325.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 1326-1327.

¹⁹⁶ MS, annexe 54.

¹⁹⁷ http://www.mita.gov.sg/pressroom/press_040103.html.

¹⁹⁸ Voir aussi ci-dessous, chap. 5.

69

133. En outre, le déploiement, sur PBP, d'un pavillon de la marine n'est attesté, dans les moyens de preuve fournis par Singapour, que par un seul croquis¹⁹⁹. Il n'est pas un seul rapport, pas une seule communication officielle adressée par le gouverneur Butterworth à la Compagnie des Indes orientales, pas un seul article de presse qui mentionne le déploiement d'un quelconque pavillon — ni ne fasse, à fortiori, état d'un quelconque salut. La différence avec les cas de prise de possession effective cités plus haut est tout à fait frappante. Qui plus est, contrairement à ce qu'affirme Singapour, aucun pavillon d'aucune sorte ne flottait sur PBP en 1847²⁰⁰. La seule construction érigée par J. T. Thomson sur PBP, en novembre 1847, était les sept piliers de brique destinés à apprécier la force des vagues²⁰¹.

vii) L'«absence d'opposition» des autres puissances

134. Singapour fait observer qu'«[i]l n'existe aucune trace d'une opposition quelconque à la prise de possession britannique de Pedra Branca» et que ne furent pas émises «la moindre protestation ni réserve de droits»²⁰². Nous avons démontré qu'il ne fut pris possession ni officiellement ni officieusement de PBP au nom de la Couronne britannique. Aucune protestation ni réserve de droits ne s'imposait donc. Le Johor non seulement ne protesta pas contre l'édification du phare mais il donna même aux autorités britanniques l'autorisation requise pour leur permettre d'y procéder. Ainsi qu'exposé ci-dessus, les activités que la construction du phare rendait nécessaires, telles que l'approvisionnement des navires et les patrouilles de canonnières britanniques, relevaient soit de l'autorisation accordée soit de précédents accords conclus entre le Johor et la Compagnie des Indes orientales.

F. Dans son mémoire, Singapour fournit de nouvelles preuves de l'applicabilité à PBP de l'autorisation accordée par le Johor

70

135. Dans son mémoire, la Malaisie a démontré que l'autorisation de construire un phare accordée par le Johor couvrait PBP, et qu'elle n'équivalait pas à une cession de souveraineté territoriale. C'est ce qui ressort du sens ordinaire du libellé des lettres du 25 novembre 1844 adressées au gouverneur Butterworth par lesquelles le sultan et le *temenggong* accordaient cette autorisation, de leur contexte et de leurs objet et but ; c'est également ce qu'a corroboré la conduite ultérieure des parties²⁰³. Dans son mémoire, Singapour apporte en réalité de nouvelles preuves que PBP se trouve située «près de Point Romania»²⁰⁴, et qu'elle entrerait de ce fait dans le champ d'application de l'autorisation de construire le phare accordée aux autorités britanniques par le sultan et le *temenggong*.

136. Dans le récit qu'elle fait de la construction du phare Horsburgh, Singapour met tout en œuvre pour éluder un élément crucial en l'espèce — à savoir, l'autorisation communiquée par le sultan et le *temenggong* de Johor au gouverneur Butterworth.

137. C'est seulement aux paragraphes 5.20 et 5.41 de son mémoire que Singapour fait référence à l'échange de correspondance entre le gouverneur Butterworth et le sultan et le *temenggong* de Johor relatif à l'autorisation de construire le phare. Dans le premier de ces

¹⁹⁹ MS, illustration 15.

²⁰⁰ MS, par. 7.12.

²⁰¹ MS, par. 5.49.

²⁰² MS, par. 5.99.

²⁰³ MM, par. 118-150.

²⁰⁴ Voir les citations de propos de navigateurs au paragraphe 2.16 du mémoire de Singapour.

paragraphes, la référence n'est qu'indirecte : citant la lettre du 28 novembre 1844 adressée à F. Currie, secrétaire du gouvernement de l'Inde, par le gouverneur Butterworth, Singapour affirme que Peak Rock «appartenait au rajah et au *temenggong* de Johor». Cette citation, toutefois, est tout bonnement inexacte, les termes de la lettre étant en réalité les suivants : «Ce rocher *fait* partie des territoires du rajah de Johor.»²⁰⁵ Dans la suite de la lettre, le gouverneur Butterworth précise que les autorités de Johor «ont consenti à le céder à titre gracieux à la Compagnie des Indes orientales». Or, la cession évoquée par le gouverneur Butterworth n'était pas une cession de souveraineté, puisque les lettres du sultan et du *temenggong* ne concernent que l'autorisation de construire le phare.

71

138. L'autre référence que fait Singapour, dans son mémoire, à l'échange de lettres entre le gouverneur Butterworth et les autorités du Johor figure dans le passage suivant : «La demande concernant l'autorisation de construire un phare sur un rocher particulier, adressée au *temenggong* [par le gouverneur Butterworth], devait donc indiquer que l'emplacement choisi était Peak Rock»²⁰⁶. C'est là pure conjecture, et cette hypothèse est clairement contredite par la réponse du *temenggong* à la demande du gouverneur Butterworth, qui ne laisse à cet égard aucune ambiguïté : «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.»²⁰⁷ La Malaisie n'ayant pas retrouvé la lettre du gouverneur Butterworth, et Singapour ne l'ayant pas davantage produite, les indications disponibles sur la portée de l'autorisation demandée sont tout entières contenues dans la réponse du *temenggong* : cette autorisation valait pour *l'érection d'un phare près de Point Romania*. Rien n'autorise à supposer, comme le fait Singapour, que la demande était limitée à Peak Rock. Rien n'autorise non plus à supposer que le gouverneur Butterworth avait sollicité une cession de souveraineté.

139. Les éléments de preuve produits par Singapour elle-même n'étaient pas davantage l'interprétation qu'elle avance de la lettre du *temenggong*. Dans l'annexe 93 de son mémoire, Singapour reproduit l'annexe B de la lettre datée du 12 juin 1953 adressée au conseiller britannique de Johor par J. D. Higham, au nom du *Colonial Secretary* de Singapour. L'annexe B est présentée comme un «extrait d'une dépêche datée du 28 novembre 1844» adressée au gouverneur général du Bengale par le gouverneur de Singapour. Ce passage contient la phrase susmentionnée («ce rocher fait partie des territoires du rajah de Johor»), assortie d'une importante mention manuscrite — «[c'est-à-dire Pedra Branca]» — entre les mots «ce rocher» et «fait partie des territoires du rajah de Johor»²⁰⁸. En réalité, le gouverneur Butterworth mentionnait Peak Rock, parce que celui-ci était l'emplacement retenu pour abriter le phare à l'époque où il écrivit cette lettre (bien que le site de PBP eût auparavant été envisagé, et qu'il fût en définitive choisi). Toutefois, la reproduction, en 1953, de la lettre du gouverneur Butterworth assortie de cette importante mention produite par Singapour prouve sans l'ombre d'un doute qu'à cette date, celle-ci était parfaitement consciente de l'applicabilité à PBP de l'autorisation de construire le phare accordée par le Johor et du fait que cette île «fai[sai]t partie des territoires» de ce dernier. La lettre de 1953 révèle également que c'est sur le seul fondement du traité Crawford et de l'autorisation accordée par le Johor que Singapour s'enquit du statut de l'île. Il n'était pas fait la moindre référence à une quelconque «prise de possession légale de Pedra Branca».

²⁰⁵ Cf. MS, par. 5.20 et MS, annexe 13.

²⁰⁶ MS, par. 5.41.

²⁰⁷ MS, annexe 13 (la transcription figurant à la page 105 est inexacte) ; MM, par. 122 et MM, annexe 45.

²⁰⁸ MS, annexe 93.

72

140. Ainsi que le gouverneur Butterworth lui-même l'indiquait à M. G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement de l'Inde, dans la lettre du 26 août 1846, «l'ensemble des détails sur l'affaire des phares donnés dans ma lettre du 28 novembre 1844, s'agissant de la construction sur Peak Rock, seront également applicables au nouvel emplacement [Pedra Branca]»²⁰⁹. Les autorisations du sultan et du *temenggong* étaient jointes en annexes à la lettre du 28 novembre 1844. En outre, l'échange de lettres entre le gouvernement de l'Inde et le service des affaires maritimes au sujet de la demande d'envoi d'un phare en fer depuis l'Angleterre fait état de l'approbation du choix de Pedra Branca comme emplacement du phare Horsburgh, et comprend lui aussi les lettres d'autorisation reçues du sultan et du *temenggong*²¹⁰.

141. Il ne saurait donc faire de doute que PBP entrerait — et était considérée par les autorités britanniques comme entrant — dans le champ d'application de l'autorisation accordée par le Johor.

G. Conclusion

142. Ce chapitre a permis d'établir que :

- a) les actes accomplis à l'occasion de la construction du phare se distinguent clairement de la pratique systématiquement observée par les Britanniques, à l'occasion de prises de possession officielles au nom de la Couronne ;
 - b) Ces actes ne sont pas l'expression la volonté de la Couronne britannique d'acquérir la souveraineté ;
 - c) Qu'ils soient considérés individuellement ou dans leur ensemble, ces actes ne suffisent pas à établir la souveraineté ;
 - d) Il n'y eut jamais de prise de possession de PBP ;
- 73
- e) A fortiori, il n'y eut ni annexion ni rattachement de PBP à la colonie britannique des Etablissements des détroits ni à aucune autre entité ;
 - f) Au contraire, le phare fut construit sur PBP avec l'autorisation du souverain reconnu du territoire, le Johor ;
 - g) Le mémoire de Singapour contient d'autres éléments prouvant que l'autorisation s'appliquait à PBP.

En conséquence, la thèse d'un titre originaire fondé sur la «prise de possession légale de Pedra Branca» avancée par Singapour est dépourvue de fondement, et la Cour doit l'écarter.

²⁰⁹ MM, par. 134, et MM, annexe 51. Dans son mémoire, Singapour a produit une transcription inexacte de ce document. Au lieu de «the whole of the details for the case of Light Houses...», [«l'ensemble des détails sur l'affaire des phares»], Singapour transcrit : «the whole of the Details for the *care of Light House*» [«des arrangements détaillés relatifs à l'entretien du phare»] (les italiques sont de nous, MS, annexe 16). On constate qu'il s'agit d'une erreur en se reportant à la lettre du 26 août 1846 signée par le gouverneur Butterworth, telle qu'elle figure à l'onglet 51 du volume comportant l'intégralité des documents partiellement reproduits dans certaines annexes du mémoire de la Malaisie, déposé au Greffe de la Cour le 25 mars 2004.

²¹⁰ MM, par. 136 et MM, annexe 54.

CHAPITRE 4

LES TROIS FORMATIONS NE CONSTITUENT PAS UN SEUL ET MÊME GROUPE D'ÎLES

Introduction

75

143. Dans ce chapitre, la Malaisie examinera la thèse, avancée dans le mémoire de Singapour, selon laquelle PBP, Middle Rocks et South Ledge, qui sont l'objet du présent différend, constitueraient un groupe distinct de formations maritimes et une entité géographique unique²¹¹. Cela s'inscrit à l'évidence dans les efforts que déploie Singapour en vue d'élargir son territoire dans toute la mesure du possible.

A. PBP, Middle Rocks et South Ledge peuvent-ils être considérés comme un seul et même groupe d'îles ?

144. La signification courante de la notion de groupe est la suivante : «Two or more ... things standing or positioned close together so as to form a collective unity», ou encore : «ensemble de choses ... formant un tout et défini par une caractéristique commune»²¹². La question se pose toutefois de savoir si les trois formations en cause satisfont aux critères ainsi définis, notamment l'obligation de former collectivement un tout avec des caractéristiques communes.

76

145. Singapour ne cesse de répéter, dans son mémoire, que Pedra Branca, Middle Rocks et South Ledge constituent un seul et même groupe de formations maritimes²¹³, mais ne produit qu'un seul document indiquant qu'elles auraient été considérées ainsi par les navigateurs. Il s'agit de la carte n° 5 du mémoire de Singapour²¹⁴. C'est une carte à petite échelle établie par Laurie et Whittle en 1799, sur laquelle on voit une ligne tracée autour de PBP et pas moins de neuf points noirs, dont certains pourraient représenter Middle Rocks et South Ledge ; la partie grisée, à l'intérieur du cercle ainsi formé, figure les bancs de sable. La question qui se pose est la suivante : dans quelle mesure ce document étaye-t-il l'affirmation de Singapour selon laquelle les trois formations constitueraient un seul et même groupe ?

146. Curieusement, le texte imprimé sur cette carte traite uniquement de la découverte du chenal d'Elmore, au sud de PBP. Il n'est faite aucune mention des écueils situés au sud de l'île. De fait, Elmore ne releva aucun «rocher, brisant ou banc de sable...» au sud de PBP, qui semblait offrir une passe plus sûre que le chenal situé au nord de l'île.

²¹¹ Voir MS, vol. I, chap. II, sect. II et chap. IX.

²¹² «Deux choses, ou plus, se trouvant ou placées l'une à côté de l'autre et formant, de ce fait, un tout collectivement» [*traduction du Greffe*], *The Shorter Oxford English Dictionary* (Oxford, 2002), vol. 1, 5^e éd., CD-ROM ; *Encyclopédie universelle Larousse. L'intégrale* (VUEF, 2003, CD-ROM).

²¹³ MS, par. 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 9.7, 9.8, 9.14, 9.34.

²¹⁴ Carte intitulée «Le détroit de Singapour», 1799, MS, carte n° 5.

147. La carte n° 6 du mémoire de Singapour est également avancée à titre de preuve que les trois formations constituent un groupe²¹⁵. Établie à une échelle supérieure à celle de Laurie et Whittle et publiée par Norie, cette carte date de 1831. South Ledge et PBP y sont représentés et nommés ; les rochers de Middle Rocks sont représentés, mais pas nommés. Aucune ligne indiquant qu'elles représenteraient collectivement un danger n'est tracée autour de ces formations.

148. Au chapitre IX de son mémoire, Singapour revient, assez longuement, sur la thèse selon laquelle les trois formations constitueraient un groupe. Elle appelle l'attention sur le fait qu'elles se trouvent entre le chenal principal (Middle Channel) et le chenal du Sud (South Channel), et qu'elles possèdent les mêmes caractéristiques géomorphologiques et géologiques²¹⁶. Singapour, toutefois, ne précise pas si ces caractéristiques sont propres à ces trois formations, ou sont également celles, au nord, des îles Romania, et/ou, au sud, de Pulau Bintan.

77

149. Les principaux critères utilisés pour déterminer si un ensemble d'îles, de rochers et de hauts-fonds découvrants forme un groupe d'îles sont leurs rapports dans l'espace et la conviction chez ceux qui les ont découverts ou ceux qui, par la suite, les ont utilisés qu'ils constituaient un groupe, conviction attestée notamment par le choix, pour les désigner, d'un nom unique. On trouve des exemples de groupes d'îles au nord et au sud des trois formations en question. Au nord se trouve ainsi le groupe malaisien des îles Romania et au sud, les *Kepulauan (archipels)* indonésiens Riau et Lingga. Singapour n'apporte dans son mémoire aucune preuve qu'un nom ait jamais été employé pour désigner collectivement PBP, Middle Rocks et South Ledge.

150. Il ressort de l'examen des cartes qui furent publiées après celle de Laurie et Whittle (1799) *a*) que South Ledge et Middle Rocks étaient connus, après cette date ; *b*) qu'ils ne furent jamais désignés sous un nom collectif — Pedra Branca Rocks ou Horsburgh Rocks, par exemple — et *c*) qu'en 1851, les profondeurs marines, entre les trois formations, avaient fait l'objet de sondages précis et qu'une carte bathymétrique avait été dressée²¹⁷.

151. Une carte publiée par William Heather, datée de 1803, représente les formations situées au sud-est et au sud-ouest de PBP par le signe (+)²¹⁸. Cette carte est reproduite dans le présent contre-mémoire (carte n° 3)²¹⁹. Les trois formations n'y sont pas encerclées par une ligne unique. La carte de Horsburgh de 1806 (voir carte n° 4) représente les formations situées au sud-est et au sud-ouest de PBP par un dièse (#). Les premières sont décrites comme des «récifs émergents», les secondes comme «à fleur d'eau, d'après la relation faite par le capitaine Galloways de son passage au sud de Pedro Branco». Ici encore, aucune ligne n'entoure les trois formations.

78

152. La carte de Norie de 1815 (carte n° 5) représente fidèlement la position géographique de «Pedro Branco» et des deux autres formations. South Ledge y est appelé Galloways Rock et les rochers de Middle Rocks y figurent sous l'appellation «Low Rocks». Des bancs de sable ne sont représentés qu'autour de Galloways Rock et les trois formations ne sont pas entourées d'une ligne.

²¹⁵ Voir la carte n° 6 intitulée «A Plan of the Strait of Singapore from the latest Surveys» [Plan du détroit de Singapour établi à partir des dernières études disponibles], 1831, MS, carte n° 5.

²¹⁶ MS, par. 9.16.

²¹⁷ Voir MM, encart n° 16, p. 63.

²¹⁸ Collection de cartes de la bibliothèque britannique, cartes c.12.fl.

²¹⁹ Les cartes se trouvent à la fin du présent volume.

153. Dans la carte de Norie de 1831 (carte n° 6), le nom de «South Ledge» a remplacé celui de «Galloways Rock» et il est accompagné de la mention «immergé à marée haute». Certaines des données bathymétriques à proximité des trois formations ont changé. La toponymie complète de ces formations fut fixée en 1851, année où Thomson retint le nom de Middle Rocks sur sa «Carte des environs du phare Horsburgh et de la côte malaise adjacente»²²⁰. L'emploi de ce toponyme n'est pas attesté avant cette date. La carte de Thomson, sur laquelle figurent les trois noms utilisés aujourd'hui encore, fut également la première à reproduire nombre de données bathymétriques concernant les espaces compris entre PBP et Middle Rocks, et entre Middle Rocks et South Ledge.

154. Il pourrait être argué que le fait que South Ledge se trouve au sud de PBP, et Middle Rocks entre PBP et South Ledge, va dans le sens de la thèse voulant que ces formations étaient considérées comme un groupe. Il n'en reste pas moins qu'elles n'ont jamais reçu de dénomination collective. En outre, en 1870, Findlay signala l'existence d'un chenal de 1,5 mille marin de large et d'une profondeur pouvant atteindre 20 brasses entre South Ledge et Middle Rocks²²¹. A cette date, on savait donc que ces formations étaient séparées par des chenaux navigables et ne reposaient pas sur une même saillie de la plate-forme sous-marine. Singapour peut bien arguer²²² que leur couleur de roche est plus ou moins la même, le fait demeure que les trois formations ne constituent pas une seule et même entité géologique.

B. Middle Rocks et South Ledge ont toujours fait partie du Johor

79

155. Dans son mémoire, Singapour développe assez longuement la thèse selon laquelle Middle Rocks et South Ledge ne seraient «que des dépendances de Pedra Branca». Selon Singapour, «[q]uiconque détient Pedra Branca détient Middle Rocks et South Ledge, qui sont des dépendances de l'île de Pedra Branca et forment avec cette dernière un seul et même groupe de formations maritimes»²²³. De toute évidence, Singapour cherche à élargir autant que possible le champ de sa revendication territoriale.

156. La situation en l'espèce est fondamentalement différente de celle des îles de Meanguera et Meanguerita, examinée par une Chambre de la Cour en l'affaire du *Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime* opposant El Salvador et le Honduras. Ainsi que l'avait observé la Chambre dans cette affaire, «[t]out au long des débats..., les îles de Meanguera et Meanguerita ont été traitées par les deux Parties comme constituant une seule unité insulaire ; aucune partie, n'a, dans ses conclusions finales, demandé que les deux îles soient traitées séparément»²²⁴. Le contraste est frappant avec le présent différend, la Malaisie et Singapour ayant, en l'espèce, des vues diamétralement opposées sur la manière dont la Cour doit traiter ces trois formations²²⁵.

157. Singapour affirme «qu'aucun Etat ne s'est approprié l'une ou l'autre [il s'agit de Middle Rocks et de South Ledge] isolément»²²⁶. Ainsi qu'indiqué plus haut, pour des raisons que nous ignorons, Singapour ne fait aucune référence au traité anglo-néerlandais du 17 mars 1824 et

²²⁰ Voir MM, encart n° 16, p. 63.

²²¹ A. G. Findlay, *A directory for the navigation of the Indian Archipelago and the coast of China* (première éd., Richard Holmes Laurie, Londres, 1870), p. 302.

²²² MS, par. 9.16.

²²³ MS, par. 9.7.

²²⁴ *Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (El Salvador/Honduras ; Nicaragua (intervenants)) (El Salvador c. Honduras)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1992, p. 570, par. 356.

²²⁵ MM, chap. 8 et MS, chap. IX.

²²⁶ MS, par. 9.7.

80

ne mentionne que rarement le traité Crawford conclu la même année. Au chapitre 2, nous avons expliqué que le traité anglo-néerlandais eut pour effet de diviser en deux l'ancien Sultanat de Johor : les îles et autres formations maritimes situées au sud du détroit de Singapour relèveraient dès lors de la sphère d'influence néerlandaise, et la partie du Sultanat de Johor recouvrant la péninsule malaise et les îles avoisinantes, rochers et hauts-fonds découvrants compris, de la sphère d'influence britannique. Singapour pourrait demeurer aux mains des Britanniques et les Néerlandais ne chercheraient plus à exercer une influence dans le détroit de Singapour et au nord de celui-ci²²⁷.

158. Singapour se garde également de mentionner, dans ce contexte, le traité Crawford de 1824. Les îles, rochers et hauts-fonds découvrants, et même les détroits et les mers, situés dans un périmètre de 10 milles géographiques de l'île de Singapour s'y trouvaient répertoriés en détail. Il ne saurait faire de doute que les trois formations ne furent pas cédées par le Johor conjointement avec Singapour, puisqu'elles se trouvent bien au-delà de la limite des 10 milles géographiques de cette île²²⁸. Apparemment, Singapour considère que les rochers et hauts-fonds découvrants situés à moins de 10 milles géographiques des côtes du Johor et expressément cédés par celui-ci à la Grande-Bretagne ont été légitimement abandonnés par leur souverain, mais que des formations analogues situées à la même distance et que le Johor s'est abstenu de céder sont des formations «qu'aucun Etat» — le Johor inclus — «ne s'est approprié[es] isolément». Toutefois, PBP, Middle Rocks et South Ledge faisaient bel et bien partie du Sultanat de Johor, avant comme après 1824.

159. Singapour, dans son mémoire, fait en outre abstraction de la pratique constante de la Malaisie, qui a toujours, lorsqu'étaient soulevées des questions de compétence maritime, considéré Middle Rocks et South Ledge comme relevant de sa souveraineté, ainsi que l'illustrent les cas suivants :

- la lettre de promulgation en date du 16 juillet 1968 du responsable de la Royal Navy malaisienne, le contre-amiral Thanabalasingam, précisant l'étendue des eaux territoriales de la Malaisie ;
- la concession pétrolière de 1968 ;
- 81 — la carte des eaux territoriales de la Malaisie de 1979 et sa réimpression de 1984, et
- la loi de 1985 sur la pêche²²⁹.

Singapour n'a dans aucun de ces cas protesté contre l'inclusion des deux formations, même lorsqu'elle a protesté contre celle de PBP sur les cartes de 1979 et de 1984, publiées par la Malaisie en 1980 et 1989, respectivement.

160. En outre, la Malaisie présente en détail, dans son mémoire, des éléments de preuve attestant que le sultan et le temenggong de Johor autorisèrent la construction d'un phare en «tout ... lieu ... jugé] approprié»²³⁰. PBP était de ceux-là, et fut l'emplacement retenu après que les

²²⁷ Voir MM, par. 49-53 et encart 6, p. 23.

²²⁸ Voir MM, par. 54-57, et voir plus haut, le chap. 2.

²²⁹ Voir MM, par. 268-285, 295.

²³⁰ Voir MM, par. 118-137.

différentes possibilités eurent été longuement examinées. A l'époque — et aujourd'hui encore —, la formation connue sous le nom de Middle Rocks relevait également du territoire du Johor. Le choix et l'utilisation de PBP ne s'étendaient pas à Middle Rocks.

161. Singapour décrit à juste titre South Ledge comme un haut-fond découvrant situé à 2,2 milles marins au sud de PBP²³¹. De tels hauts-fonds sont définis au paragraphe 1 de l'article 13 de la convention de 1982 sur le droit de la mer (à laquelle Singapour et la Malaisie sont l'une et l'autre parties) dans les termes suivants : «par «hauts-fonds découvrants», on entend les élévations naturelles de terrain qui sont entourées par la mer, découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute». Ces hauts-fonds ne donnent pas droit en tant que tels à une mer territoriale, à moins d'être situés, en tout ou partie, dans la mer territoriale du continent ou d'une île. Singapour donne ensuite de diverses décisions arbitrales et judiciaires une interprétation qui l'amène à affirmer qu'un Etat côtier a la souveraineté sur les hauts-fonds découvrants situés dans ses eaux territoriales. (De toute évidence, South Ledge ne se trouve pas dans les eaux territoriales de Singapour, dont 25 milles marins le séparent.) Singapour prétend à ce titre qu'«il ne saurait faire de doute que South Ledge appartient à Singapour puisque celle-ci exerce sa souveraineté sur Pedra Branca»²³².

82

162. Néanmoins, cet argument ne résiste pas à l'examen : South Ledge est situé à 1,7 mille marin de Middle Rocks et à 2,2 milles marins de PBP²³³. Le haut-fond découvrant appelé South Ledge se rattacherait donc à Middle Rocks, et non à PBP. Si un seul et même groupe de formations maritimes pouvait effectivement être distingué, il serait composé de Middle Rocks et de South Ledge.

C. Conclusions

163. Middle Rocks et South Ledge, qui se trouvent près de la côte du Johor, font partie de celui-ci de temps immémorial. Ce fait a été confirmé par la convention anglo-néerlandaise de 1824 et le traité Crawford de 1824.

164. Middle Rocks et South Ledge sont séparés et distincts de PBP. Ces trois formations n'ont jamais reçu de dénomination collective et elles possèdent des caractéristiques géologiques et géomorphologiques distinctes. Le fait, «découvert» par Singapour en 1993, que les trois formations constitueraient un «groupe» et sa revendication tardive sur Middle Rocks et South Ledge sont dépourvus de fondement et ne sont rien d'autre qu'une tentative faite par Singapour pour élargir dans toute la mesure du possible le champ de sa revendication territoriale.

²³¹ Voir MS, par. 9.4, 9.29.

²³² *Ibid.*, par. 9.42.

²³³ Voir MM, encart 21, p. 128.

DEUXIÈME PARTIE

LA CONDUITE ULTÉRIEURE DES PARTIES

CHAPITRE 5

LA CONDUITE ULTÉRIEURE DES PARTIES : VUE D'ENSEMBLE

Introduction

83 165. La première partie du présent contre-mémoire traite des titres que la Malaisie et Singapour invoquent respectivement à l'égard de PBP. Le fondement juridique de chaque thèse est clair. La Malaisie fonde la sienne sur le titre originaire du Johor sur PBP, Middle Rocks et South Ledge, dont elle a hérité par voie de succession. Le Johor n'a jamais renoncé à sa souveraineté sur ces trois formations, que ce soit par une action ou par une omission, et notamment lorsque son sultan et son *temenggong* autorisèrent les autorités britanniques en 1844 à construire le phare Horsburgh.

166. Singapour avance une théorie contraire, selon laquelle «les événements qui se déroulèrent entre 1847 et 1851 ... constituèrent une prise de possession légale de Pedra Branca par les représentants de la Couronne britannique»²³⁴. La thèse de Singapour repose donc fondamentalement sur l'idée d'«une prise de possession légale» qui aurait conféré souveraineté à la Couronne britannique — constituant un titre qui, sans que l'on sache trop comment, aurait vu le jour au cours de la construction du phare et dont Singapour aurait hérité par la suite.

84 167. Après avoir ainsi exposé sa prétention au titre, Singapour poursuit en faisant valoir une «manifestation ininterrompue, publique et pacifique de l'autorité étatique ... sur Pedra Branca»²³⁵, autorité qui aurait été exercée depuis 1851 par la Grande-Bretagne puis par Singapour sous la forme d'activités qui «furent toutes menées à titre de souverain»²³⁶. Au chapitre VI de son mémoire, Singapour continue en citant une longue liste de pratiques censées confirmer son titre originaire. Ces pratiques vont de la «pr[ise] d[e] mesures législatives concernant Pedra Branca et le phare Horsburgh» au fait de «recueill[ir] des informations météorologiques», de «construi[re] et ... modernis[er] une jetée sur Pedra Branca» et de mener «des enquêtes sur les morts accidentelles survenues dans les eaux de Pedra Branca»²³⁷. Au chapitre VII de son mémoire, Singapour ajoute que la Malaisie aurait d'une certaine façon reconnu sa souveraineté sur PBP. Au chapitre VIII de son mémoire, Singapour allègue que le Johor a déclaré expressément ne pas revendiquer le titre sur PBP.

168. Nonobstant cette analyse détaillée de la pratique suivie, Singapour se garde manifestement d'invoquer sa pratique en tant que fondement autonome de sa prétention — ce pour une bonne raison, comme il deviendra évident. Elle expose son analyse avec une ambiguïté mesurée. Par exemple, lorsqu'elle examine «[l']importance juridique du phare dans la présente instance», Singapour déclare que

²³⁴ MS, par. 5.5. Voir également par. 5.101.

²³⁵ MS, par. 6.4.

²³⁶ MS, par. 6.7.

²³⁷ MS, par. 6.6.

«la revendication du titre par Singapour ne se fonde pas sur le rôle des phares en ce qu'ils attestent une activité étatique... Dans la présente espèce, c'est toutefois la prise de possession légale de Pedra Branca, aux fins de la construction d'un phare et de ses dépendances et de l'entretien de l'ouvrage à titre permanent, qui constitue un fondement indépendant et autonome du titre.»²³⁸

85

169. Ainsi qu'il ressort de ce passage, le fondement essentiel de la thèse plaidée par Singapour en l'espèce est «la prise de possession légale» qui aurait eu lieu pendant la période allant de 1847 à 1851. La pertinence de la conduite ultérieure est moins claire. Singapour reconnaît que la pratique relative aux phares ne constitue pas une preuve d'activité étatique. Elle laisse toutefois entendre que la prise de possession de l'île aux fins de construire le phare Horsburgh et de l'entretenir en permanence constitue une base indépendante et autonome pour fonder son titre. Cette ambiguïté dans le raisonnement de Singapour n'est jamais levée. Comme elle l'a fait avec d'autres éléments de sa thèse — la question de savoir si PBP était *terra nullius* en 1844, le fait qu'aucun mode d'acquisition territoriale reconnu n'est invoqué et que les lettres d'autorisation délivrées par le Johor en 1844 ne sont pas examinées —, Singapour se borne à éluder la difficulté.

170. Les questions relatives à la conduite ultérieure des Parties sont examinées dans les chapitres suivants. Etant donné l'ambiguïté de l'argumentation singapourienne à cet égard, la question devra être traitée de manière assez approfondie. L'idée implicite sur laquelle Singapour s'appuie d'un bout à l'autre est que la conduite adoptée par l'administrateur du phare Horsburgh doit être assimilée à une conduite à titre de souverain à l'égard de PBP. Dans son mémoire, Singapour fait systématiquement l'amalgame entre ces deux notions. Elle se borne à sous-entendre leur équivalence, laissant à la Cour la charge d'examiner ce qui constitue une lacune fondamentale dans les éléments de preuve qui sont au cœur de sa thèse.

171. Un autre élément s'ajoute à cela : la conduite dont Singapour se réclame en sa qualité d'administratrice du phare Horsburgh est coupée des réalités, tant sur le plan de la pratique relative aux phares d'une manière générale que du point de vue des dispositions régissant le système des phares des détroits en particulier, dont le phare Horsburgh faisait partie. La Cour est donc invitée tout bonnement à examiner la conduite de Singapour à l'égard du phare Horsburgh sans tenir aucun compte de son contexte et de partir de l'hypothèse non vérifiée que cela suffit pour confirmer une prétention au titre sur le territoire sous-jacent.

86

172. Comme il sera démontré dans les chapitres suivants, ce sont là des omissions fondamentales dans la thèse de Singapour. La conduite adoptée dans le cadre de l'administration d'un phare ne peut tout simplement pas être confondue avec une conduite à titre de souverain. Les deux ne sont pas nécessairement liées. Si l'existence d'un tel lien est alléguée, c'est à celui qui l'allègue de prouver ses dires. Singapour n'aborde même pas ce point. Il existe en outre depuis longtemps une appréciation largement partagée, qui ressort des décisions de juridictions internationales, dont la Cour et sa devancière la Cour permanente, ainsi que de la pratique des Etats, selon laquelle le comportement à l'égard des phares, en raison de caractéristiques qui lui sont propres, ne constitue pas une indication fiable de la souveraineté. Le juge van Eysinga aborda expressément ce point dans son opinion approuvant la décision rendue en l'affaire des *Phares en Crète et à Samos*, dont la Cour permanente connut en 1937 (et aucun des juges saisis de cette affaire n'exprima une opinion opposée). Son analyse fut reprise en 1953 par la Cour actuelle dans l'affaire des *Minquiers et Ecréhous (France/Royaume-Uni)*. Elle fut reprise une nouvelle fois dans la sentence portant délimitation maritime que le Tribunal arbitral rendit en 1998 dans l'affaire

²³⁸ MS, par. 5.101.

*Erythrée/Yémen*²³⁹. Elle est étayée encore davantage par la pratique des Etats concernant certains phares (tels que le phare du cap Race à Terre-Neuve ou celui du cap Spartel au Maroc), des phares situés en mer Rouge (où les principaux phares sont toujours administrés par le Royaume-Uni et par d'autres Etats distants d'un point de vue géographique), des phares du golfe Arabo-Persique (où les principaux phares sont administrés par le Middle East Navigation Aids Service (MENAS), indépendamment de la souveraineté du territoire sur lequel ils se trouvent), ainsi que par la pratique de la Corporation of Trinity House (une société d'utilité publique établie en 1514 à Londres qui continue d'administrer des phares à travers le monde) et par d'autres exemples²⁴⁰.

87

173. En outre, le système des phares des détroits, dont le phare Horsburgh faisait partie, présentait certaines singularités qui battent directement en brèche l'assertion selon laquelle l'administration du phare Horsburgh par Singapour serait en quelque sorte pertinente pour trancher la question du titre sur PBP²⁴¹. Trois des treize premiers phares qui furent gérés par les Etablissements des détroits dans le cadre du système précité se trouvaient sur un territoire qui n'appartenait pas aux Etablissements à l'époque. Dix de ces treize premiers phares étaient situés sur un territoire qui fait à présent partie de la Malaisie. Le fait que ces phares étaient administrés par les Etablissements des détroits n'a aucune incidence sur la souveraineté du territoire sur lequel ils étaient situés. Le territoire en question — qui comprend PBP — n'a jamais été administré comme une partie du territoire de Singapour.

174. Ainsi qu'il ressortira de l'examen contenu dans les chapitres 6 et 7 ci-après, cette pratique en matière d'emplacement et d'administration des phares était un trait commun de la pratique générale que les Britanniques suivirent du milieu du XIX^e jusqu'au milieu du XX^e siècle, et des traces importantes en subsistent encore aujourd'hui. La manière équivoque dont Singapour invoque sa pratique de l'administration du phare Horsburgh pour appuyer sa revendication de souveraineté peut donc se comprendre. La pratique que les Britanniques suivirent à l'époque en matière de phares ne fournit aucune base qui puisse étayer la revendication singapourienne. Dans son ensemble, cette pratique va directement à l'encontre de l'allégation de Singapour selon laquelle la construction et l'entretien du phare Horsburgh constituèrent d'une certaine façon «une prise de possession légale» de PBP aux fins d'établir la souveraineté.

A. Objet de la deuxième partie et résumé des conclusions

175. Compte tenu de ce qui précède, la deuxième partie du présent contre-mémoire s'articulera comme suit. Le chapitre 6 traite du droit et de la pratique relatifs aux phares d'une manière générale. Les conclusions qui se dégagent de cet examen viennent appuyer les constats suivants :

- Il existe de nombreux exemples, tant passés que contemporains, de phares administrés de par le monde par des autorités, publiques ou privées, autres que celles de l'Etat sur le territoire duquel le phare est situé.
- Il s'agissait là d'un trait propre à la pratique suivie par les Britanniques en matière de phares pendant la période allant du milieu du XIX^e au milieu du XX^e siècle.

²³⁹ Cette jurisprudence est examinée plus avant au chapitre 6 ci-dessous.

²⁴⁰ Cette pratique est examinée plus avant au chapitre 6 ci-dessous.

²⁴¹ Ce point était traité dans le mémoire de la Malaisie, par. 222-234. Il est examiné plus avant au chapitre 7 ci-dessous.

88

- Cette pratique va directement à l'encontre de l'affirmation selon laquelle la construction et l'entretien d'un phare constituaient, aux fins de la souveraineté, «une prise de possession légale» du territoire sur lequel le phare était situé.
- Si l'administration d'un phare peut certes aller de pair avec la souveraineté du territoire sur lequel le phare est situé, tel n'est toutefois pas nécessairement le cas.
- En matière d'administration de phares, il existe une pléthore d'exemples d'une pratique uniforme qui est suivie par les autorités chargées de s'occuper des phares de par le monde, qu'elles soient ou non gouvernementales.
- Cette pratique illustre la conduite générale qu'adopterait tout exploitant de phare dans le cadre de ses responsabilités administratives.
- La pratique en question n'est pas fonction de la souveraineté du territoire sur lequel le phare est situé, pas plus qu'elle ne la détermine de quelque manière que ce soit.

176. Le chapitre 7 contient un examen plus poussé de la singularité du système des phares des détroits. Les conclusions qui se dégagent de cet examen viennent appuyer les constats suivants :

- Ce système, dont le phare Horsburgh faisait partie, était un réseau de phares et d'autres aides à la navigation que les Britanniques mirent en place dans les détroits de Malacca et de Singapour pendant la période allant du milieu du XIX^e au milieu du XX^e siècle afin d'assurer la sécurité de la navigation dans ces eaux.
- Plusieurs phares qui faisaient partie du système en question furent érigés sur des territoires qui n'appartenaient pas aux Etablissements des détroits, même s'ils étaient administrés par les autorités compétentes des Etablissements, parfois depuis Singapour.
- Le fait que les autorités des Etablissements des détroits pouvaient administrer un phare depuis Singapour n'avait aucune incidence sur la souveraineté du territoire sur lequel le phare était situé.

89

- Le fait que Singapour continue aujourd'hui à administrer un phare qui faisait partie du système susmentionné ne peut, à lui seul, être considéré comme une preuve de sa souveraineté sur le territoire où le phare est situé.

177. Cela étant posé, le contre-mémoire traite ensuite, au *chapitre 8*, de la conduite que Singapour prétend avoir adoptée à titre de souverain ou qui appuierait autrement sa thèse et, au *chapitre 9*, de la conduite que la Malaisie a adoptée conformément à son titre originaire. En ce qui concerne le comportement de Singapour, il ressort de cet examen que, dans leur immense majorité, les exemples de pratique cités par Singapour concernent son administration du phare Horsburgh, ce qui n'a absolument aucun rapport avec la souveraineté sur PBP. Les rares exemples de conduite plus générale que Singapour fait valoir ne suffisent pas pour appuyer sa prétention, car soit ils manquent de force probante, soit ils sont ultérieurs à la date critique en l'espèce et servent manifestement sa propre cause.

178. Le *chapitre 9* traite des allégations de Singapour selon lesquelles la Malaisie a d'une certaine façon reconnu la souveraineté singapourienne sur PBP ou qu'elle a déclaré ne pas revendiquer le titre sur l'île. Ni l'une ni l'autre de ces allégations n'a le moindre fondement. Dans ce chapitre, deux autres aspects de la conduite malaisienne sont examinés : a) le fait que les eaux bordant PBP servaient traditionnellement de zone de pêche aux pêcheurs du sud-est du Johor,

90

notamment à ceux du village de pêcheurs de Sungai Rengit qui est adjacent à PBP, sur la côte du Johor, et *b*) les patrouilles de la marine royale malaisienne dans les eaux bordant PBP et le comportement de la marine à cet égard. La conclusion centrale qui se dégage de cet examen est que, au double plan de la pratique et de la façon de voir les choses, tant au niveau privé (pêcheurs du Johor) qu'au niveau de l'Etat, PBP était systématiquement considérée comme une partie du territoire malaisien. Etant donné les caractéristiques physiques de PBP (c'est-à-dire que rien ne s'y trouve en dehors du phare Horsburgh), et l'administration du phare par Singapour, la conduite que la Malaisie a adoptée en estimant que PBP faisait partie de son territoire est particulièrement probante : contrairement à celle de Singapour, elle ne peut s'expliquer par aucune autre raison.

179. Enfin, au *chapitre 10* de cette deuxième partie, la Malaisie examine le contexte maritime, notamment la pratique que la Malaisie, Singapour et d'autres Etats du détroit de Singapour et de la mer de Chine méridionale ont respectivement adoptée en matière de délimitation. Cette pratique confirme et appuie la thèse de la souveraineté de la Malaisie sur PBP.

B. Observations générales et liminaires

180. Avant d'en venir à ces questions, il convient de formuler un certain nombre d'observations générales et liminaires intéressant les chapitres suivants.

i) La thèse que Singapour fonde sur l'importance du phare Horsburgh

181. Singapour commence l'exposé de sa thèse par une exhortation. Dans sa présentation du cadre physique de l'affaire, elle relève que «[d]e par sa position juste au milieu du détroit de Singapour, à son débouché sur la mer de Chine méridionale, Pedra Branca constitue un grave danger pour les navires sur une importante voie commerciale internationale»²⁴². Singapour ajoute que «[a]ujourd'hui, plus d'un siècle et demi après, l'importance de Pedra Branca ne s'est pas démentie»²⁴³. Elle conclut en faisant observer que le détroit de Singapour revêt une importance cruciale pour sa prospérité économique et que «Pedra Branca commandant l'accès au débouché oriental du détroit, il est capital que Singapour puisse continuer d'exercer ses droits territoriaux souverains sur cette île et sur ses eaux environnantes»²⁴⁴.

91

182. Ce thème se retrouve d'un bout à l'autre de la thèse de Singapour et c'est le même argument, formulé avec seulement quelques différences, qui sous-tend l'analyse que Singapour fait de sa conduite à l'égard du phare Horsburgh au chapitre VI de son mémoire²⁴⁵.

183. Afin d'éviter tout risque de confusion due à ces déclarations, il convient de souligner ce dont il s'agit dans la présente affaire, et ce dont il ne s'agit pas. Il s'agit ici de souveraineté — sur PBP, Middle Rocks et South Ledge — et de rien d'autre. Il ne s'agit pas des droits de propriété de Singapour sur le phare Horsburgh. C'est le sultan et le *temenggong* de Johor qui autorisèrent en 1844 les autorités britanniques à construire le phare Horsburgh. Cette autorisation signifiait que les

²⁴² MS, par. 2.6.

²⁴³ MS, par. 2.8.

²⁴⁴ MS, par. 2.9.

²⁴⁵ MS, par. 6.2.

intéressés reconnaissaient qu'il importait de garantir la sécurité de la navigation dans le détroit de Singapour et que, à l'époque, c'étaient les autorités britanniques et ceux qui agissaient à travers elles qui, compte tenu de leurs intérêts et de leur compétence en la matière, étaient les mieux à même d'y veiller.

184. Il est important de bien apprécier ce point. Un élément implicite de la thèse de Singapour est la tactique alarmiste qui consiste à insinuer que le fait d'affirmer la souveraineté de la Malaisie sur PBP reviendrait, premièrement, à compromettre la sécurité de la navigation maritime dans le détroit de Singapour et, deuxièmement, à compromettre la situation économique de Singapour. Ni l'une ni l'autre de ces allégations n'a le moindre fondement. Etant l'un des principaux Etats riverains tant de la mer de Chine méridionale que du détroit de Singapour, la Malaisie a foncièrement intérêt à garantir la sécurité de la navigation maritime dans ces eaux. En fait, la Malaisie et Singapour ont, parfois avec le concours d'autres Etats (comme l'Indonésie et le Japon), coopéré étroitement sur tous les aspects de la navigation maritime dans les détroits de Malacca et de Singapour, notamment en ce qui concerne les services de gestion du trafic maritime (VTS), les voies servant à la navigation internationale et des activités connexes telles que les levés hydrographiques conjoints du secteur. Il est donc tout à fait fallacieux d'insinuer que la Malaisie s'intéresserait d'une certaine façon moins que Singapour à la sécurité de la navigation maritime ou que le fait d'affirmer la souveraineté de la Malaisie sur PBP aurait en quelque sorte pour effet de compromettre cette sécurité.

92

185. En outre, les observations que Singapour a formulées à ce propos appellent deux autres observations plus générales. *Premièrement*, le fait que, ces dernières années (depuis la date critique en l'espèce), Singapour a doté le phare de divers équipements (en construisant notamment une hélisation et une tour VTIS)²⁴⁶ — auxquels s'ajoutent *a*) l'installation, toujours par Singapour, de matériel de communication militaire dans le phare²⁴⁷, *b*) l'exclusion des pêcheurs malaisiens de leur zone de pêche traditionnelle autour de PBP et *c*) la présence navale constante et bien visible de Singapour dans les eaux entourant PBP — a causé à la Malaisie de vives préoccupations quant à l'usage du phare par Singapour à des fins étrangères à la signalisation. Le fait que Singapour, depuis la date critique en l'espèce, a agrandi les installations attenantes au phare sans consulter la Malaisie ni fournir d'explication et, apparemment, comme la Malaisie l'apprend aujourd'hui, à des fins sans rapport avec la signalisation, constitue un risque d'aggravation et d'extension du présent différend.

186. *Deuxièmement*, bien que le phare Horsburgh demeure important de par son rôle essentiel d'aide à la navigation dans le détroit de Singapour, la teneur du mémoire de Singapour sur ce point risque d'obscurcir une réalité de plus en plus évidente devant laquelle la Cour devrait sans doute hésiter tout particulièrement à accepter sans réserve l'extrapolation que Singapour fait au sujet de sa conduite concernant le phare pour étayer sa revendication de souveraineté.

²⁴⁶ Voir, par exemple, la photographie suivant la page 102 du mémoire de Singapour et le texte correspondant (MS, par. 6.32). Singapour ajouta la tour VTIS et l'hélisation en 1989 et en 1992, respectivement, c'est-à-dire bien après la date critique en l'espèce.

²⁴⁷ Voir MS, par. 6.72 et suiv. Singapour soutient (MS, par. 6.75) que la mise en place de matériel de communication militaire a été réalisée ouvertement. La Malaisie n'en a toutefois pas été notifiée et elle ne pouvait en avoir connaissance d'aucune façon. La Malaisie n'a ni l'occasion ni les moyens d'inspecter les activités singapouriennes sur le site du phare sans risquer une confrontation potentiellement grave avec Singapour. C'est lorsqu'elle a reçu le mémoire de Singapour que la Malaisie a appris pour la première fois l'existence de ces aménagements — qui sont postérieurs à la date critique en l'espèce.

187. Pendant de nombreux siècles, les phares, balises lumineuses et autres aides à la navigation ont revêtu beaucoup d'importance. Dans l'analyse intitulée *A History of Lighthouses*, publiée en 1971, le nombre de phares qui existaient alors de par le monde était estimé à plus de cinquante mille²⁴⁸.

93

188. Il ne fait aucune doute que, à partir du milieu du XIX^e siècle (quand il fut construit) et depuis lors, le phare Horsburgh n'a cessé de jouer un rôle important au service de la sécurité des marins dans le détroit de Singapour. Mais il faut relativiser quelque peu la situation. Une analyse récente de la pratique canadienne en matière de phares, qui a été établie dans le cadre d'une étude plus générale réalisée sous les auspices de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), a indiqué qu'environ un tiers des phares canadiens ne jouaient plus un rôle central dans la sécurité de la navigation et pouvaient être cédés pour remplir d'autres fonctions²⁴⁹. Le littoral canadien est le plus long au monde et il est pourvu de l'un des réseaux les plus étendus de feux de navigation maritime.

189. Le fait est que les phares commencent à perdre de leur importance en tant qu'aides à la navigation face à des innovations technologiques telles que le GPS (le système de repérage universel), qui sont précises, relativement bon marché et que les navigateurs peuvent aisément se procurer. C'est ce qu'a indiqué le directeur régional de la garde côtière canadienne dans les termes suivants :

«La cession de phares annonce le début d'une nouvelle ère dans notre vie maritime. L'émergence du GPS a permis au marin d'avoir librement accès à une aide à la navigation hautement sophistiquée et d'une grande précision mais simple à utiliser et d'un prix abordable qui fait tomber en désuétude un grand nombre de feux et d'autres aides à la navigation maritime. Cette technologie supérieure constitue l'avancée la plus importante qui ait été réalisée dans le domaine de la navigation depuis l'époque des pionniers de la radio, du radar et l'âge d'or des phares au siècle passé. A mesure que les nouvelles technologies supplantent les méthodes traditionnelles de navigation, les autorités maritimes doivent trouver un juste équilibre dans l'exécution de leur programme en assurant une coordination entre l'«ancien» et le «nouveau» et une transition acceptable de l'un à l'autre.»²⁵⁰

94

190. Dans le même sens, cet essor rapide de nouvelles aides à la navigation a conduit deux autres administrateurs de phares expérimentés et spécialistes de la navigation maritime à se poser la question de savoir si les aides traditionnelles à la navigation telles que les phares allaient devenir complètement superflues dans un avenir proche²⁵¹. Si la réponse à cette question demeure négative aujourd'hui, il existe néanmoins une appréciation communément partagée dans la communauté des professionnels des phares, qui est que les phares ne cessent de perdre de leur importance, en

²⁴⁸ P. Beaver, *A History of Lighthouses* (Peter Davis Ltd, Londres, 1971), xi.

²⁴⁹ J. L. Wilson, «Lighthouse Alternative Use — Canada's East Coast Experience» (2001), document présenté à la quinzième conférence de l'AISM, mars 2002. Des exemplaires de ce texte et d'autres documents mentionnés dans ce chapitre seront déposés au Greffé.

²⁵⁰ *Ibid.*, p. 141.

²⁵¹ P. Christmas et J. Taylor, «The Future of Traditional Aids to Navigation», document présenté lors de la quinzième conférence de l'AISM, mars 2002. Les auteurs étaient alors, respectivement, le directeur des opérations et de la gestion des besoins en matière de navigation et le directeur du Northern Lighthouse Board d'Ecosse. Le résumé de leur texte synthétise la situation comme suit : «Il est généralement admis que, à un certain stade, dans l'avenir, la plupart des [aides à la navigation] traditionnelles auront probablement été rendues superflues par les systèmes de radionavigation par satellite qui sont en pleine évolution et par les systèmes associés qui se trouvent à bord des navires.» (*Ibid.*, p. 42.)

particulier pour les grands navires de mer relativement perfectionnés qui sillonnent les principales routes commerciales du monde (telles que le détroit de Singapour). Ce point a été examiné dans la récente publication de l'AIMS qui fait autorité et s'intitule *Aids to Navigation Guide* («Navguide» 2001), ce dans les termes suivants :

«L'importance d'une aide visuelle à la navigation peut fort bien changer au fil du temps. Il se peut que, à certaines occasions, les besoins en matière de navigation changent à tel point que la lanterne d'un grand phare puisse être considérée comme sensiblement moins importante et être reléguée à la catégorie 2 ou 3.»²⁵²

«Par suite de l'apparition de systèmes plus sophistiqués de repérage par radio et par satellite à grande portée, de navires non conventionnels et d'engins à grande vitesse, la résolution de l'Organisation maritime internationale de 1983 [établissant des normes de précision pour la navigation maritime] a quelque peu perdu son utilité.»²⁵³

95

191. Deux raisons justifient d'insister dans le cadre de la présente instance sur cette évolution de la situation. *Premièrement*, les allégations de Singapour quant au rôle crucial du phare Horsburgh pour sa propre prospérité économique doivent être relativisées. Singapour force indéniablement le trait, étant donné que la conduite qu'elle a eue à l'égard de PBP depuis 1851 se rapporte en vérité exclusivement au phare Horsburgh et non à l'île. Insinuer qu'une crise se produira si la Cour devait statuer en faveur de la souveraineté malaisienne n'est donc qu'un stratagème visant à faire passer pour une conduite à titre de souverain le comportement que Singapour a adopté dans le cadre de l'administration du phare.

192. Deuxièmement, cette évolution importe pour une autre raison qui concerne plus directement un certain nombre d'allégations particulières de Singapour, lesquelles sont examinées au chapitre 8 du présent contre-mémoire. L'évolution des aides à la navigation maritime a notamment mis en évidence la possibilité d'utiliser les phares autrement qu'à des fins de signalisation, tant dans le cadre d'activités traditionnelles sans rapport avec la signalisation qu'aux fins d'initiatives plus modernes. La question fut étudiée dans une étude consacrée à l'accès des tierces parties aux sites de navigation, que l'AIMS réalisa en 1998 à l'intention de son comité consultatif pour la sauvegarde des phares historiques, qui se livrait à des recherches sur les autres moyens d'utiliser les phares et autres aides à la navigation. Sur la base des réponses émises par un large éventail de ses membres, l'AIMS conclut que, «[en dehors de leur rôle d'aide à la navigation,] les phares servaient principalement à la collecte d'informations météorologiques (temps, vitesse et direction du vent) et d'informations sur les marées et les courants, ainsi que comme stations de télécommunication»²⁵⁴.

193. Ainsi qu'il est indiqué dans le *Navguide* de l'AIMS²⁵⁵, en dehors de leur fonction de signalisation, les phares servent traditionnellement ou fréquemment, par exemple :

²⁵² Association internationale de signalisation maritime, *Aids to Navigation Guide* (Navguide), 4e éd., décembre 2001, par. 3.5.2. La première catégorie vise les «[p]hares et balises considérés comme étant de *première* importance pour la navigation» (les italiques sont dans l'original), la deuxième vise les «[p]hares et balises considérés comme étant importants pour la navigation» et la troisième vise les «[p]hares et balises considérés comme étant moins importants pour la navigation que ceux relevant des catégories 1 et 2». Les extraits pertinents du Navguide figurent dans les annexes (vol. 3, annexe 53).

²⁵³ *Ibid.*, par. 2.1.2.2.

²⁵⁴ *Ibid.*, p. 198-199, par. 10.1.7. L'extrait pertinent du *Navguide* figure dans les annexes (vol. 3, annexe 53).

²⁵⁵ *Ibid.*, p. 73, par. 3.5.1.3.

- à assurer la surveillance et la protection des côtes ;
 - à assurer la gestion du trafic maritime (VTS) ;
 - de base pour émettre des signaux (de brume) audibles ;
 - à la collecte de données météorologiques et océanographiques ;
 - de station de radio et de télécommunication ;
- 96** — de site touristique.

194. Compte tenu de ces utilisations traditionnelles des phares à des fins étrangères à la signalisation lumineuse, Singapour exagère très largement la revendication de souveraineté sur PBP qu'elle fonde sur la pratique qu'elle a suivie après 1851 à l'égard du phare. La conduite suivie par Singapour depuis cette date tient exclusivement à son administration du phare Horsburgh. Elle traduit simplement la position et la responsabilité qui étaient celles de Singapour en sa qualité d'administrateur du phare.

ii) Le cadre juridique et les questions de preuve

195. Au chapitre 7 de son mémoire, la Malaisie s'est intéressée au cadre juridique dans lequel il convenait d'examiner la conduite des Parties. Etant donné le titre originaire que la Malaisie détient sur PBP et l'argument de Singapour selon lequel sa conduite ultérieure à 1851 viendrait en quelque sorte confirmer sa théorie d'«une prise de possession légale», les principes fondamentaux qui sont pertinents dans ce cadre juridique méritent d'être rappelés brièvement.

196. Dans son arrêt en l'affaire relative à la *Souveraineté sur certaines parcelles frontalières*, la Cour a souligné que la valeur à attacher à un comportement invoqué à l'appui d'une revendication de souveraineté devait s'apprécier en tenant compte des dispositions complexes qui s'appliquaient au territoire en question. La Cour ajouta que des actes courants d'ordre administratif étaient insuffisants pour déplacer la souveraineté préalablement établie²⁵⁶. Dans l'affaire de l'*Ile de Clipperton*, le Tribunal arbitral souligna que la France n'avait jamais eu l'*animus* d'abandonner l'île, ce qui constituait un élément important pour faire droit à la prétention française au titre²⁵⁷.

97 197. Ces principes sont pertinents aux fins de la présente affaire. Le titre de la Malaisie sur PBP, Middle Rocks et South Ledge repose sur le titre originaire que le Johor détenait sur ces formations. Ni le Johor, ni la Malaisie n'ont jamais eu la moindre intention d'abandonner ce titre.

198. Lorsqu'elle déterminera la valeur à attacher au comportement que Singapour invoque à l'appui de sa prétention, la Cour devrait dûment tenir compte de l'interaction étroite et complexe qui existait entre le Johor et les Etablissements des détroits, puis entre la Malaisie et Singapour, spécialement en ce qui concerne la mise en place d'aides à la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour. Comme en l'affaire relative à la *Souveraineté sur certaines parcelles*

²⁵⁶ Affaire relative à la *Souveraineté sur certaines parcelles frontalières (Belgique/Pays-Bas)*, C.I.J. Recueil 1959, p. 209, p. 229.

²⁵⁷ Sentence arbitrale concernant le différend relatif à la souveraineté sur l'*Ile de Clipperton* (1932), *American Journal of International Law*, vol. 26, p. 390, 394 [version française : Nations Unies, *Recueil des sentences arbitrales*, vol. II, p. 1106, 1110-1111].

frontalières, dans laquelle des actes courants d'ordre administratif accomplis par les Pays-Bas à l'égard du territoire en cause n'avaient pu déplacer la souveraineté belge, dans la présente affaire, les actes courants d'ordre administratif que Singapour a accomplis en sa qualité d'exploitant du phare Horsburgh ne peuvent donc pas non plus déplacer la souveraineté malaisienne sur PBP, d'autant que ces actes font suite à l'autorisation accordée par le souverain territorial.

iii) Les éléments de preuve produits par la Malaisie à l'appui des affirmations exposées dans cette partie

199. Plusieurs documents sont annexés au présent contre-mémoire en tant qu'éléments venant appuyer les arguments avancés dans les chapitres suivants de cette partie, à savoir :

- 1) un rapport intitulé «Conduite relevant des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare et prétentions de Singapour sur le phare Horsburgh et sur PBP», qui a été établi par le capitaine Duncan Glass, directeur de la gestion des besoins en matière de navigation, et par M. David Brewer, ancien directeur de l'administration de la Trinity House à Londres ;
- 2) un rapport intitulé «Histoire et fonctionnement du Middle East Navigation Aids Service («MENAS») et questions connexes», qui a été établi par le capitaine de frégate Peter John Christmas, retraité de la marine royale, ancien directeur général du MENAS et, auparavant, directeur des opérations et de la gestion des besoins en matière de navigation du *Northern Lighthouse Board* d'Ecosse ;
- 98 3) une note sur les phares et leurs fonctions, rédigée par le contre-amiral (retraité) Jean-Charles Leclair au nom de l'AIMS ;
- 4) la déclaration sous serment du contre-amiral (retraité) Dato' Karalasingam Thanabalasingam, ancien chef de la marine royale malaisienne ;
- 5) la déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, un pêcheur de Sungai Rengit (Johor) ; et
- 6) la déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, un pêcheur de Sungai Rengit (Johor).

200. Plusieurs cartes sont reproduites dans le présent contre-mémoire. Elles sont examinées au stade opportun du raisonnement exposé dans la première partie du contre-mémoire et au chapitre 10 ci-après. Une carte mérite particulièrement d'être mentionnée ici : sa reproduction en grand format est pliée dans la pochette qui figure à la fin de ce volume. Il s'agit de la carte 2403 du détroit de Singapour qui fut établie en 1936 par l'Amirauté britannique et publiée sous la direction de l'hydrographe de l'amirauté, le contre-amiral J. A. Edgell. Une version réduite de cette carte est reproduite dans l'atlas cartographique (carte 25, vol. 4) qui accompagne le mémoire de la Malaisie. Si cette carte est reproduite dans son grand format d'origine au sein du présent contre-mémoire, c'est parce que des détails qui, autrement, seraient difficiles à discerner sur la version réduite intéresseront les annexes 5 et 6, qui portent sur les droits de pêche traditionnels des pêcheurs du Johor dans les eaux de PBP. Cette carte a aussi un rapport direct avec le témoignage du contre-amiral Thanabalasingam (vol. 2, annexe 4). Etant donné la provenance de la carte et les détails qu'elle fournit, la Malaisie pense qu'elle sera également utile à la Cour en tant que carte d'orientation plus générale de PBP et de ses environs.

CHAPITRE 6

DROIT ET PRATIQUE RELATIFS À L'EXPLOITATION DE PHARES

Introduction

99

201. Dans son mémoire, la Malaisie analyse la distinction à opérer entre la propriété de phares et la souveraineté sur un territoire²⁵⁸. Dans le présent chapitre, elle complète cette analyse en présentant de nombreux exemples de la pratique des Etats et de la jurisprudence attestant le caractère particulier de l'administration des phares. Comme nous le montrerons, il existe un grand nombre de phares construits sur le territoire d'un Etat mais administrés par une autre entité. De ce fait, en l'absence d'autres facteurs, la conduite d'un Etat dans le cadre de l'administration d'un phare ne saurait prouver sa souveraineté.

202. Fait révélateur, la pratique décrite dans le présent chapitre révèle également que la construction et/ou l'administration de phares par la Grande-Bretagne dans les voies navigables du monde entier, entre le milieu du XIX^e et le milieu du XX^e siècles, ne constituèrent jamais et ne furent jamais considérées par la Grande-Bretagne comme constituant «une prise de possession légale» visant à établir la souveraineté sur le territoire où le phare était situé. La pratique britannique de l'époque ne confirme en rien les affirmations de Singapour en rapport avec le phare Horsburgh.

100

203. Le présent chapitre contient également un examen d'un vaste ensemble de dispositions pratiques appliquées dans le monde par les services publics ou non publics de signalisation maritime, en matière d'administration des phares. Ces dispositions pratiques, qui ne reposent pas sur la souveraineté du territoire où le phare est situé ni ne la déterminent d'aucune manière, reflètent la conduite générale qu'adopterait tout exploitant de phares dans le cadre de ses responsabilités administratives.

204. En particulier, ces points sont illustrés par un examen de la pratique de l'administration des phares de la mer Rouge, de ceux du golfe Arabo-Persique, de ceux dont s'occupe la société Trinity House, ainsi que de différents autres exemples de phares. Comme nous le montrerons, la construction et l'administration de phares dans le monde, en particulier pendant la période comprise entre le milieu du XIX^e et le milieu du XX^e siècles, servaient à la fois les intérêts des empires et les objectifs économiques d'entreprises privées placées sous la protection de ces empires. La pratique de la Grande-Bretagne, de la France et d'autres Etats européens durant cette période, qui visait essentiellement à assurer la sécurité maritime, était guidée par les besoins du commerce et les intérêts de la navigation internationale et non par le souci d'acquérir des îlots minuscules, rochers ou autres parties de territoires sur lesquels les phares devaient être construits.

A. Les intérêts des empires dans la construction et l'administration de phares

205. Le chapitre V qui précède a montré l'importance historique des phares, garants de la sécurité maritime. Des ouvrages universitaires, tels que ceux de Patrick Beaver, *A History of Lighthouses* (1971) et de John Nash, *Sea Marks : Their History and Development* (1985) exposent en détail la dimension historique de la question, et traitent aussi bien des entreprises conjointes entre Etats que des initiatives privées liées à la construction et à l'administration de phares. La *Hanse* ou ligue des associations de marchands des villes d'Allemagne du Nord et de la Baltique, est un exemple notable d'une telle coopération entre entreprises privées qui donna lieu à une

²⁵⁸ MM, par. 165-176.

101

participation de l'Etat, entre 1250 environ et 1550²⁵⁹. Alertés par les dangers que présentait pendant cette période la navigation le long des côtes d'Europe du Nord, les marchands des villes de la *Hanse* unirent leurs efforts pour y installer des balises et amers. Des initiatives publiques vinrent par la suite compléter cette initiative au Danemark, dans les Etats allemands et aux Pays-Bas.

206. Parallèlement à cette évolution à l'est, Henri VIII d'Angleterre accorda en 1514 la charte royale portant création de la Corporation of Trinity House («Trinity House»), qui devint l'autorité de pilotage chargée d'établir des amers sur terre et, à terme, de marquer les chenaux de navigation. En tant qu'entreprise autonome de droit public, Trinity House reste à ce jour chargée de l'administration des phares en Angleterre et au pays de Galles, ainsi que de l'administration et de l'entretien de divers phares et autres aides à la navigation dans le monde entier²⁶⁰.

207. Jusqu'au XIX^e siècle, les balises lumineuses demeurèrent pour l'essentiel l'apanage des entreprises privées. Même après cette période, la construction de phares fut fréquemment financée par des souscriptions privées — dans certains cas par loterie²⁶¹. Des progrès techniques importants dans les domaines des feux et de la construction de phares furent réalisés au cours de cette période, notamment en France et en Angleterre. Dans les années 1840, les progrès techniques permirent la construction de phares là où c'était auparavant impossible²⁶².

208. Ces progrès techniques, conjugués au développement de la navigation commerciale, firent du XIX^e siècle «l'âge d'or de la construction de phares dans le monde entier»²⁶³. Le développement de la navigation commerciale fut tel que les phares, initialement construits et entretenus par des philanthropes, devinrent un objet de spéculation dans la mesure où «[l]a propriété d'un feu sur une voie de navigation empruntée pouvait procurer des revenus immenses [issus des droits de phare]»²⁶⁴.

102

209. Construit pendant cette période du milieu du XIX^e siècle, en 1856, pratiquement en même temps que le phare Horsburgh, le phare du cap Race à Terre-Neuve est «une tour de fonte cylindrique perchée sur le bord d'une falaise, quatre-vingt-sept pieds au-dessus de la mer»²⁶⁵. C'est un exemple de la pratique britannique répandue à l'époque en matière de phares. Beaver remarque à propos de ce phare que,

«[l]e résultat d'un effort conjoint entre les Gouvernements de Terre-Neuve et de Grande-Bretagne, il était entretenu par ce dernier qui prélevait des droits de un seizième de penny par tonne sur tous les navires qui doubtaient le phare. Quelque cinquante ans plus tard, le phare fut cédé au Gouvernement canadien qui supprima les droits de phare.»²⁶⁶

²⁵⁹ Voir par exemple J. Nash : *Seamarks : Their History and Development* (Stanford Maritime, Londres, 1985), chap. III.

²⁶⁰ Le rapport du capitaine Duncan Glass et de David Brewer : annexes, vol. 2, annexe 1, contient de plus amples informations générales sur Trinity House.

²⁶¹ Voir par exemple P. Beaver, *A History of Lighthouses* (Peter Davies, Londres, 1971), p. 82, se référant au financement et à la construction de phares à New York et ailleurs aux Etats-Unis.

²⁶² Voir par exemple *ibid.*, chap. 9.

²⁶³ *Ibid.*, p. 7.

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 17-18.

²⁶⁵ *Ibid.*, p. 63.

²⁶⁶ Beaver, *A History of Lighthouses*, p. 63.

103

210. A l'époque de la construction du phare du cap Race, Terre-Neuve était une colonie autonome de Grande-Bretagne dans laquelle la construction d'un phare et l'administration de celui-ci étaient soumises à l'autorisation du pouvoir législatif de la colonie²⁶⁷. L'administration du phare par la Grande-Bretagne était donc subordonnée à l'autorisation de l'autorité législative de Terre-Neuve. Cette dernière ayant ultérieurement refusé de prendre en charge l'entretien du phare à la suite de la Grande-Bretagne, la propriété et l'administration du phare furent cédées par celle-ci au Canada en vertu des lois britannique et canadienne votées en 1886. Le Canada devint ainsi propriétaire des terres sur lesquelles le phare avait été construit «et de l'ensemble des habitations, bâtiments, étangs, signaux et instruments y associés, de toutes autres terres, droits sur l'eau et autres droits jusque-là utilisés et exercés en rapport avec ce qui précède, ainsi que de toutes autres dépendances leur appartenant relativement à tous droits et intérêts dans ceux-ci». Lorsqu'il accepta la cession du phare et l'obligation d'entretien qui en découlait, le Gouvernement du Canada fit observer que «ledit phare [était] indispensable à la sécurité des navires canadiens et autres naviguant dans l'Atlantique nord, à destination et en provenance du Canada»²⁶⁸.

211. Le phare du cap Race fut construit sur le territoire de Terre-Neuve. Entre 1856 et 1886, le phare fut administré par la Grande-Bretagne avec l'autorisation de Terre-Neuve. Après 1886, il fut administré par le Canada. Ce n'est qu'en 1949 que Terre-Neuve devint une province du Canada. Le phare du cap Race est un exemple de phare qui fut administré successivement par les autorités de deux Etats, qui n'étaient ni l'un ni l'autre l'Etat territorial.

212. Comme le montre cet exemple, bien que la construction et l'administration des phares fussent généralement l'affaire de l'Etat sur le territoire duquel le phare était construit, ce n'était pas toujours le cas. Le juge van Eysinga aborda ce point dans l'opinion concordante qu'il exprima en l'affaire des *Phares en Crète et à Samos* devant la Cour permanente de Justice internationale en 1937 :

«L'administration des phares est une matière qui, pour la plupart des Etats, appartient à leur compétence exclusive.

104

Mais il est des cas où, d'une part, l'intérêt de la navigation internationale réclame impérieusement des phares, tandis que, d'autre part, l'Etat sur le territoire duquel le phare devrait fonctionner n'est pas à même de pourvoir à son administration et à son entretien. La conséquence de cet état de choses peut être que les puissances maritimes s'accordent avec l'Etat territorial en vue du fonctionnement d'un phare. L'exemple classique est fourni par le phare du cap Spartel, qui indique à la navigation venant de l'Atlantique l'entrée de la Méditerranée. C'est en vertu d'une convention conclue à Tanger en 1865 par les Puissances maritimes et le Maroc que le fonctionnement de ce phare a été réglé.

Le cas des phares dans l'Empire ottoman offre des analogies. C'est à la suite de la guerre de Crimée, lorsque les flottes des puissances occidentales eurent bien pu se rendre compte de l'absence de phares suffisants sur les côtes ottomanes, qu'une

²⁶⁷ L'autorisation de l'assemblée législative de la colonie de Terre-Neuve pour la construction du phare du cap Race est contenue dans l'exposé des motifs de la loi (britannique) sur le phare du cap Race de 1846, loi «destinée à assurer le transfert au dominion du Canada du phare du cap Race, Terre-Neuve, et de ses dépendances» (49 Vict. c.13). Le pouvoir de la colonie de décliner la responsabilité de l'administration du phare figure au cinquième préambule de cette loi : annexes, vol. 3, annexe 26.

²⁶⁸ Loi de 1886 du Gouvernement du Canada, relative au transfert du phare du cap Race, Terre-Neuve, et de ses dépendances, au dominion du Canada (loi canadienne sur le cap Race, 49 Vict., c.20) : annexes, vol. 3, annexe 27. Voir également *An Act in aid of the Imperial Act for the Lighthouse at Cape Race and its Appurtenances*, 1886 (la loi sur le cap Race de Terre-Neuve, 49 Vict., c.4) : annexes, vol. 3, annexe 28.

commission internationale s'occupa du problème. Le service turc des phares date de 1856, et en 1860 les sieurs Collas et Michel se chargèrent du service par le contrat de concession du 8 au 20 août de cette année.

Le service des phares couvre tout l'Empire ottoman dans la mesure où certaines parties de celui-ci ne se trouvent pas excipées. Il s'agit ici d'un «Imperial Interest», qui intéresse en premier lieu la grande navigation internationale. Les Puissances, et surtout la Grande-Bretagne, ne manquèrent pas de manifester vis-à-vis du sultan un intérêt vif et persistant, conduisant de temps à autre à des démarches diplomatiques. Une réglementation de l'intérêt international faisait défaut, mais le sultan s'aperçut que cet intérêt international était fort réel...»²⁶⁹

B. La construction et l'administration de phares par des autorités autres que celles de l'Etat territorial

i) Pratique des Etats

105

213. Comme le juge van Eysinga l'affirme dans son opinion, la construction et l'administration de phares relevaient souvent d'entités publiques ou privées, indépendantes du souverain territorial. Selon la pratique observée, on pouvait distinguer trois sortes d'entités : *a*) les services établis par traité, *b*) les sociétés ou entreprises privées, et *c*) les services d'un Etat autre que le souverain territorial. Dans tous les cas, les activités de construction et/ou d'administration de phares furent menées indépendamment de toute considération de titre de propriété sur le territoire visé et n'eurent aucune incidence sur les questions de souveraineté.

106

214. Dans la première catégorie, prenons l'exemple notable d'un service établi par traité, chargé de l'établissement et de l'administration d'un phare dans l'intérêt d'Etats autres que l'Etat sur le territoire duquel le phare est situé, à savoir la *commission internationale du phare du cap Spartel*, citée par le juge van Eysinga en l'affaire des *Phares en Crète et à Samos*. La convention du cap Spartel du 31 mai 1865 portait création de cette commission internationale chargée d'administrer le phare conformément aux «droits de propriété et de souveraineté du sultan» du Maroc²⁷⁰. La convention du cap Spartel fut complétée par un accord connexe de 1892 établissant un sémaphore également situé au cap Spartel, administré par la Corporation of Lloyd's of London (l'accord sur le sémaphore du cap Spartel)²⁷¹. La gestion du phare du cap Spartel ne fut rendue au Maroc, le souverain territorial, que le 31 mars 1958 aux termes d'un protocole de la convention de 1865 daté du même jour²⁷².

215. Dans la deuxième catégorie, — celle de sociétés privées chargées à long terme d'administrer des phares — on peut citer l'exemple de la société française Collas & Michel, dénommée administration générale des phares de l'Empire ottoman²⁷³, dont les concessions avec

²⁶⁹ *Phares en Crète et à Samos, arrêt, 1937, C.P.J.I. série A/B n° 7, p. 23-24, opinion individuelle du juge van Eysinga.*

²⁷⁰ Convention entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, les Etats-Unis d'Amérique, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède, d'une part ; et le Maroc, d'autre part ; relative à l'établissement et l'entretien d'un phare sur le cap Spartel, 31 mai 1865, 55 *BFSP*, p. 16.

²⁷¹ Ces accords ainsi que d'autres similaires concernant l'administration d'aides à la navigation figurent dans C. J. Colombos, *The International Law of the Sea*, 6^e éd., Longmans, Londres, 1967, p. 337-338.

²⁷² Protocole relatif à la gestion du phare du cap Spartel daté du 31 mars 1958, Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 320, p. 105.

²⁷³ Le nom de la société diffère quelque peu dans la sentence rendue par le tribunal arbitral en l'affaire de la délimitation maritime *Erythrée c. Yémen* du 9 octobre 1998 ; 40 *ILM*, 900 (2001), par. 202.

l'Empire ottoman pour l'administration de divers phares furent mises en cause dans l'*Affaire franco-hellénique des phares* et dans l'affaire des *Phares en Crète et à Samos* devant la Cour permanente de Justice internationale²⁷⁴. La même société se vit attribuer des concessions à long terme aux fins de construire et d'administrer une série de phares dans la mer Noire et dans le golfe Arabo-Persique²⁷⁵.

216. Un autre exemple de société chargée de l'administration de phares en territoire étranger est celui du Middle East Navigation Aids Service (MENAS) — toujours en activité à ce jour. Le MENAS fut créé en 1950 sous la forme d'une société à but non lucratif, le Persian Gulf Lighting Service (PGLS), dont la dénomination devint MENAS en 1966. Pour un exposé détaillé de l'historique et des activités du MENAS, voir ci-après et se reporter au rapport du capitaine de frégate Peter John Christmas, ancien directeur général du MENAS, annexé au présent contre-mémoire. La pratique des Britanniques et des Indiens dans le Golfe au début du XX^e siècle, qui est à l'origine du MENAS, fait écho à celle de la Grande-Bretagne dans les détroits de Malacca et Singapour où fut créé le système des phares des détroits²⁷⁶.

107

217. Dans la troisième catégorie — celle des phares administrés par les autorités d'un Etat autre que le souverain territorial — on peut citer l'exemple de l'administration par le Royaume-Uni de plusieurs phares en mer Rouge à la suite de l'échec de la convention de 1930 relative à l'entretien de certains phares, aux termes de laquelle l'administration des phares aurait été confiée à la société française Collas & Michel²⁷⁷. Un autre exemple de cette pratique est constitué par la prise de contrôle, par la Grande-Bretagne en 1911, des phares et aides à la navigation existants dans le golfe Arabo-Persique. La Grande-Bretagne assura l'exploitation et la gestion de phares et aides à la navigation dans cette zone et en construisit de nouveaux jusqu'en 1950, date de la création du Persian Gulf Light Service (ultérieurement MENAS). L'administration de ces phares était confiée au gouvernement de l'Inde et les coûts partagés entre celui-ci et le Gouvernement britannique.

218. Les aides à la navigation en Irlande du Nord, administrées par les Commissioners of Irish Lights, service des phares officiel de la République d'Irlande, sont un exemple actuel d'aides à la navigation situées dans le territoire d'un Etat mais administrées par un autre²⁷⁸. Les Commissioners of Irish Lights sont le service général des phares de toute l'Irlande, y compris l'Irlande du Nord. A ce titre, ils travaillent en étroite consultation avec le service général des phares chargé de fournir des aides à la navigation dans les eaux du Royaume-Uni, à savoir Trinity House et the Commissioners of Northern Lighthouses (également dénommé le Northern Lighthouse Board). Les dispositions prises pour l'Irlande du Nord remontent à la loi de 1810 (RU) sur les phares (Irlande), qui transféra tous les pouvoirs, obligations et fonctions relatifs au contrôle

²⁷⁴ *Affaire franco-hellénique des phares*, arrêt, 1934, C.P.J.I. série A/B n° 62 ; *Phares en Crète et à Samos*, arrêt, 1937, C.P.J.I. série A/B n° 71.

²⁷⁵ *Erythrée/Yémen*, sentence du 9 octobre 1998, 40 ILM 900 (2001), par. 200.

²⁷⁶ Rapport du capitaine de frégate Peter John Christmas, ancien directeur général du MENAS : annexes, vol. 2, annexe 2.

²⁷⁷ *Erythrée/Yémen*, sentence du 9 octobre 1998, 40 ILM 900 (2001), par. 211 et suiv.

²⁷⁸ Voir plus loin le rapport du capitaine Duncan Glass et de David Brewer (vol. 2, annexe 1), par. 18. Voir également la *Note sur les phares et leurs fonctions* du contre-amiral (en retraite) Jean-Charles Leclair, pour le compte de l'AIMS (vol. 2, annexe 3), réponse 1, et le rapport du capitaine de frégate Christmas (vol. 2, annexe 2), par. 8.2, note de bas de page 4.

108

des phares le long des côtes d'Irlande à la Port of Dublin Corporation. La Port of Dublin Corporation fut renommée Commissioners of Irish Lights en 1867. Les responsabilités et fonctions des Commissioners concernant les aides à la navigation pour toute l'Irlande, y compris l'Irlande du Nord, demeurèrent inchangées lorsque l'Irlande devint indépendante en 1922²⁷⁹.

219. Trinity House, une société du Royaume-Uni qui est déclarée d'utilité publique mais n'est pas un établissement public, a également administré un certain nombre de phares et autres aides à la navigation dans le monde entier, y compris sur des territoires n'appartenant pas au Royaume-Uni (comme dans le cas du phare Sombrero à Anguilla)²⁸⁰.

220. Les cas cités plus haut — le phare du cap Spartel, les phares du golfe Persique entre 1911 et 1950, ainsi que les phares d'Irlande du Nord — sont d'autres exemples de la pratique britannique en matière d'administration de phares et autres aides à la navigation au XIX^e siècle et au début de XX^e. L'essentiel était d'assurer la sécurité maritime par des dispositions pratiques, et la question de la souveraineté du territoire sur lequel les phares étaient situés ne se posait pas²⁸¹. Des dispositions de ce type continuent d'être appliquées aujourd'hui. Elles corroborent la thèse selon laquelle la construction et l'entretien du phare Horsburgh ne sauraient avoir eu pour but de constituer «une prise de possession légale» du territoire en question aux fins d'y établir la souveraineté, comme l'affirme Singapour à présent.

ii) Le Middle East Navigation Aids Service (MENAS)

221. Nous avons mentionné le MENAS, parmi les exemples d'autorités constituées dans un Etat et qui possèdent et exploitent des phares et autres aides à la navigation sur le territoire d'autres Etats. Les origines, l'historique ainsi que les activités du MENAS sont exposés en détail dans le rapport établi par le capitaine de frégate Christmas, volume 2 de l'annexe 2.

109

222. Après la découverte de pétrole à Masjid-I-Suleiman en Perse, en mai 1908, et l'expansion de l'Empire ottoman vers ce qui est aujourd'hui l'est de l'Arabie Saoudite, les Britanniques prirent en 1911 le contrôle des aides à la navigation qui se trouvaient dans le golfe Arabo-Persique. Le gouvernement de l'Inde, c'est-à-dire du territoire britannique le plus proche à partir duquel une telle opération pouvait être basée, se chargea de l'administration de ces phares. Le Gouvernement britannique et le gouvernement de l'Inde prenaient en charge les coûts d'administration des phares à parts égales, en utilisant les ressources d'un fonds dénommé Persian Gulf Lighting Service Fund.

²⁷⁹ L'histoire et la fonction actuelle des Commissioners of Irish Lights figurent sur leur site Internet : <http://www.cil.ie/>.

²⁸⁰ Voir l'exposé plus complet figurant dans le rapport du capitaine Duncan Glass et de David Brewer : annexes, vol. 2, annexe 1, par. 5-7.

²⁸¹ Ce point est repris dans le rapport du capitaine Duncan Glass et de David Brewer en ces termes :

«[I]l convient en outre de faire état d'exceptions importantes à la règle générale [selon laquelle la majorité des phares sont exploités par une administration ou une entreprise publique de l'Etat souverain considéré], notamment pendant la période coloniale britannique : par exemple les feux du golfe Arabo-Persique (voir plus bas) ou ceux de la mer Rouge à proximité du canal de Suez, ainsi que certains cas particuliers tels que le phare de Sombrero à Anguilla ou celui de Gibraltar.» (Rapport Glass-Brewer, par. 14 : annexes, vol. 2, annexe 1.)

223. En 1913, Winston Churchill, alors premier lord de l'Amirauté, ayant décidé que la flotte britannique serait chauffée au pétrole et non plus au charbon, le Gouvernement britannique acquit une participation majoritaire dans la société Anglo-Persian Oil Company. Il entreprit par ailleurs de signaler les plus grands dangers pour la navigation dans le Golfe. Les feux importants mis en place dans le Golfe par le Gouvernement britannique et le gouvernement de l'Inde dans la période comprise entre 1913 et 1950 comprennent ceux qui sont situés sur les îles de Tunb (à l'ouest du détroit d'Ormuz), de Quoin ou Didamar (à l'entrée du détroit d'Ormuz sur le territoire du sultan de Muscat, à présent Oman) et de Sir Abu Nu'air (au large de la côte de Sharjah), ainsi que la balise de Muscat (au large de la côte d'Oman)²⁸². Les autres aides à la navigation dans le golfe administrées par le gouvernement de l'Inde durant la période comprise entre 1913 et 1950 mais sur lesquels on est moins renseigné incluent diverses bouées et balises au large de la côte de Bahreïn et dans la voie navigable du Chatt-al-Arab²⁸³. A la fin des années quarante, on comptait dans le Golfe trente-et-une aides à la navigation de ce type, administrées par le gouvernement de l'Inde. Ainsi que l'indique le rapport du capitaine de frégate Christmas, certains de ces phares furent construits par le Gouvernement britannique ou le gouvernement de l'Inde avec l'autorisation de souverains locaux. Dans d'autres cas, aucune autorisation de la sorte ne semble avoir été donnée.

110

224. Après la première guerre mondiale, le gouvernement de l'Inde continua d'administrer les feux du Golfe depuis Bombay. A compter de 1925, cette activité fut financée sur les ressources des droits de phare dont le recouvrement était assuré sous l'autorité de la direction du port de Bassorah en Irak. Cette situation demeura quasiment inchangée jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale lorsque, en raison de la forte expansion de la demande de pétrole, il apparut nécessaire d'installer un plus grand nombre d'aides à la navigation dans le Golfe.

225. En 1947, lorsque l'Inde obtint son indépendance et que le Gouvernement indien refusa de continuer à se charger de l'entretien et de l'administration des phares du Golfe, le contrôle de l'administration et du financement de ces phares fut transféré du Gouvernement de l'Inde au Gouvernement britannique, plus particulièrement au ministère des transports. Lorsque la Grande-Bretagne tenta, par la suite, de confier la responsabilité de l'entretien et de l'administration des feux du Golfe aux Etats littoraux dans les eaux desquels ces feux se trouvaient, les utilisateurs firent entendre leurs protestations. De ce fait, sur la proposition de la société qui s'appelait à l'époque l'Anglo-Iran Oil Company, le Gouvernement britannique transféra le 12 janvier 1950 la responsabilité des feux à une société à but non lucratif, de droit anglais, dénommée le Persian Gulf Lighting Service (PGLS). Celle-ci changea de dénomination en 1966 pour devenir le MENAS. Le MENAS demeure une société à but non lucratif immatriculée au Royaume-Uni. Il continue de posséder et d'administrer des phares et autres aides à la navigation situés sur le territoire du Koweït, des Emirats arabes unis et du Qatar. Il a également construit un certain nombre de phares supplémentaires dans la région, dans la plupart des cas avec l'autorisation officielle de l'Etat hôte, bien que dans un ou deux cas la procédure ait été moins formelle²⁸⁴.

111

226. Deux conclusions s'imposent. *Premièrement*, le contrôle des Britanniques sur les aides à la navigation dans le Golfe au cours de la période comprise entre 1911 et 1950 était motivé par les intérêts de l'empire et le souci de préserver la sécurité de la navigation maritime dans une voie navigable d'importance stratégique. Rien ne porte à croire que la prise de contrôle sur les aides à la navigation existantes dans le Golfe, ainsi que la construction et l'administration de nouveaux phares, furent destinées à constituer une prise de possession, à des fins de souveraineté, des

²⁸² Rapport du capitaine de frégate Christmas, par. 4.3 : annexes, vol. 2, annexe 2.

²⁸³ *Ibid.*, par. 4.4.

²⁸⁴ *Ibid.*, par. 4.5.

territoires où les phares étaient construits. Dans nombre de cas — dont celui du phare Horsburgh — la construction de phares fut subordonnée à l'autorisation des souverains locaux. Dans les cas où rien n'indique qu'une autorisation ait été donnée, la pratique ultérieure à l'égard de ces phares ne donne absolument pas à penser que la Grande-Bretagne ou l'Inde estimait posséder des droits souverains sur le territoire sur lequel les phares se trouvaient.

227. *Deuxièmement*, le fait que la Grande-Bretagne et l'Inde ont adopté des mesures législatives ou administratives concernant la gestion des feux du Golfe — y compris la perception de droits de phare — n'implique pas que l'administration des phares constituait une prise de possession ou une acquisition de souveraineté sur le territoire où les phares étaient situés. Par exemple, lorsque le Gouvernement d'Oman indiqua qu'il souhaitait prendre le contrôle des aides à la navigation situées sur son territoire, il ne fit aucun doute qu'il y était autorisé en dépit du fait que ces phares avaient été, pour la plupart, construits et exploités de très longue date par le MENAS. A la suite de négociations menées entre Oman et le MENAS, la propriété et le contrôle des phares furent transférés à Oman et le Gouvernement d'Oman dédommagea le MENAS des coûts initialement pris en charge par celui-ci²⁸⁵.

iii) Caractère de l'administration des phares : évaluations juridiques

112

228. Les évaluations juridiques concordantes qui ont été portées sur le caractère de l'administration des phares et sa pertinence pour le règlement de questions de souveraineté font écho à la pratique des Etats. Les observations du juge van Eysinga, citées plus haut au paragraphe 212, en témoignent. Bien que la Cour permanente n'ait considéré expressément ces éléments ni dans l'*Affaire franco-hellénique des phares* ni dans l'affaire des *Phares en Crète et à Samos*, l'idée selon laquelle l'administration de phares est sans rapport avec la souveraineté est implicitement affirmée dans les arrêts rendus en ces deux affaires. Les concessions Collas & Michel survécurent à l'extinction de la souveraineté ottomane et à la naissance, en son lieu et place, du titre grec sur le territoire où les phares étaient situés.

229. Un avis similaire fut exprimé par la Cour internationale en l'affaire *Minquiers et Ecréhous*²⁸⁶. La France y soutenait ce qui suit :

«[D]epuis 1861, [le Gouvernement français] a assumé seul la charge de l'éclairage et du balisage des Minquiers pendant plus de soixante-quinze ans, sans avoir rencontré aucune objection de la part du Gouvernement du Royaume-Uni. Les bouées ont été placées hors des récifs du groupe, dans le but d'aider la navigation à l'entrée et à la sortie des ports français et de protéger les bateaux contre les dangereux récifs des Minquiers. En 1988, une mission française chargée de procéder à un relevé hydrographique des îlots, a édifié des feux temporaires sur plusieurs d'entre eux pour faciliter le relevé.

²⁸⁵ *Ibid.*, par. 3.5.

²⁸⁶ *Minquiers et Ecréhous*, arrêt, C.I.J. Recueil 1953, p. 47.

Le Gouvernement français a également invoqué le fait que le président du conseil français et le ministre de l'air se sont rendus aux Minquiers en 1938 pour inspecter le balisage, et qu'en 1939, un Français a construit une maison sur l'un des îlots avec un subside du maire de Grandville. Enfin, on a mentionné certains projets hydro-électriques récents pour l'installation d'usines marémotrices dans la baie du Mont-Saint-Michel et les parages des îlots des Minquiers.»²⁸⁷

La Cour conclut :

«La Cour n'estime pas que les faits invoqués par le Gouvernement français suffisent à démontrer que la France aient un titre valable aux Minquiers. En particulier, les divers actes du XIX^e et du XX^e siècle mentionnés ci-dessus, y compris les balisage autour des récifs du groupe, ne sauraient être considérés comme preuve suffisante de l'intention de ce gouvernement de se comporter en souverain sur les îlots ; d'autre part, ces actes ne présentent pas un caractère permettant de les considérer comme une manifestation de l'autorité étatique sur les îlots.»²⁸⁸

113

230. Le principe qui sous-tendait l'opinion de la Cour dans cette affaire — que la conduite dans l'administration d'un phare ne saurait, à elle seule, être une preuve de souveraineté — fut à nouveau affirmé par le tribunal arbitral en l'affaire *Erythrée c. Yémen*. Le tribunal déclara :

«On peut dire qu'au moment où la seconde guerre mondiale éclate, l'entretien des phares [de la mer Rouge] n'est pas considéré comme un acte de souveraineté et qu'il est convenu que le titre sous-jacent sur les îles en question est laissé en suspens.

.....

Comme en 1930, la fonction de gestion incombant au Royaume-Uni n'avait rien à voir avec la question du titre sur les îles; et cette fonction ne mettait même pas le Royaume-Uni dans une position favorable quand viendrait le moment où il faudrait résoudre la question du titre.

.....

Mais assurer le fonctionnement ou l'entretien de phares et d'aides à la navigation est normalement lié à la sécurité de la navigation et n'est normalement pas considéré comme un critère de souveraineté. Le fait que des sociétés britanniques et italiennes ainsi que les autorités britanniques et italiennes aient assuré sur ces îles l'entretien de phares n'a pas suscité de revendications de souveraineté ni de conclusions en ce sens.

.....

L'importance qu'ont toujours revêtue [l'île Jabal al-Tayr et le groupe d'îles Zubayr] tient à ce qu'il s'agit d'îles à phares (le feu de Zubayr était installé sur Centre Peak, l'îlot du groupe qui se trouve le plus au sud). L'histoire des phares de la mer Rouge (voir le chapitre VI ci-dessus) montre clairement que bien que les phares fussent très importants pour la navigation du XIX^e et du début du XX^e siècles ou peut-être même en raison de cette importance, il pouvait être demandé à un gouvernement de se charger de ces phares, voire de proposer de s'en charger sans nécessairement paraître revendiquer pour autant la souveraineté sur le site ni

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 70-71.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 71.

l'acquérir. Concrètement, la question qui se posait n'était pas celle de la propriété du site, elle était plutôt de savoir quel gouvernement était disposé à assumer cette responsabilité et parfois le coût du phare, sinon à titre permanent, du moins pour une saison, ou bien quel gouvernement pourrait être persuadé d'assumer cette responsabilité et peut-être cette dépense.»²⁸⁹

114

231. Singapour cite l'affaire *Qatar c. Bahreïn* afin de contre-balancer cette tendance générale de la jurisprudence²⁹⁰. Dans cette affaire, la Cour, examinant les revendications de souveraineté de Bahreïn sur l'île de Qit'at Jaradah, fit observer que la construction d'aides à la navigation pouvait être juridiquement pertinente dans le cas de très petites îles²⁹¹. Loin d'orienter le droit dans une autre direction (comme le prétend Singapour), cette observation de la Cour confirme les arrêts rendus jusque-là. En l'affaire *Minquiers et Ecréhous*, la Cour examina le caractère suffisant des preuves concernant l'installation et l'administration d'aides à la navigation à l'appui d'une revendication de titre. La Cour rejeta la demande fondée sur ces preuves, bien que la Grande-Bretagne n'ait pas présenté de contre-preuves du même type. Il en fut de même dans l'affaire *Erythrée c. Yémen*, où le tribunal arbitral examina l'importance qu'il convenait d'attacher à l'administration de phares dans le cas particulier des phares de la mer Rouge. Là encore, il affirma le principe selon lequel aucune revendication de souveraineté ou conclusion à cet égard ne saurait être inférée de l'administration de phares.

232. Dans l'affaire *Qatar c. Bahreïn*, la question du titre sur Qit'at Jaradah fut examinée par la Cour dans le contexte de la délimitation de la frontière maritime entre les deux Etats²⁹². Qit'at Jaradah n'était pas une île à laquelle les parties attachaient une importance particulière en dehors de la question de la délimitation maritime.

233. Il s'agissait principalement de savoir s'il fallait considérer Qit'at Jaradah comme une île (comme le soutenait Bahreïn) ou comme un simple haut-fond découvrant qui ne pouvait pas faire l'objet d'une appropriation à des fins de délimitation maritime (comme le soutenait Qatar)²⁹³. Qatar ne présenta aucun élément de preuve de sa conduite à l'égard de Qit'at Jaradah, se contentant de faire valoir que cette formation se situait dans la partie de la mer territoriale qui lui appartenait. Bahreïn, en revanche, cita divers aspects de sa conduite à l'égard de Qit'at Jaradah, à savoir «la construction d'une balise, le forage, sur son ordre, d'un puits artésien, l'octroi d'une concession pétrolière et la délivrance d'autorisations de poser des pièges à poissons»²⁹⁴.

115

234. La Cour conclut tout d'abord que Qit'at Jaradah était bien une île. Au vu de cette conclusion et des arguments qui avaient été exposés, la Cour devait de toute évidence déclarer que la conduite bahreïnite réglait la question de la souveraineté, Qatar n'ayant préalablement établi aucun titre sur cette île et ne se prévalant d'aucune conduite à son égard. S'agissant de la conduite bahreïnite, la Cour conclut donc :

«Certaines catégories d'activités invoquées par Bahreïn, telles que le forage de puits artésiens, pourraient en soi être considérées comme discutables en tant qu'actes

²⁸⁹ *Erythrée/Yémen*, sentence du 9 octobre 1998, 40 *ILM* 900 (2001), par. 221, 226, 328, 510.

²⁹⁰ MS, par. 6.96.

²⁹¹ Affaire de la *Délimitation maritime et des questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (Qatar c. Bahreïn)*, 16 mars 2001, par. 197.

²⁹² *Ibid.*, par. 66-174.

²⁹³ *Ibid.*, par. 191.

²⁹⁴ *Ibid.*, par. 196.

accomplis à titre de souverain. La construction d'aides à la navigation, en revanche, peut être juridiquement pertinente dans le cas de très petites îles. En l'espèce, compte tenu de la taille de Qit'at Jaradah, les activités exercées par Bahreïn sur cette île peuvent être considérées comme suffisantes pour étayer sa revendication selon laquelle celle-ci se trouve sous sa souveraineté.»²⁹⁵

Dans le contexte de cette affaire et compte tenu de la jurisprudence antérieure, cette observation met en évidence le fait que la construction d'aides à la navigation peut être à prendre en considération pour trancher des questions de souveraineté lorsqu'il n'existe aucun autre élément de preuve du titre, et que la construction et l'administration des aides à la navigation témoignent de l'intention de l'Etat d'agir à titre de souverain. Toutefois, rien n'indique que la Cour ait eu l'intention d'infirmer ses arrêts précédents ou bien les sentences des divers tribunaux arbitraux.

235. Cette conclusion est étayée par l'arrêt rendu par la Cour en l'affaire *Litigan et Sipidan*. Dans cette affaire, les deux Parties présentèrent des effectivités en rapport avec les îles à l'appui de leurs revendications. La Malaisie fit notamment valoir le fait que la colonie de Nord Bornéo avait construit des phares sur les îles, entretenus par la suite par la Malaisie²⁹⁶.

116

236. La Cour examina en premier lieu l'importance qu'il convenait d'attacher à la conduite invoquée par l'Indonésie et conclut que ces activités ne constituaient pas des actes à titre de souverain²⁹⁷. Elle examina ensuite la conduite invoquée par la Malaisie, notamment l'entretien des phares ainsi que tous autres éléments de pratique relatifs aux îles, et conclut que la conduite de la Malaisie relevait effectivement d'une conduite à titre de souverain. En ce qui concerne les éléments de conduite que la Malaisie invoqua relativement aux phares, la Cour rappela le passage contenu dans l'arrêt qu'elle avait rendu en l'affaire *Qatar c. Bahreïn*. Au préalable, elle fit néanmoins expressément observer que «la construction et l'exploitation de phares et d'aides à la navigation ne sont généralement pas considérées comme des manifestations de l'autorité étatique», renvoyant explicitement aux motifs exposés en l'affaire *Minquiers et Ecréhous*²⁹⁸.

237. La jurisprudence est limpide et rejoint la pratique très largement suivie par les Etats. La conduite adoptée en ce qui concerne l'administration d'un phare ne saurait, à elle seule, être une preuve de souveraineté suffisante. En particulier, cette conduite ne sera pertinente qu'à condition de témoigner d'un *animus occupandi*, pas seulement à l'égard du phare et de ses installations connexes mais aussi, précisément, à l'égard du territoire sur lequel le phare est situé. L'*animus occupandi* ne sera pas en lui-même suffisant dans les cas où la propriété du territoire est déjà acquise à un autre territoire qui ne manifeste pas l'intention d'abandonner son titre.

C. Pratique courante de l'administration de phares

238. Singapour prétend que, quand bien même l'administration d'un phare ne serait pas en elle-même une preuve de souveraineté, diverses activités menées depuis ce phare sont bien des éléments de preuve à cet égard²⁹⁹. Sur ce point, il convient d'exposer certains aspects de la

²⁹⁵ *Ibid.*, par. 197.

²⁹⁶ *Souveraineté sur Pulau Litigan et Pulau Sipidan (Indonésie/Malaisie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 678 et suiv., par. 127 et suiv.

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 683, par. 137-141.

²⁹⁸ *Ibid.*, p. 685, par. 147.

²⁹⁹ MS, par. 6.6. Les revendications spécifiques de Singapour pour chaque élément qu'elle invoque sont examinées tour à tour au chapitre VIII ci-après.

pratique courante de l'administration de phares, en nous appuyant sur le rapport établi par Glass et Brewer (annexe 1), sur celui du capitaine de frégate Christmas (annexe 2), sur la note établie par le contre-amiral Leclair au nom de l'AISM (annexe 3), ainsi que sur d'autres actes et documents, notamment le chapitre V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)³⁰⁰, qui traite de la sécurité de la navigation, et le document de référence *Navguide* publié par l'AISM³⁰¹.

i) Le cadre juridique international

117

239. L'article 24 2) de la convention de l'Organisation des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 impose à un Etat côtier de signaler dans les règles tout danger pour la navigation dont il a connaissance dans sa mer territoriale. Les articles 43 et 44, qui traitent du passage en transit dans les détroits utilisés à des fins de navigation internationale, sont ainsi libellées :

«Article 43

Installations de sécurité, aides à la navigation et autres équipements, et prévention, réduction et maîtrise de la pollution

Les Etats utilisateurs d'un détroit et les Etats riverains devraient, par voie d'accord, coopérer pour :

- a) établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale ; et
- b) prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

118

Article 44

Obligations des Etats riverains de détroits

Les Etats riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu.»

240. Selon ces dispositions, les Etats sont tenus de coopérer afin de garantir la sécurité de la navigation, en construisant et en entretenant des aides à la navigation. Ils sont par ailleurs tenus de notifier aux autres tous les dangers pour la navigation dont ils ont connaissance. Ces obligations sont au centre des dispositions internationales actuelles régissant la fourniture d'aides à la navigation³⁰².

³⁰⁰ Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (notamment, en ce qui concerne le chapitre V, en 2000, le chapitre révisé ayant pris effet au 1^{er} juillet 2002) : Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1184, p. 277.

³⁰¹ AISM, *Aids to Navigation Guide (Navguide)* (4^e éd., décembre 2001) ; extraits dans les annexes, vol. 3, annexe 53.

³⁰² Voir la note de l'AISM, réponse 1 : annexes, vol. 2, annexe 3.

241. Le chapitre V de la convention SOLAS, tel que modifié, contient des règles beaucoup plus détaillées sur la sécurité de la navigation³⁰³. Y sont traitées des questions telles que les services de patrouille sur la glace, les recherches et sauvetages, les systèmes d'organisation et de situation du trafic, les équipages et l'entretien de navires, les conditions de transport des systèmes de navigation embarqués, la visibilité des ponts, les appareils à gouverner et les messages de danger. Un certain nombre de ces dispositions traitent spécifiquement de la fourniture d'aides à la navigation, d'avertissements de navigation et, plus généralement, de la responsabilité des exploitants de phares. En particulier, les règles 4 et 13 du chapitre V sont ainsi libellés³⁰⁴ :

«Règle 4 — Avertissements de navigation

Chaque gouvernement contractant prend toutes les mesures nécessaires pour que les renseignements concernant un danger quelconque, reçus d'une quelconque source digne de foi soient promptement portés à la connaissance des personnes concernées et communiqués aux autres gouvernements intéressés*.

119

*Se reporter au Service mondial d'avertissements de navigation OMI/OHI, que l'organisation a adopté par la résolution A.706(17), telle que modifiée.

Règle 13 — Etablissement et fonctionnement des aides à la navigation

1. Chaque gouvernement contractant s'engage à fournir, s'il le juge pratique et nécessaire à titre individuel ou en coopération avec d'autres gouvernements contractants, les aides à la navigation justifiées par l'intensité de la navigation et le degré de risque.
2. Afin que les aides à la navigation soient aussi uniformes que possible, les gouvernements contractants s'engagent à tenir compte des recommandations et directives internationales* lors de leur établissement.
3. Les gouvernements contractants s'engagent également à faire le nécessaire pour que les renseignements relatifs aux aides à la navigation soient mis à la disposition de tous les intéressés. Les changements apportés aux transmissions de systèmes de localisation risquant d'avoir un effet défavorable sur le fonctionnement des récepteurs installés dans les navires devront être évités autant que possible et ne seront effectués qu'à condition d'avoir été préalablement dûment notifiés.

*Se reporter aux recommandations et directives appropriées de l'AIMS et SN/Circ. 107 - système de balisage maritime.»

242. En vertu du chapitre V de la convention SOLAS, les gouvernements contractants s'engagent également :

- à encourager la collecte, l'examen et la diffusion de données météorologiques par les navires (règle 5) ;
- en coopération, à avertir les navires de divers risques météorologiques et à publier diverses informations et bulletins météorologiques (règle 5) ;

³⁰³ SOLAS tire son origine d'une conférence internationale qui s'est tenue à Londres en 1914 dans le but d'examiner les aspects de la sécurité de la vie en mer après le naufrage du *Titanic* en 1912. Depuis lors se sont tenues quatre conventions SOLAS, la plus récente étant la convention de 1974, telle que modifiée, entrée en vigueur en 1980.

³⁰⁴ SOLAS chapitre V. Voir aussi le rapport Glass-Brewer, par. 8 : annexes, vol. 2, annexe 1 ; rapport Christmas, par. 8.1 : annexes, vol. 2, annexe 2 ; note de l'AIMS, réponses 1 & 3 : annexes, vol. 2, annexe 3.

— à coopérer à la collecte et à l'établissement de données hydrographiques nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation (règle 9) ;

— à diffuser des avis aux navigateurs pour que les cartes marines et publications soient tenues à jour (règle 9) ;

120 — à organiser la mise en place de Services de Trafic Maritime («STM») lorsque l'intensité du trafic le justifie (règle 12).

243. La Malaisie et Singapour sont parties à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à la convention SOLAS.

244. Trois points sont pertinents aux fins de la présente affaire. *Premièrement*, il s'agit d'actes normatifs servant de critères à l'évaluation de la meilleure pratique.

245. *Deuxièmement*, aucune des dispositions citées ne limite les responsabilités des Etats à l'égard de ce qui se passe dans leur territoire, ce qui corrobore la pratique plus générale exposée ci-dessus, selon laquelle les phares ont essentiellement pour mission de protéger la navigation, indépendamment de questions de souveraineté territoriale. La responsabilité qu'ont les Etats d'avertir de dangers maritimes ou météorologiques, de publier des informations hydrographiques, d'établir des services de trafic maritime, ou encore de publier des avis aux navigateurs, est une responsabilité qui ne découle pas de la souveraineté sur le territoire littoral en question mais du devoir général d'avertir des dangers et de maintenir la sécurité de la navigation internationale. Ainsi qu'il est indiqué dans le rapport Glass-Brewer : «La formulation de la règle 13 [de SOLAS] sur la fourniture d'aides marines à la navigation est délibérément vague et évite les questions liées à l'identité du propriétaire et aux droits territoriaux.»³⁰⁵ Le contre-amiral Leclair fait la même observation, au nom de l'AIMS, mentionnant expressément PBP. Se référant à la règle 13 du chapitre V de la convention SOLAS, il observe :

121 «[la règle 13] signifie qu'un Etat côtier est tenu de signaler les dangers tels que les îles et qu'il peut le faire en coopérant avec d'autres. Par conséquent, les cas tels que celui de PBP sont prévus dans les conventions internationales mais dans le cadre de la coopération entre Etats. La coopération internationale, en tant que telle, est sans effet sur le statut du phare et de sa zone avoisinante.»³⁰⁶

246. *Troisièmement*, ces instruments-cadres sont le reflet d'une pratique plus générale, anciennement établie, concernant la fourniture et l'administration d'aides à la navigation. Le capitaine de frégate Christmas note, par exemple, que le MENAS opère dans le Golfe selon «la coutume, coopérant depuis des décennies et de manière informelle avec les divers Etats de la région»³⁰⁷. Ancien membre des services du MENAS et du Northern Lighthouse Board, il se réfère à la «meilleure pratique» en matière de fourniture d'aides à la navigation³⁰⁸. De même, Glass et Brewer font état d'une «conduite faisant partie des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare»³⁰⁹. Tant Glass et Brewer que Christmas renvoient aux usages traditionnels des phares, se référant aux pratiques communément adoptées, depuis des années, en matière

³⁰⁵ Rapport Glass-Brewer, par. 8 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁰⁶ Note l'AIMS, réponse 1 : annexes, vol. 2, annexe 3.

³⁰⁷ Rapport Christmas, par. 5.4 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³⁰⁸ *Ibid.*, par. 8.2.

³⁰⁹ Rapport Glass-Brewer, par. 3, 40 : annexes, vol. 2, annexe 1.

d'administration³¹⁰. Le *Navguide* de l'AIMS fait référence à «plusieurs thèmes communs» chez «un grand nombre de membres de l'AIMS» concernant les différents usages des phares et des autres aides à la navigation³¹¹.

ii) Usages et pratique relatifs à l'administration des phares

247. On distingue essentiellement trois formes de pratique en matière d'administration de phares : *a)* la conduite à tenir par l'exploitant du phare, qui résulte directement de l'obligation principale de fournir une aide à la navigation ; *b)* la conduite à tenir par l'exploitant du phare, ou relevant des attributions qu'il exerce généralement, en liaison avec la fourniture d'une aide à la navigation ; et *c)* les autres éléments de pratique courants. Nous les examinerons successivement ci-après. L'examen de ces usages fait notamment ressortir que, à deux exceptions près (patrouilles en mer et récupération d'étendue de mer qui, pour des raisons que nous exposerons, ne permettent d'ailleurs pas de faire droit à la revendication de Singapour), chaque élément de conduite invoqué par Singapour relève soit des attributions incombant au service des phares considéré, soit des tâches dont celui-ci s'acquitte notamment dans l'exercice de ses fonctions. En particulier, ce que Singapour prétend être une conduite à titre de souverain en rapport avec PBP est la même conduite que celle que Singapour décrit pour d'autres phares administrés par elle, y compris par exemple le phare Pulau Pisang, incontestablement situé sur le territoire de la Malaisie.

122

a) Conduite à tenir découlant de l'obligation de fournir une aide à la navigation

248. La responsabilité principale d'un exploitant de phare consiste à fournir une aide à la navigation pour les navires n'ayant généralement aucun lien avec le territoire sur lequel le phare est construit.

249. Le *Navguide* de l'AIMS donne la définition du phare suivante :

«un ouvrage visible (marque visuelle) sur terre, proche du rivage ou immergé ;

— qui sert de marque de jour ; et

— sert de plateforme à un feu de signalisation maritime ayant une portée pouvant atteindre 25 milles marins ;

— qui fournit d'autres aides à la navigation ou des signaux sonores sur le phare ou à proximité»³¹².

Les fonctions des phares et autres balises sont définies comme suit :

«[Remplir] une ou plusieurs des *fonctions aux fins de la navigation* suivantes³¹³ :

— marquer un point d'atterrage ;

— marquer un obstacle ou un danger ;

³¹⁰ Rapport Christmas, par. 8.8 ; rapport Glass-Brewer, par. 27.

³¹¹ AISM, *Aids to Navigation Guide (Navguide)* (4^e éd., décembre 2001), p. 198 : annexes, vol. 3, annexe 53.

³¹² *Ibid.*, par. 3.5.1.1.

³¹³ *Ibid.*, par. 3.5.1.3 ; les italiques sont de nous.

- indiquer les limites latérales d'un chenal ou d'une voie navigable ;
- indiquer un tournant ou une jonction dans une voie navigable ;
- marquer l'entrée dans un dispositif de séparation du trafic (DST) ;
- faire partie d'un alignement ou d'une ligne d'égale amplitude ;
- marquer une zone ;
- servir de repère aux navigateurs maritimes pour faire le point.»

123

250. Afin de garantir une uniformité suffisante des normes en matière de fourniture et de fonctionnement des aides à la navigation, le *Navguide* traite de la question de la «fiabilité» et de la «disponibilité» des feux, ainsi que d'autres critères relatifs à leur fonctionnement, de manière très détaillée³¹⁴. Les sujets traités comprennent la planification et la conception d'aides à la navigation³¹⁵, les éléments techniques relatifs à la présence d'un feu (sources du feu, rythme des feux, luminosité)³¹⁶, l'alimentation électrique³¹⁷, l'exploitation et la gestion des feux par les autorités compétentes³¹⁸ et les indicateurs de performance³¹⁹.

251. Ces éléments de fonctionnement, la fiabilité et la disponibilité des feux relèvent des obligations mises à la charge des services des phares (expressément selon le droit ou du simple fait de la coutume et de la meilleure pratique) en conséquence directe de leurs obligations de fourniture d'aides à la navigation. Citant la règle 13 du chapitre V de la convention SOLAS, le *Navguide* de l'AIMS convient l'observation suivante :

«Afin de satisfaire aux obligations de la règle 13, le gouvernement contractant doit étudier :

- s'il convient ou non de fournir certains types d'aides à la navigation ;
- le type, le nombre et l'emplacement des aides à la navigation ;
- quels sont les services d'information nécessaires pour bien informer les navigateurs.»³²⁰

124

³¹⁴ La «fiabilité» d'un feu s'entend comme «la probabilité qu'une aide à la navigation, quand elle existe, remplisse une fonction spécifique sans défaillance dans des conditions données pendant un laps de temps donné» (*ibid.*, par. 11.1.2.1). La «disponibilité» d'un feu s'entend comme «la probabilité qu'une aide à la navigation ou système remplisse la fonction qui est la sienne à tout moment» (*ibid.*, par. 11.1.2.2). La «disponibilité» d'un feu s'entend comme «la principale mesure de performance fixée par l'AIMS» (*ibid.*, par. 3.5.2). Les questions relatives à la fiabilité, à la disponibilité et à d'autres critères relatifs au fonctionnement d'un feu sont traitées en détail dans tout le *Navguide*.

³¹⁵ *Ibid.*, chap. 9.

³¹⁶ *Ibid.*, chap. 3, sect. 4.

³¹⁷ *Ibid.*, chap. 7.

³¹⁸ *Ibid.*, chap. 10.

³¹⁹ *Ibid.*, chap. 11. Le *Navguide* donne également des détails sur d'autres questions liées à la fourniture d'aides à la navigation, telles que les Services de Trafic Maritime («STM») et les systèmes de radionavigation, complétés dans certains cas par d'autres manuels spécialisés (par exemple le *Vessel Traffic Services Manual 2002* de l'AIMS).

³²⁰ AISM, *Aids to Navigation Guide (Navguide)* (4^e éd., décembre 2001), par. 9.1.2.2 : annexes, vol. 3, annexe 53 ; les italiennes sont de nous.

252. Rappelons que, selon les termes du rapport Glass-Brewer, «[l]a formulation de la règle 13 sur la fourniture d'aides marines à la navigation est délibérément vague et évite les questions liées à l'identité du propriétaire et aux droits territoriaux»³²¹.

253. A propos de l'étendue des responsabilités du MENAS dans la gestion des feux du Golfe, le capitaine de frégate Christmas note que ces responsabilités sont doubles, portant, d'une part, sur l'exploitation d'un feu (c'est-à-dire, son maintien en activité) et, d'autre part, sur son entretien et celui des éléments de l'édifice³²². En ce qui concerne les «responsabilités normales d'un exploitant de phare», le capitaine de frégate Christmas présente ce qu'il qualifie de «meilleure pratique» en ces termes :

«La première responsabilité des services des phares devrait être de s'assurer de l'adéquation des aides à la navigation et de leur emplacement le long de la côte. Cela implique une bonne connaissance de la nature du trafic, des marchandises transportées et des zones du littoral particulièrement vulnérables au niveau environnemental, de manière à pouvoir réaliser une étude de risques complète...

La deuxième responsabilité consiste à s'assurer que les aides fournies par les services des phares eux-mêmes fonctionnent correctement.»³²³

254. Glass et Brewer, se fondant sur leur expérience à Trinity House et à l'AIMS, donnent le même avis :

«Le devoir d'un exploitant de phare -- que celui-ci soit un organisme public ou privé -- est de fournir et d'entretenir des aides à la navigation pour contribuer à la sécurité de la navigation. Si les méthodes et les normes d'entretien peuvent varier au niveau international d'un opérateur à l'autre -- comme le prouvent les travaux des commissions techniques de l'AIMS -- la nécessité d'assurer l'entretien des structures et du matériel auxiliaire du phare, ainsi que le bon fonctionnement des systèmes visuels, sonores et électroniques, reste la même.»³²⁴

125

255. Ils observent en outre que

«des améliorations — à savoir l'agrandissement des locaux d'habitation, la réparation et le renforcement de l'embarcadère, l'installation d'un radio téléphone, la remise en peinture, l'installation de bossoirs, de réflecteurs radars dièdres et d'un radiophare — relèvent toutes de celles qui sont périodiquement entreprises par n'importe quel exploitant de phare compétent. La modernisation de la station, avec l'installation d'un bloc optique électrique, de nouveaux systèmes de refroidissement et de panneaux solaires, fait partie intégrante de l'évolution technique de la signalisation maritime.»³²⁵

³²¹ Rapport Glass-Brewer, par. 8 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³²² Rapport Christmas, par. 6.1 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³²³ *Ibid.*, par. 8.3, 8.5.

³²⁴ Rapport Glass-Brewer, par. 43 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³²⁵ *Ibid.*, par. 56.

256. Il s'ensuit de ce qui précède qu'une conduite donnée «[fait] partie des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare»³²⁶ et s'impose à tous les exploitants de phares en ce qu'elle résulte directement de leurs obligations de fourniture et d'entretien du feu. Cette conduite comprend :

- le maintien du feu en activité ;
- le fait de s'assurer que le feu est suffisant et adapté aux conditions existantes ;
- le fonctionnement et l'entretien du feu, et les mesures connexes nécessaires pour garantir sa fiabilité et sa disponibilité ;
- les activités régulières d'entretien, de modernisation et d'amélioration de l'édifice, des installations connexes et de l'équipement auxiliaire, conformément à l'évolution des normes et des pratiques applicables ;
- l'exploitation et l'entretien des autres aides à la navigation et de leurs systèmes de signalisation visuelle, sonore ou électronique installés dans les phares.

126

b) Autres éléments de la conduite liés à la fourniture d'une aide à la navigation

257. En outre, il est fréquent que les exploitants de phares assurent d'autres services étroitement liés à la fourniture d'un feu. Nous avons déjà mentionné l'obligation de coopérer à la fourniture d'aides à la navigation ainsi que l'obligation de signaler les dangers pour la navigation qui sont prescrites par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et par la convention SOLAS. Ces obligations ne dépendent pas de la souveraineté ni même d'aucun lien particulier avec le territoire considéré. Bien qu'elles relèvent formellement de la responsabilité d'un Etat et non de celle de l'exploitant du phare, ces obligations correspondent à des activités qui sont habituellement menées par le service des phares. Par exemple l'AIMS, constituée en 1957, est «une association technique, non gouvernementale et à but non lucratif qui encadre les autorités de navigation, les fabricants et les consultants au niveau des aides à la navigation»³²⁷.

258. Trois aspects de la conduite appellent tout particulièrement des observations : i) les enquêtes sur les dangers pour la navigation et la publication d'avis aux navigateurs et autres avertissements similaires, ii) la réglementation du personnel et des activités liées au phare, et iii) l'adjonction d'édifices et d'installations aux phares.

1) les enquêtes sur les dangers pour la navigation et la publication d'avis aux navigateurs et autres avertissements

259. Les enquêtes menées sur les dangers pour la navigation ainsi que la publication d'avis aux navigateurs et autres avertissements similaires sont étroitement liées. Se référant à la règle 4 énoncée au chapitre V de la convention SOLAS, qui impose l'obligation de signaler les dangers pour la navigation, le *Navguide* de l'AIMS répartit les informations visées par cette obligation

³²⁶ *Ibid.*, par. 3.

³²⁷ AISM, *Aids to Navigation Guide (Navguide)* (4^e éd., décembre 2001), par. 1.1 : annexes, vol. 3, annexe 53. Les membres de l'AIMS comprennent *a*) des services nationaux chargés de la fourniture, de l'entretien et du fonctionnement d'aides marines à la navigation, *b*) d'autres organisations, organismes et services intervenant dans les aides à la navigation et questions connexes, *c*) des fabricants et distributeurs d'aides marines à la navigation et organisations prestataires de services et d'assistance y afférents, et *d*) en tant que membres honoraires, des personnes physiques ayant grandement contribué aux travaux de l'AIMS.

«entre trois grandes catégories :

127

- Informations sur les *changements prévus*, tels que :
 - dragage, géodésie, pose de tuyaux et de câbles ;
 - modifications d'aides existantes ou mise en place de nouvelles aides à la navigation ;
 - modifications de l'organisation du trafic ;
 - activités maritimes commerciales ;
 - événements de courte durée (exercices navals, régates, etc.).
- Informations sur les *incidents de navigation imprévus*, tels que :
 - défaillance d'aides à la navigation ;
 - incidents en milieu marin (échouages, collisions, épaves, etc.) ;
 - activités de recherches et de sauvetage.
- les *informations récentes* résultant de travaux de levés ou de dangers non précédemment découverts.»³²⁸

260. S'agissant des obligations des exploitants de phares en matière d'enquêtes sur les dangers pour la navigation, Glass et Brewer observent ce qui suit :

«[U]n service de signalisation maritime procède généralement à un examen et à une enquête concernant les risques pour la navigation -- tels que les épaves, hauts-fonds et autres bancs de sable -- et marque tous les dangers liés à ces risques. La question de savoir qui doit avoir la responsabilité d'une enquête en cas d'accident maritime dépend du statut du navire impliqué. Lorsque l'Etat dans les eaux duquel l'accident s'est produit se charge de l'enquête, l'Etat du pavillon du navire impliqué est censé coopérer, même s'il est aussi en droit de mener sa propre enquête dans les cas assez graves. Dans beaucoup de pays, la distinction entre le service de signalisation maritime et les garde-côtes ou le service chargé des enquêtes maritimes est souvent floue, car ces différents organes opèrent souvent au sein de la même administration ou du même ministère. Dans un tel cas, l'autorité responsable de la gestion des phares peut également être chargée d'enquêter sur des accidents de mer.»³²⁹

128

261. Au sujet des avis aux navigateurs, Glass et Brewer observent que «Trinity House, de même que d'autres organismes de signalisation maritime (comme le MENAS et les Commissioners of Irish Lights), communiquent de tels avis»³³⁰. Il poursuit :

³²⁸ *Ibid.*, par. 10.3.1.

³²⁹ Rapport Glass-Brewer, par. 33 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³³⁰ *Ibid.*, par. 25.

«C'est ainsi que sont signalés les changements apportés aux aides à la navigation, y compris l'établissement de nouvelles marques, la suspension de l'obligation de marquage, la prise de possession d'épaves et le marquage des dangers ainsi que la modification de leurs caractéristiques ou de leur position. Trinity House s'acquitte de cette tâche concernant les aides à la navigation générales, tandis que les ports sont responsables des avis et des messages radiodiffusés relatifs aux aides locales. Le chapitre V de la convention SOLAS fait implicitement l'obligation de notifier aux navigateurs l'établissement de nouvelles marques ainsi que la modification de la position ou des caractéristiques de marques existantes. La non-communication d'avis aux navigateurs concernant tout changement apporté aux marques de navigation ou tout risque pour la navigation dont une autorité avait connaissance constitue une négligence et pourrait engager lourdement la responsabilité de l'exploitant de phare. Trinity House considère la communication d'avis aux navigateurs indispensable à l'acquittement des devoirs légaux inhérents à sa fonction de service de signalisation et à la protection du [General Lighthouse Fund qui assure son financement] contre les risques financiers inutiles.»³³¹

262. Dans son rapport, le capitaine de frégate Christmas émet le même avis sur les responsabilités d'un exploitant de phare :

«Depuis 1976, le MENAS remplit la fonction de coordinateur de sous-zone pour la zone maritime IX de l'OMI, sous la direction du Pakistan pour la région du Golfe. A ce titre, le MENAS diffuse également des messages NAVTEX pour informer les navires naviguant dans la zone des éventuels dangers pour la navigation et il retransmet les messages de détresse. Le MENAS transmet également des avis locaux aux navigateurs. Ces fonctions n'entrent pas nécessairement dans les attributions des services des phares, et le MENAS ne les remplit pas dans toute la région du Golfe. Toutefois, comme le MENAS, de nombreux autres services des phares, tels que Trinity House et The Northern Lighthouse Board, diffuse des avis aux navigateurs.»³³²

263. De même, le contre-amiral Leclair, pour le compte de l'AIMS, observe que «[I]es exploitants de phares peuvent jouer un rôle en qualité de témoins dans les enquêtes sur les dangers pour la navigation ou bien lorsque le fonctionnement de l'aide à la navigation est en jeu»³³³. En ce qui concerne les avis aux navigateurs, il renvoie aux obligations visées par les règles 4 et 13 du chapitre V de la convention SOLAS et note :

129

«La publication d'informations sur la sécurité de la navigation est coordonnée au moyen du Système mondial d'avertissements de navigation établi conjointement par l'OMI et l'OHI (Organisation hydrographique internationale) en 1977. Seize zones (NAVAREA) sont établies aux fins de l'administration du système. Chaque zone NAVAREA dispose d'un coordinateur chargé de recueillir les informations, de les analyser et de transmettre des avertissements dans la zone par des moyens de communication spécialisés. PBP fait partie de la zone NAVAREA XI dont le coordinateur est le Japon.»³³⁴

³³¹ *Ibid.*, par. 26.

³³² Rapport Christmas, par. 9.1 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³³³ Note de l'AIMS, réponse 6 : annexes, vol. 2, annexe 3.

³³⁴ *Ibid.*, réponse 3.

264. Cet élément revêt une importance particulière en ce qu'il met en évidence le fait que la publication d'avertissements de dangers pour la navigation est sans rapport avec la souveraineté sur le territoire en question. Singapour, en tant qu'autorité exploitante du phare Horsburgh, a certaines responsabilités en la matière. La coordination et la publication d'avertissements concernant les eaux qui entourent PBP relèvent de la responsabilité générale du Japon, qui est le coordinateur de la zone NAVAREA XI, où se trouve l'île.

2) La réglementation du personnel et de l'activité des phares

265. En ce qui concerne la réglementation de l'activité et du personnel des phares, ou de l'activité et du personnel nécessaires au fonctionnement des phares, ces questions relèvent également de la responsabilité des exploitants de phares, ou font généralement partie de leurs attributions, dans le cadre des obligations liées au maintien des feux en activité. Le capitaine de frégate Christmas est très clair à ce sujet :

«Tous les services des phares sont responsables de la sécurité des phares qu'ils exploitent, et de l'accès à ceux-ci, ainsi que des activités du personnel qui y travaille. Seules des activités criminelles amèneraient des autorités extérieures à s'y rendre, et ce généralement en coopération avec les services du phare.»³³⁵

130

266. Glass et Brewer partagent cet avis :

«Un administrateur de phare était normalement entièrement responsable de la conduite de son personnel et de l'exercice par ce dernier de ses fonctions dans les phares. Les gardiens de phare portaient généralement l'uniforme, de sorte qu'un régime disciplinaire — le plus souvent calqué sur celui de la marine marchande — était le plus souvent appliqué par le service de signalisation maritime.

A l'époque où les phares de Trinity House étaient exploités par des hommes, les gardiens travaillaient dans le cadre d'un règlement de service régissant quasiment tous les aspects de leur vie professionnelle : depuis leur logement (gratuit dans le cadre d'une occupation pour raisons de service), jusqu'à leur conduite en passant, bien entendu, par l'exploitation manuelle des aides à la navigation. Des visites étaient régulièrement effectuées par le personnel technique et les superviseurs de district. En outre, le conseil des anciens [Court of Elder Brethren] de Trinity House inspectait périodiquement les stations, parfois en compagnie de dignitaires, afin de s'acquitter de ses obligations légales.»³³⁶

267. L'importance de ces éléments pour les besoins du présent exposé est triple. *Premièrement*, le service chargé de l'administration d'un phare a généralement l'obligation de réglementer l'activité et le personnel de ce phare, ainsi que l'activité et le personnel nécessaires à son fonctionnement. *Deuxièmement*, implicitement, l'exercice de cette responsabilité en matière de réglementation et de contrôle peut prendre la forme de mesures mises en place par l'Etat dont dépend le service chargé de l'administration du phare. *Troisièmement*, l'exercice de cette responsabilité n'est pas nécessairement corrélé avec la souveraineté sur le territoire où le phare est situé. Il s'agit simplement d'un élément de la «conduite faisant partie des responsabilités administratives normales d'un exploitant de phare».

³³⁵ Rapport Christmas, par. 8.7 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³³⁶ Rapport Glass-Brewer, par. 38-39 : annexes, vol. 2, annexe 1.

3) L'adjonction d'édifices et d'installations

268. L'adjonction d'édifices et d'installations est également une caractéristique courante de l'administration des phares³³⁷. A d'importants égards, cette pratique relève des obligations de l'exploitant du phare qui doit faire fonctionner et entretenir celui-ci, et faire en sorte que l'aide à la navigation fournie soit adaptée aux conditions ambiantes.

131

269. Il importe de noter à cet égard que, de nos jours, le nombre de phares sans gardien ne cesse d'augmenter. Le phare Horsburgh en est un exemple, son fonctionnement ayant été automatisé en 1988 grâce à l'énergie solaire. Des visites périodiques de maintenance et d'entretien des installations doivent être effectuées sur les phares sans gardien, ce qui n'exclut pas les visites *ad hoc* dans le cas d'une panne ou d'une autre urgence ou de réparations. Les conséquences pratiques de cette situation sont mentionnées par le capitaine de frégate Christmas : «Afin de réparer les aides à la navigation et même d'assurer leur entretien général, la plupart des services disposent d'un certain nombre de navires affectés à ces tâches et d'hélicoptères sous contrat, utilisables en permanence.»³³⁸

270. Glass et Brewer abordent ce point plus en détail :

«Outre l'automatisation et la modernisation basées sur les progrès techniques, l'aménagement d'un phare englobe communément :

- l'érection d'un hélipont au sommet des phares situés en pleine mer ou la construction d'un hélicoptère à côté de la tour lorsque la topographie le permet ;
- la conversion à l'énergie solaire ;
- la climatisation des bâtiments ;
- l'ajout de matériel DGPS (GPS différentiel).

Ces perfectionnements ont été apportés de diverses manières dans la plupart des phares de Trinity House et notamment à Hanois, Eddystone, South Stack, Farne Island, Casquets et Longstone.

Des permis sont fréquemment octroyés par les services de signalisation maritime à des tiers pour leur permettre d'installer sur un phare des mâts de communication, des radars et autres transpondeurs. Cette pratique est moins courante là où le terrain ou le bâtiment du phare est loué, dans la mesure où l'autorisation du propriétaire est alors requise et où de telles initiatives risquent de soulever des questions tenant au montant du loyer et à la valeur commerciale du site.»³³⁹

271. Comme le montrent ces exemples, certaines activités sont couramment exigées des exploitants de phares ou sont normalement entreprises par ceux-ci dans le cadre de leurs responsabilités plus générales qui vont de pair avec le maintien des feux en activité ; ces activités comprennent les enquêtes sur les risques pour la navigation, la publication d'avertissements sur ces risques, la réglementation de l'activité et du statut du personnel des phares ainsi que l'adjonction

132

³³⁷ Note de l'AIMS, réponse 7 : annexes, vol. 2, annexe 3.

³³⁸ Rapport Christmas, par. 8.6 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³³⁹ Rapport Glass-Brewer, par. 34-36 : annexes, vol. 2, annexe 1.

d'édifices et d'installations liés au fonctionnement et à l'entretien du phare. De telles pratiques sont caractéristiques de l'administration des phares dans le monde, que l'exploitant du phare soit un service relevant de l'Etat territorial ou non.

c) Autres éléments de la pratique courante de l'administration des phares

272. La pratique de l'administration des phares comporte généralement d'autres éléments importants, qui se distinguent des précédents parce qu'ils sont de nature discrétionnaire et que, bien qu'étroitement liés à l'exploitation d'un phare, ils ne se rattachent pas forcément de façon directe au maintien du feu en activité. Les preuves démontrent cependant qu'ils sont depuis longtemps des éléments très courants de la pratique de l'administration des phares.

273. Les éléments de la pratique courante que l'on peut distinguer pour les besoins du présent exposé sont les suivants :

- la perception de droits de phares ;
- l'installation de tours STM (Service du Trafic Maritime) ;
- l'utilisation de phares à d'autres fins que la signalisation ;
- l'octroi des autorisations requises avant que des études scientifiques ou techniques ne soient entreprises ;
- le contrôle de l'accès aux phares et à leurs installations connexes ainsi que la tenue de journaux de bord ; et
- le fait d'arborer des pavillons sur les phares.

274. Chacun de ces éléments est examiné au chapitre VIII ci-dessous en réponse aux arguments de Singapour. Il est néanmoins utile à ce stade d'en souligner le caractère général.

1) La perception de droits de phare

133

275. La perception de droits de phare est de longue date un moyen courant de financer la construction et l'entretien de phares. Le trafic des navires marchands augmentant, un feu sur une voie de navigation très empruntée pouvait procurer à son propriétaire un revenu important grâce aux droits de phare³⁴⁰. Dans d'autres cas, la perception de droits était, et demeure, un moyen courant de financer l'exploitation d'un phare. Le capitaine de frégate Christmas note, par exemple, que «[e]n 1923, le Gouvernement britannique décida, afin d'alléger la charge financière de l'administration des phares du Golfe, d'imposer des droits de phare» dont la perception commença en 1925³⁴¹. Il remarque également que l'imposition de droits de phare se poursuivit après la création du Persian Gulf Lighting Service, ultérieurement MENAS, «pour tous les navires qui pénétraient dans la région du golfe et qui transportaient du fret»³⁴². Toutefois, fait important :

³⁴⁰ P. Beaver, *A History of Lighthouses* (Londres, Peter Davies, 1971), p. 17-18.

³⁴¹ Rapport Christmas, par. 2.5 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³⁴² *Ibid.*, par. 3.2.

«Le recouvrement de ces droits par le MENAS ne repose sur aucune base juridique claire ou établie, mais très peu de compagnies maritimes refusent de payer (même s'il y en a). La plupart reconnaissent que, si le MENAS n'assurait pas les services qu'il rend, il est probable qu'aucun autre organisme ne le ferait.»³⁴³

276. Au-delà de la pratique du MENAS, le capitaine de frégate Christmas fait également remarquer que les services des phares chargés de la mise en place et de l'entretien d'aides à la navigation dans les eaux du Royaume-Uni et de la République d'Irlande -- à savoir Trinity House, le Northern Lighthouse Board et les Commissioners of Irish Lights -- sont financés par le General Lighthouse Fund «dont les ressources proviennent principalement des droits de phare versés par les navires marchands faisant escale dans les ports du Royaume-Uni et de la République d'Irlande»³⁴⁴.

134

277. Mis à part les dispositions informelles qui caractérisent les activités du MENAS dans ce domaine, il convient de tenir compte d'un élément important lié à la perception des droits de phare, à savoir le cadre législatif ou administratif dans lequel elle s'inscrit. Comme nous le verrons au chapitre suivant, cela est tout à fait manifeste dans le cas des droits de phare acquittés par les navires empruntant les détroits de Malacca et de Singapour dont le cadre législatif, mis en place dès 1852, fut constamment révisé et mis à jour ensuite. Cela met à nouveau en évidence le caractère *sui generis* de l'administration de phares et le fait qu'elle est dissociée des questions de souveraineté.

278. Les droits de phare acquittés par les navires marchands faisant escale dans les ports de la République d'Irlande, conformément à la législation irlandaise, sont versés à un fonds géré par le Royaume-Uni, qui finance en partie le service des phares chargé de fournir des aides à la navigation dans les eaux du Royaume-Uni. Les droits de phare acquittés par les navires marchands faisant escale dans les ports du Royaume-Uni, conformément à la législation de ce dernier, sont versés à un fonds qui finance en partie le service des phares chargé de fournir des aides à la navigation en République d'Irlande. Les droits de phare — ou bien les droits de navigation, ou les *Navdues*, comme on les appelle maintenant — acquittés par les navires marchands dans le Golfe sont affectés au financement du MENAS, établissement de droit anglais d'utilité publique qui possède et exploite des phares situés sur les territoires de Koweït, de Qatar et des Emirats arabes unis. Qatar n'est même pas représenté au conseil des gouverneurs du MENAS.

2) L'installation de tours STM sur les phares

279. En ce qui concerne l'installation de tours STM sur les phares, Glass et Brewer font observer dans leur rapport que le service du trafic maritime «[est] généralement considéré comme une aide à la navigation, [et que] les antennes requises sont normalement installées à l'initiative des

³⁴³ *Ibid.*

³⁴⁴ *Ibid.*, par. 8.2, note de bas de page 4.

administrateurs du phare»³⁴⁵. Le *Navguide* de l'AIMS reprend cette idée : «[I]l n'est pas rare que les phares, en particulier, soient utilisés à des fins autres qui peuvent inclure : ... les fonctions de STM.»³⁴⁶ On dénombre aujourd'hui environ 500 services du trafic maritime dans le monde.

3) Utilisations courantes des phares à des fins autres que la signalisation lumineuse

280. Outre les fonctions STM, que nous venons d'examiner, le *Navguide* cite d'autres utilisations courantes ne relevant pas de la signalisation : fonctions de surveillance côtière ou de garde-côte, base de signaux (de brume) sonores, collecte de données météorologiques et océanographiques, installations de radio et de télécommunications, et tourisme³⁴⁷.

281. L'utilisation très fréquente de phares par leurs administrateurs à des fins autres que la signalisation lumineuse est confirmée par le contre-amiral Leclair, au nom de l'AIMS, par le capitaine de frégate Christmas, ainsi que par Glass et Brewer. Le contre-amiral Leclair observe :

«Les phares sont souvent utilisés autrement que comme des aides à la navigation. Les principales applications comprennent la collecte de données météorologiques et hydrologiques ainsi que les installations de télécommunications. Plus récemment, dans le cadre d'une initiative visant à préserver la valeur historique et culturelle des phares, leur utilisation en tant qu'attraction touristique s'est développée.»³⁴⁸

282. Le capitaine de frégate Christmas observe qu'

«[a]u fil des ans, les bâtiments des phares ont communément été affectés à divers usages, qui s'ajoutent à leur fonction première de signalisation lumineuse. Ces usages comprennent :

- l'utilisation des phares comme amers pour la navigation diurne, (une colonne de la liste des feux établie par l'Amirauté contient la description des bâtiments, de leur couleur, de leur hauteur, etc.) ;
- l'installation d'antennes DGPS³⁴⁹ ;
- l'installation d'antennes SIA³⁵⁰ ;
- l'installation de balises radar³⁵¹ ;

³⁴⁵ Rapport Glass-Brewer, par. 37. Le «Service du Trafic Maritime» est défini dans le *Manuel des services du trafic maritime, 2002* de l'AIMS comme : «un service exécuté par une autorité compétente, destiné à améliorer la sécurité du trafic maritime et à protéger l'environnement. Ce service devrait être en mesure d'interagir avec le trafic et de répondre aux conditions de trafic qui évoluent dans la zone STM» — AISM, *Manuel des services du trafic maritime, 2002*, par. 1.2 : annexes, vol. 3, annexe 54.

³⁴⁶ AISM, *Aids to Navigation Guide (Navguide)* (4^e éd., décembre 2001), par. 3.5.1.3. : annexes, vol. 3, annexe 53.

³⁴⁷ *Ibid.*

³⁴⁸ Note de l'AIMS, réponse 4 : annexes, vol. 2 : annexe 3.

³⁴⁹ Système de positionnement global différentiel. Il utilise le signal GPS pour définir une position plus précise que le GPS.

³⁵⁰ Système d'identification automatique. C'est un système par lequel les positions des navires (et autres informations) sont transmises automatiquement et affichées dans d'autres navires et/ou stations terrestres.

- l'installation d'appareils radars ;
- l'installation d'antennes radio ;
- la collecte de données météorologiques. Elle peut être effectuée automatiquement, par contrôle à distance du matériel installé sur place, ou par voie de communications verbales si le phare est gardé ;
- l'assistance aux opérations de recherche et de sauvetage, si le phare est gardé ;
- l'utilisation des phares comme attractions touristiques.

Les seuls autres usages des phares du MENAS ont été leurs utilisations comme amers et pour installer des balises radar. Les services des phares du Royaume-Uni utilisent également leurs bâtiments comme amers et pour l'installation d'antennes DGPS, d'antennes SIA, de balises radars, d'appareils radars et d'antennes radio ainsi que pour la collecte de données météorologiques. Certains sont également utilisés pour le tourisme.»³⁵²

283. Glass et Brewer observent que

«[L]es phares sont traditionnellement utilisés à d'autres fins que les feux de signalisation. L'automatisation et la modernisation de ces ouvrages, conjuguée à une prise de conscience accrue de l'importance historique de nombre des édifices, ont aussi conduit à toute une série d'initiatives visant à utiliser de manière différente des capacités d'hébergement inutilisées depuis le retrait des gardiens de phare.

En dehors de leur fonction principale d'aides à la navigation, les usages traditionnels des phares autres que la signalisation lumineuse sont les suivants :

- servir de station d'observation et d'enregistrement météorologiques (une tâche exécutée autrefois par les gardiens de phare et aujourd'hui automatisée, les données étant transmises par contrôle à distance) ;
- servir de poste de guet aux garde-côtes ;
- abriter des antennes et des transpondeurs ;
- servir d'avant-poste militaire ;
- servir de refuge faunique.

Cette liste d'usages traditionnels autres que la signalisation par faisceau lumineux s'est depuis peu allongée pour inclure notamment :

- des résidences de vacances ;
- des attractions touristiques ;

³⁵¹ Les balises radar (*Radar beacons* ou RACON) sont déclenchées par une impulsion radar et créent un vecteur sur l'écran radar, donnant la position de la balise. Elles permettent, par exemple, de différencier une bouée de balisage et un navire sur l'écran radar.

³⁵² Rapport Christmas, par. 8.8-8.9 : annexes, vol. 2, annexe 2.

137

- des musées ;
- des auberges de jeunesse ;
- des centres d'études sur le terrain ;
- des restaurants et débits de boissons ;
- de petits hôtels ;
- des magasins ;
- des bibliothèques spécialisées ;
- des décors naturels pour le tournage de films ;
- des centres d'information.

L'objectif commun est de trouver des usages, autres que la signalisation maritime, permettant de financer la conservation et l'entretien des stations pour le bonheur des futures générations.»³⁵³

284. On peut en tirer les conclusions suivantes. *Premièrement*, les phares sont utilisés depuis des dizaines d'années à d'autres fins que la signalisation. *Deuxièmement*, cela est vrai quel que soit le statut, public ou privé, de l'administrateur du phare et indépendamment de questions de souveraineté sur le territoire où le phare est situé. *Troisièmement*, l'installation de matériel de communication et de radar ainsi que la collecte de données météorologiques sont des pratiques courantes.

4) Autorisation de mener des études scientifiques et techniques

La question de savoir s'il faut obtenir l'autorisation de l'exploitant du phare pour réaliser des études scientifiques et techniques à proximité d'un phare est examinée par Glass et Brewer en ces termes :

138

«Les études scientifiques et techniques peuvent perturber le fonctionnement efficace et fiable d'un phare. Pour parer ce risque, il est courant pour les exploitants de phare d'exiger le dépôt d'une demande d'autorisation avant le lancement d'activités de ce type à proximité d'un phare. Par exemple, Trinity House interdit l'accès de ses phares aux visiteurs à moins que ceux-ci ne soient accompagnés du responsable de la sécurité de la station (dont les responsabilités incluent l'activation et la désactivation des alarmes, ainsi que les communications avec le centre de contrôle des opérations de Harwich). L'octroi d'une permission de visiter une station particulière -- qu'elle ait été sollicitée par un membre du personnel de Trinity House ou par un tiers -- est entièrement laissé à la discrétion du directeur régional de l'entretien de Trinity House qui peut la refuser si des travaux importants de maintenance ou autres sont en cours.»³⁵⁴

³⁵³ Rapport Glass-Brewer, par. 27-29 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁵⁴ *Ibid.*, par. 50.

5) Contrôle de l'accès aux phares et à leurs installations connexes

286. Comme le note le capitaine de frégate Christmas, «les services des phares sont responsables de la sécurité des phares qu'ils exploitent et de l'accès à ceux-ci»³⁵⁵. Ce point est développé dans le rapport Glass-Brewer :

«L'accès sécurisé au site d'un phare et le contrôle des visiteurs relèvent invariablement de la responsabilité de son exploitant. Des avis analogues à ceux affichés sur les portes des phares de Trinity House sont très fréquents : ils déclarent que les lieux sont une propriété privée et contiennent une mise en garde contre les dangers, afin de préserver la sécurité et de réduire le risque de responsabilité envers les intrus.»³⁵⁶

287. Ce point est souligné dans la réglementation du service des phares de *Trinity House Lighthouse* qui traite des devoirs et obligations des gardiens de phare et de la conduite afférente à l'exploitation du phare. Ce texte prévoit que les «[v]isiteurs ne seront pas autorisés à pénétrer sans l'autorisation préalable de Trinity House dans les stations suivantes», et dresse une liste qui inclut tous les feux non surveillés et à moitié surveillés ainsi qu'une quinzaine de phares principaux. Pour tous les autres phares, l'accès est autorisé «à la discrétion du gardien responsable». La réglementation précise en outre qu'il n'est permis à personne d'inspecter le phare en quelque partie que ce soit sans la présence du gardien³⁵⁷. Conformément à ces dispositions, le rapport Glass-Brewer note qu'«il est courant de tenir un livre de bord dans un phare afin de pouvoir y consigner les visites»³⁵⁸.

6) Présence de pavillons ou de drapeaux sur les phares

139

288. Enfin, il convient d'examiner la question des pavillons flottant sur les phares. Singapour en fait grand cas dans son mémoire et le détail de ses affirmations à ce sujet est examiné au chapitre VIII ci-après. Toutefois, la présence de pavillons ou, dans certains cas, de drapeaux, soulève des questions plus générales à propos desquelles il convient dès maintenant de faire un certain nombre d'observations.

289. *Premièrement*, le statut particulier des «pavillons», par rapport à celui des drapeaux, est à noter. Contrairement aux drapeaux nationaux qui flottent généralement sur le territoire terrestre, les pavillons ne sont pas des marques de souveraineté mais de nationalité. Comme le fait observer le contre-amiral Leclair :

«Les navires (civils et militaires) arborent généralement des pavillons de la marine afin d'indiquer leur nationalité. Chaque navire doit avoir une nationalité et faire flotter son pavillon national. Les dimensions et, parfois, le motif du pavillon de la marine diffèrent de ceux des drapeaux utilisés pour des activités non marines. Mais, il est fréquent que le pavillon de la marine flotte sur des bâtiments à terre qui sont en rapport avec des activités marines.»³⁵⁹

³⁵⁵ Rapport Christmas, par. 8.7 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³⁵⁶ Rapport Glass-Brewer, par. 49 : annexes, vol. 2 : annexe 1.

³⁵⁷ *Trinity House Lighthouse Service Regulations*, brochure III, règle 62-visiteurs : annexe 4 jointe à l'annexe 1, annexes, vol. 2.

³⁵⁸ Rapport Glass-Brewer, par. 58 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁵⁹ Note de l'AIMS, réponse 5 : annexes, vol. 2, annexe 3.

290. Il n'est pas rare que les services des phares fassent flotter le pavillon de la marine sur un phare. Cela explique aussi pourquoi la Malaisie arbore, depuis des années, son pavillon de la marine au-dessus de la base navale de Woodlands qu'elle contrôle à Singapour³⁶⁰.

291. Le rapport Glass-Brewer contient la même observation générale, à savoir que les «pavillons sont des couleurs principalement arborées par des navires et généralement désignées par l'Etat du pavillon»³⁶¹.

292. *Deuxièmement*, dans leur rapport, Glass et Brewer notent que les «[s]ervices des phares ont souvent de leur propre version du «pavillon rouge» [c'est-à-dire, le pavillon de la marine marchande] de leur Etat»³⁶². Le pavillon de Trinity House, par exemple, est une adaptation du pavillon rouge du Royaume-Uni.

140

293. *Troisièmement*, même s'il n'est pas rare que les services des phares fassent flotter leurs pavillons sur les phares qu'ils contrôlent, une telle pratique n'est toutefois pas uniforme, a fortiori de nos jours où la majorité des phares est automatisée. Trinity House et les Commissioners of Irish Lights continuent d'arborer à des occasions particulières leurs pavillons sur les phares qu'ils exploitent afin de «respecter la tradition et [d']exprimer la fierté d'appartenir à un tel corps»³⁶³. Le capitaine de frégate Christmas fait remarquer, en revanche, qu'aucun drapeau ne flotte sur les phares du MENAS³⁶⁴. Les enquêtes menées à ce sujet par Glass et Brewer sur un échantillon de membres de l'AIMS montrent qu'il n'y a pas de pratique uniforme en ce qui concerne la présence de pavillons ou de drapeaux³⁶⁵.

294. *Quatrièmement*, il est communément admis que la présence d'un pavillon de la marine ou d'une autre forme de drapeau sur un phare n'a pas de signification particulière en matière de souveraineté. Le contre-amiral Leclair note que «la présence d'un pavillon de la marine sur un phare n'a pas de signification particulière pour les navigateurs»³⁶⁶. Glass et Brewer notent que d'après leurs enquêtes, «rien n'indique cependant que le fait d'arborer un pavillon ou un drapeau sur un phare ait le moindre rapport avec la souveraineté sur le lieu considéré»³⁶⁷. Ils décrivent la réaction d'un navigateur qui verrait flotter un drapeau ou un pavillon sur un phare :

«Généralement, lorsque le pavillon d'un service de signalisation maritime flotte sur un phare, il permet aux navigateurs ou aux exploitants du phare d'identifier ledit service (par exemple Trinity House). Lorsque le drapeau flottant sur un phare est le drapeau national, les navigateurs ou les exploitants de phare peuvent en déduire quel est le pays chargé de l'exploitation de cet ouvrage.»³⁶⁸

295. Le capitaine de frégate Christmas partage cet avis et ajoute le commentaire suivant :

³⁶⁰ Voir la déclaration écrite sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, par. 35 : annexes, vol. 2, annexe 4.

³⁶¹ Rapport Glass-Brewer, par. 30 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁶² *Ibid.*

³⁶³ *Ibid.*, par. 31.

³⁶⁴ Rapport Christmas, par. 7.1 : annexes, vol. 2, annexe 2.

³⁶⁵ Rapport Glass-Brewer, par. 31 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁶⁶ Note de l'AIMS, réponse 5 : annexes, vol. 2, annexe 3.

³⁶⁷ Rapport Glass-Brewer, par. 31 : annexes, vol. 2, annexe 1.

³⁶⁸ *Ibid.*, par. 32.

141

«La présence d'un drapeau sur un phare a une double signification :

- le drapeau indique certainement la nationalité de l'Etat ayant mis en place le service des phares. Les drapeaux des British Lighthouse Authorities, qui continuent de flotter sur certains phares en certaines occasions, contiennent le motif de l'Union Jack, tandis que la plupart des pays arborent le drapeau national ;
- le drapeau indique presque certainement que le phare est gardé. L'absence de drapeau ne saurait toutefois indiquer à elle seule que le phare est sans gardien.»³⁶⁹

296. *Cinquièmement*, les principaux points à retenir des paragraphes qui précèdent, corroborés par les éléments de preuve, sont les suivants :

- il n'existe pas de pratique uniforme s'agissant de la présence de pavillons ou de drapeaux sur les phares ;
- il est cependant généralement admis que la présence d'un pavillon ou d'un drapeau sur un phare :
 - n'est pas censée avoir un rapport quelconque avec la souveraineté du territoire où le phare est situé ;
 - s'il s'agit d'un drapeau national, est censée indiquer la nationalité du service des phares,
 - s'il s'agit du pavillon d'une société ou d'un service, est censée indiquer l'identité de l'exploitant du phare ;
 - signifie probablement que le phare n'est pas automatisé.

D. Conclusions

297. Les conclusions générales que l'on peut tirer de l'examen qui précède du droit et de la pratique concernant les phares sont les suivantes :

142

- a) dans de nombreux cas, qui remontent à l'époque de la construction du phare Horsburgh ou qui sont plus récents, la construction et l'administration de phares ont été le fait d'Etats ou autres entités différant de l'autorité de l'Etat sur le territoire duquel le phare est situé. C'était un trait caractéristique de la pratique britannique pour les phares construits dans la période comprise entre le milieu du XIX^e et le milieu du XX^e siècles ;
- b) la pratique britannique entre le milieu du XIX^e et le milieu du XX^e siècles va directement à l'encontre de l'affirmation selon laquelle la construction et l'entretien d'un phare constituaient, ou étaient censés constituer, «une prise de possession légale», à des fins de souveraineté, du territoire où le phare était situé, ou bien une manifestation ou une indication de la souveraineté ;
- c) bien que l'administration d'un phare *puisse* coexister avec la souveraineté sur le territoire où le phare est situé, ce n'est pas forcément le cas. En réalité, il est communément admis — notamment par la jurisprudence des tribunaux internationaux — que l'administration d'un phare ne peut, à elle seule, être considérée comme une preuve de souveraineté ;

³⁶⁹ Rapport Christmas, par. 7.2, annexes, vol. 2, annexe 2.

- d)* dans le monde entier, les services des phares, publics ou non publics, ont adopté un vaste ensemble de pratiques pour l'administration des phares ;
- e)* cet ensemble de pratiques reflète la conduite généralement adoptée par les exploitants de phares dans le cadre de leurs responsabilités administratives ;
- f)* ces pratiques ne dépendent pas de la souveraineté du territoire où le phare est situé ni ne la déterminent d'aucune manière ;
- g)* dans la mesure où l'exploitant du phare mène ses activités dans le cadre de l'exercice de sa responsabilité qui est d'administrer le phare, lesdites activités sont a fortiori sans rapport avec le règlement de questions de souveraineté.

CHAPITRE 7

LE SYSTÈME DE PHARES DES DÉTROITS

Introduction

143

298. Le présent chapitre traite du système des phares des détroits à la lumière de la pratique générale résumée dans le chapitre précédent³⁷⁰. Il s'agit du système des phares et des autres aides à la navigation qui furent mis en place dans les détroits de Singapour et de Malacca entre 1850 et 1946 et administrés par les Etablissements des détroits. De 1850 à 1912, treize phares furent ainsi construits dans le cadre de ce système, dont Horsburgh, Raffles, Pulau Pisang, Cape Rachado et One Fathom Bank. Ces réalisations, le long des côtes de ce que sont aujourd'hui la Malaisie et Singapour, ressemblent fort à des initiatives analogues prises par la Grande-Bretagne dans d'autres régions du monde à la même époque. De même que la construction et l'administration de phares durant cette période n'a, ailleurs, constitué ni une «prise de possession» des territoires où ces phares étaient situés en vue d'y exercer la souveraineté ni une «manifestation continue de souveraineté étatique», de même l'établissement et l'administration des phares des détroits n'ont pas été considérés comme un critère déterminant de la souveraineté sur les territoires considérés.

A. Rappels historiques

299. Avant de passer à l'examen de ces questions, il convient de revenir, à titre préliminaire, sur deux points pertinents : 1) le statut constitutionnel de Singapour et des Etablissements des détroits entre 1825 et 1946 et après 1946³⁷¹ ; et 2) le phare de Pulau Pisang et le statut du territoire où il se trouve.

i) Le statut constitutionnel de Singapour et des Etablissements des détroits

144

300. Comme suite au traité anglo-néerlandais et au traité Crawford conclus en 1824, John Crawford, le résident britannique, reçut pour instruction de prendre formellement possession de l'île de Singapour et de ses dépendances. Il le fit en 1825. L'année suivante, la Compagnie britannique des Indes orientales regroupait Penang, la province de Wellesley, Malacca et Singapour sous la dénomination d'Etablissements des détroits³⁷². La Compagnie des Indes orientales administra les Etablissements jusqu'à ce que ceux-ci soient placés sous l'autorité de la Couronne britannique en vertu de la loi pour une meilleure administration des Indes.³⁷³ Rien n'indique que cette loi avait pour objet de modifier le statut d'un quelconque territoire.

301. Tant par des textes législatifs adoptés avant 1858, en particulier les lois de 1852 et de 1854³⁷⁴, que par les mesures d'application de ces textes qui furent prises jusqu'en 1867, des moyens ont été mis en œuvre au nom du gouverneur général de l'Inde en conseil pour couvrir les coûts du système des phares des détroits.

³⁷⁰ Cet examen complète l'exposé figurant dans le MM, par. 222-234.

³⁷¹ Voir également MM, par. 57-60, 189-218.

³⁷² Voir également MM, p. 29, encart n° 9.

³⁷³ Loi pour une meilleure administration des Indes, 1858 (21 & 22 Vict., c. 106).

³⁷⁴ MM, annexes 84 et 85.

145

302. Aux termes de lois datant de 1866 et 1867³⁷⁵, les Etablissements des détroits «cessèrent de faire partie des possessions britanniques en Inde placées sous l'autorité dudit gouverneur général en conseil», et leur administration fut confiée, avec effet au 1^{er} avril 1867, au gouverneur en conseil des Etablissements des détroits³⁷⁶. Ce nonobstant, entre 1867 et 1912, l'imposition des droits de péage ou de phare visant à couvrir les coûts du système des phares des détroits continua d'être régie par la loi de 1854, laquelle avait été adoptée par le gouverneur général de l'Inde en conseil. Des mesures — législatives et autres — relatives à l'administration du système des phares des détroits furent adoptées par le gouverneur en conseil des Etablissements des détroits entre 1912 et 1946 et ce, bien qu'une large partie du financement du système au cours de la période en question ait été prise en charge par les Etats malais fédérés³⁷⁷.

303. Avec la dissolution de la colonie des Etablissements des détroits et la création, en 1946, de la colonie de Singapour et de l'Union malaise, le système des phares des détroits cessa d'être administré comme un système unique. La création de Singapour et de la Malaya ne remit cependant pas en cause les dispositions qui étaient en vigueur pour l'administration des phares faisant partie du système des phares des détroits. Les phares et autres aides à la navigation qui étaient auparavant administrés par Singapour continuèrent de l'être, quel que fût le statut du territoire où ils étaient situés. Les phares des détroits auparavant administrés par d'autres éléments des Etablissements des détroits qui, après 1946, furent intégrés à l'Union malaise, continuèrent de l'être par la Malaya.

ii) Le phare de Pulau Pisang et le statut du territoire où il est situé

304. La question du phare de Pulau Pisang est traitée dans le mémoire de la Malaisie et n'appelle ici qu'un bref commentaire³⁷⁸. Ce phare est aujourd'hui administré par Singapour et l'a été depuis sa construction en 1886. Il est toutefois indiscutable qu'il est situé sur un territoire qui appartenait autrefois au Johor et fait à présent partie de la Malaisie. Singapour ne le conteste pas. Les arrangements étaient fondés sur la concession de terrain qu'avait accordée le Johor au gouvernement des Etablissements des détroits en 1885 aux fins de la construction et de l'entretien d'un phare. Cette concession fut confirmée par un contrat synallagmatique en date du 6 octobre 1900.

146

305. Les arrangements concernant le phare de Pulau Pisang, ainsi que d'autres phares qui faisaient partie du système des phares des détroits, constituent une preuve évidente de ce qu'il n'y avait pas nécessairement de corrélation entre l'administration de ces phares et la souveraineté du territoire sur lequel ils étaient situés.

³⁷⁵ Loi de 1866 portant création du gouvernement des Etablissements des détroits (29 & 30 Vict., c. 115) ; Loi de 1867 prévoyant l'exercice de certaines attributions par le gouverneur en conseil et les officiers agissant légalement en qualité de lieutenants-gouverneurs des Etablissements des détroits (30 & 31 Vict.).

³⁷⁶ Loi de 1867 prévoyant l'exercice de certaines attributions par le gouverneur en conseil et les officiers agissant légalement en qualité de lieutenants-gouverneurs des Etablissements des détroits (30 & 31 Vict.).

³⁷⁷ Voir également MM, par. 223-224.

³⁷⁸ MM, par. 233 et MM, annexe 89.

B. Le système des phares des détroits

i) L'existence du système des phares des détroits et son cadre législatif

306. L'existence du système des phares des détroits est clairement attestée par différents textes, législatifs ou autres, dont certains ont été cités dans le mémoire de Singapour³⁷⁹. Dans l'exposé des motifs de la loi de 1852 concernant le financement des coûts du phare Horsburgh, on lit notamment :

«[C]onsidérant 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.*»³⁸⁰

307. Ce point ressort plus clairement encore de la loi de 1854, laquelle abrogeait celle de 1852 et contenait des dispositions visant à couvrir non seulement les coûts du phare Horsburgh mais également ceux «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»³⁸¹. L'article III de cette loi prévoyait :

«Le feu installé au phare Horsburgh et la balise flottante précitée ainsi que tous feu 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».»

147

308. Les phares des détroits sont mentionnés de manière générale dans différents textes et mesures, d'ordre législatif ou autre, adoptés entre 1854 et 1946 par les Etablissements des détroits. Par exemple, dans sa présentation faite à l'occasion de la première lecture de ce qui allait devenir l'ordonnance n° XXVI de 1910, laquelle portait amendement de la loi de 1854, l'*Attorney General*, en sa qualité de membre du conseil législatif des Etablissements des détroits, déclarait :

«J'ai l'honneur de proposer que soit examiné en première lecture le projet de loi portant amendement d'un article de la loi des Indes n° XIII de 1854 qui prévoit la perception de droits de péage relativement aux phares et aux feux situés dans les environs de la colonie, lesquels sont qualifiés de phares des détroits dans la loi de 1854.»³⁸²

³⁷⁹ Voir, par exemple, MS, par. 6.21.

³⁸⁰ Loi n° VI de 1852, MM, annexe 84 ; les italiques sont de nous.

³⁸¹ Loi n° XIII de 1854, MM, annexe 85.

³⁸² Projet d'amendement de la loi relative aux droits de péage, 1910, déclaration de l'*Attorney General* : annexes, vol. 3, annexe 30. L'ordonnance de 1910 portant amendement de la loi relative aux droits de phare a abrogé et remplacé l'article 18 de la loi de 1854 concernant certaines exemptions de droits de péage.

309. Le prochain texte de loi important relatif aux phares des détroits fut l'ordonnance n° XVII de 1912, qui portait abrogation partielle de la loi de 1854 et prévoyait de nouvelles dispositions concernant l'entretien des feux³⁸³. Ainsi que l'indique la déclaration faite par l'*Attorney General* au cours du débat sur le projet de loi au sein du conseil législatif des Etablissements des détroits, la question soumise à ce dernier était de savoir si les phares devaient continuer à être financés par des droits de péage ou si les gouvernements intéressés devaient prendre les coûts d'entretien à leur charge. On s'inquiétait en effet de ce que les droits à acquitter risquaient de rendre les ports «britanniques» de la région moins compétitifs que les «ports néerlandais concurrents»³⁸⁴. L'*Attorney General* exposa ces questions comme suit :

148

La question de l'opportunité d'abolir les droits de phare qui, en vertu des dispositions de la loi des Indes de 1854, sont prélevés sur les navires entrant dans les ports de cette colonie ou les quittant a été, me semble-t-il, soulevée pour la première fois lors de l'examen en seconde lecture de l'ordonnance de 1910 portant amendement de la loi relative aux droits de péage ; si je me réfère à cette ordonnance, c'est parce que je pense que M. Fort a, à cette occasion, fort bien expliqué qu'il serait approprié de demander au conseil d'approuver ce projet, dont l'objet est d'abolir ces droits.

Permettez-moi de donner lecture de ce que M. Fort a indiqué à cet égard :

«La loi que le présent projet prévoit d'amender est un texte qui a été présenté et adopté il y a de nombreuses années en vue de financer l'entretien et la construction de phares dans cette partie du monde. Certes, les arguments ne manquent ni pour dire que les phares doivent être entretenus aux frais de l'Etat ni pour dire qu'ils doivent l'être grâce aux ressources dégagées par les droits perçus sur les navires qui en ont l'usage. D'une manière générale, j'ai toutefois tendance à penser qu'il est préférable que le gouvernement prenne en charge les frais d'entretien des phares, et qu'il est dès lors inévitable qu'un grand nombre de navires qui utilisent le phare échappent à l'obligation de paiement.»

Naturellement, les navires visés par l'éminent membre du conseil étaient ceux qui transitent de nuit vers d'autres ports et qui, partant, bénéficient des phares alors qu'ils poursuivent leur route sans entrer dans le port ; en réalité, nous ne taxons donc que les navires qui utilisent nos ports.»³⁸⁵

310. Le projet de loi fut adopté sous la forme de l'ordonnance n° XVII de 1912. Ce texte abrogeait partiellement la loi de 1854 et abolissait le prélèvement de droits de péage sur les navires entrant dans le port de Singapour³⁸⁶.

311. L'ordonnance présente plusieurs aspects importants. *Premièrement*, elle confirme en ces termes l'existence d'un système des phares des détroits :

³⁸³ 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, 23 décembre 1912 ; MM, annexe 90.

³⁸⁴ Voir la déclaration faite en 1910 par Darbshire dans le cadre de la seconde lecture du projet de loi portant amendement de la loi relative aux droits de phare : annexes, vol. 3, annexe 31.

³⁸⁵ Déclaration faite par l'*attorney general* lors de la lecture du projet de loi relatif aux phares, 1912 ; annexes, vol. 3, annexe 32.

³⁸⁶ Voir MM, par. 223-226. L'ordonnance est reproduite en annexe 90 au mémoire de la Malaisie.

«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»»³⁸⁷

149

312. *Deuxièmement*, il y est relevé que, compte tenu de l'abolition des droits de péage, le coût de fonctionnement du système des phares des détroits devait être partagé entre la colonie de Singapour et les Gouvernements des Etats malais fédérés :

«Considérant que, en vue d'abolir les droits de péage payables, en vertu des dispositions de la loi des Indes n° XIII de 1854, par 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 de fonctionnement des phares des détroits.»³⁸⁸

313. En fait, la charge financière incombant aux Etats malais fédérés en vertu de cet arrangement était considérable. Ainsi, le coût de fonctionnement total des quinze phares des détroits en activité en 1914 a été évalué à 41 020,52 dollars³⁸⁹. Le procès verbal de la réunion tenue le 8 juillet 1913 par le conseil fédéral des Etats malais fédérés fait état d'une «dotation spéciale» de 20 000 dollars devant être affectée à la participation du pays aux frais de fonctionnement des phares de One-Fathom Bank et Cape Rachado. Cette somme étant nettement supérieure aux 5725,92 dollars indiqués au titre du coût de fonctionnement de ces deux phares en 1914, la contribution des Etats malais fédérés était en réalité une participation aux frais de fonctionnement du système des phares des détroits dans son ensemble. L'explication fournie par le secrétaire principal du conseil fédéral des Etats malais fédérés à la réunion de juillet 1913 était la suivante :

150

«Il s'agit là d'un réel changement de direction en ce qui concerne le Gouvernement des Etat malais fédérés. Dans le passé, l'entretien de ces deux phares, qui sont au large des côtes de notre pays, a été intégralement pris en charge par le Gouvernement colonial. Jusqu'à la fin de l'an dernier, celui-ci a couvert le coût de l'entretien grâce aux recettes des droits perçus sur les navires passant par le détroit, mais une nouvelle politique a finalement été adoptée dans la colonie. Il a en effet été décidé d'abolir totalement les droits de phare, ce qui représente un gain considérable pour tous les navires empruntant le détroit. J'estime que c'est une obligation internationale, pour chaque pays, de prendre en charge le coût de l'entretien de tous les feux qui sont jugés nécessaires sur ses côtes, et j'estime qu'il ne peut à présent guère faire de doute que nous faillirions à notre tâche si nous ne propositions pas notre participation et n'offrions pas d'entretenir ces deux phares très utiles.

Tant que le Gouvernement colonial recueillait le produit des droits de phare, il était tout à fait juste qu'il entretienne les feux, mais, à présent qu'il a abandonné les droits, il ne serait guère équitable d'attendre de lui qu'il continue à s'en occuper. Par conséquent, sous réserve de l'approbation du Conseil, nous proposons de prendre en charge la responsabilité de ces deux phares, situés respectivement au large des côtes de Selangor et de Negri Sembilan. Deux possibilités s'offraient à nous. L'une était de nous charger effectivement d'entretenir les phares, de fournir les équipages et d'en

³⁸⁷ Ordonnance n° XVII de 1912, par. 4 ; MM, annexe 90.

³⁸⁸ Exposé des motifs de l'ordonnance n° XVII de 1912 ; MM, annexe 90.

³⁸⁹ MM, par. 224. Voir également MM, annexes 65 et 66.

assurer les relèves, ainsi que de maintenir en activité les feux proprement dits. Il nous serait plutôt difficile de faire tout cela en même temps parce que les phares ont besoin d'une assistance spécialisée constante, et il y a à Singapour un fonctionnaire chargé de s'occuper des phares et de veiller à ce que tout soit en ordre.

En conséquence, il a été décidé qu'au lieu de procéder au transfert effectif de l'entretien des phares, nous devrions laisser le Gouvernement colonial continuer à s'en occuper, comme il l'a très efficacement fait dans le passé, et contribuer au coût de cet entretien. Il a ainsi été décidé, sous réserve de l'approbation du Conseil, d'offrir à cet effet un montant annuel de 20 000 dollars. J'estime qu'il s'agit là d'un montant très équitable mais, en même temps, nous nous réservons de prendre le contrôle des deux phares.»³⁹⁰

314. De toute évidence, il allait de soi que le simple fait que la colonie des Etablissements des détroits administrait les phares en question ne signifiait pas qu'elle détenait un titre sur le territoire où ceux-ci étaient situés. Si les Etablissements des détroits se chargeaient de l'administration des phares des détroits, c'était pour des raisons pratiques, parce qu'ils disposaient des compétences techniques nécessaires pour le faire.

151

315. A cet égard, une observation s'impose en ce qui concerne l'emplacement du phare Horsburgh. Ce dernier, tout comme celui de Pulau Pisang, se trouvait sur le territoire du Johor, lequel ne faisait pas partie des Etats malais fédérés³⁹¹. Bien qu'il ne soit pas avéré que le Johor ait versé une quelconque contribution pour l'entretien des phares Horsburgh et de Pulau Pisang, cela ne doit pas occulter le point fondamental qui ressort de l'extrait ci-dessus. Il était généralement admis, non seulement par les Etats malais fédérés mais également par les représentants britanniques³⁹², que le fait qu'un phare était entretenu et administré par la colonie des Etablissements des détroits n'avait pas nécessairement de conséquence pour la souveraineté du territoire où il était situé, mais que cela était lié aux compétences techniques de la colonie.

316. *Troisièmement*, le libellé des articles 3 et 5 de l'ordonnance n° XVII ne laisse guère de doute sur le fait que les Etablissements des détroits considéraient que leurs intérêts dans le phare Horsburgh découlaient de droits de propriété et de contrôle d'ordre privé, et non d'un titre de souveraineté. Les articles 3 et 5 prévoyaient ce qui suit :

«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 leur dépendances et l'ensemble des installations, instruments et mobiliers qui leur sont accessoires, demeurent la propriété du gouvernement et lui sont pleinement dévolus.

.....

³⁹⁰ Déclaration du secrétaire principal du Conseil fédéral des Etats malais fédérés, procès-verbal de la réunion du 8 juillet 1913, p. B8 ; MM, annexe 65.

³⁹¹ MM, par. 198.

³⁹² Parmi les personnes qui ont assisté à la réunion du conseil fédéral au cours de laquelle le secrétaire principal a fait sa déclaration se trouvaient les résidents «britanniques» de Perak, Selangor, Negri Sembilan et Pahang, ainsi que le conseiller juridique. Voir le procès verbal de la réunion du 8 juillet 1913, p. 1 ; MM, annexe 65.

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 assurera l'entretien desdits phares.

2) Aucun navire à l'entrée ou à la sortie de ports ou de rades de la colonie 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 prélevées sur les recettes de la colonie.»³⁹³

152

317. Le fait que ces articles traitent de la propriété de droit privé et non de la souveraineté au sens du droit international est confirmé par trois points. *Premièrement*, cette interprétation est conforme au sens propre et ordinaire des termes employés dans ces articles. *Deuxièmement*, des termes similaires sont utilisés dans des textes concernant l'administration de phares dans d'autres parties du monde et n'ayant pas donné lieu à l'acquisition ou au transfert de droits souverains. A titre d'exemple, on peut citer les législations britannique et canadienne de 1886 relatives au transfert de la Grande-Bretagne au Canada de la propriété et du contrôle du phare de Cape Race situé à Terre-Neuve, législation qui a été rédigée dans des termes similaires³⁹⁴. *Troisièmement*, cela concorde avec l'interprétation exprimée par le secrétaire principal du conseil fédéral des Etats malais fédérés, citée plus haut, et avec la contribution versée par ces Etats pour l'entretien des phares des détroits.

318. Une autre ordonnance, adoptée en 1915 par les Etablissements des détroits afin d'autoriser le prélèvement de droits au titre des phares établis par la loi du parlement de l'empire, illustre également que les mesures, y compris les textes législatifs, prises pour l'entretien des phares situés sur des territoires relevant de l'autorité de l'empire britannique n'étaient pas fondées sur des questions de souveraineté et ne déterminaient pas ces questions. Ainsi, l'Imperial Light Due Ordinance de 1915, laquelle a finalement abrogé la loi des Indes n° XIII de 1854 dans son intégralité, disposait, dans son article 3, que «[t]ous les droits relatifs aux phares situés sur Great Basses et Little Basses Rocks à proximité de la côte de Ceylan» et, dans son article 4, que «[t]ous les droits relatifs au phare situé sur l'île de Minicoy», devaient être prélevés dans les Etablissements des détroits. Aux termes de l'article 11 de cette ordonnance, les droits ainsi perçus devaient «être affectés de la manière dont le secrétaire d'Etat principal de Sa Majesté aux colonies le décidera[it] le cas échéant»³⁹⁵. Aucun de ces territoires ne faisait partie des Etablissements des détroits.

153

319. La loi relative aux Etablissements des détroits de 1946 portait abrogation de l'ordonnance des Etablissements des détroits de 1866 et dissolution des Etablissements des détroits en tant que colonie unique. Par l'ordre en conseil de la colonie de Singapour de 1946, Singapour était transformée en une colonie distincte³⁹⁶. Par suite de ces mesures, les phares des détroits cessèrent d'être administrés comme un système unique. Les phares qui étaient auparavant administrés par Singapour continuèrent de l'être depuis la colonie, sans préjudice de la

³⁹³ MM, annexe 90.

³⁹⁴ Voir par. 209-211 ci-dessus.

³⁹⁵ Ordonnance n° XVII de 1915 ; annexes, vol. 3, annexe 34.

³⁹⁶ MM, annexe 92.

souveraineté sur les territoires où ils étaient situés. Les phares qui étaient auparavant administrés depuis d'autres lieux des Etablissements des détroits le furent ensuite par la Malaya. A aucun moment, ces dispositions nouvelles et celles qui les ont suivies n'ont modifié le statut du territoire sur lequel les phares en question étaient situés.

ii) Phares faisant partie du système des phares des détroits

320. La loi n° XIII de 1854, qui a, pour la première fois, précisé quels étaient les phares des détroits, en mentionnait deux : le phare Horsburgh et le feu flottant du «2 ½ Fathom Bank». Lorsque fut rédigé le *Report on the Straits Settlements During the Year 1857-1858*, «trois feux de navigation administrés par le gouvernement des détroits» étaient recensés, à savoir le phare Horsburgh, le phare Raffles et le feu flottant du «2 ½ Fathom Bank»³⁹⁷. En juillet 1883, un document devant être présenté au conseil législatif des Etablissements des détroits identifiait huit phares au sein du système des phares des détroits : le phare Horsburgh, le phare Raffles, le phare Malacca (un feu intérieur de port), le phare du cap Rachado, le phare de Singapour (un feu intérieur de port), le phare «Screw Pile» (également connu sous le nom de phare du «One Fathom Bank»), le phare de Pulau Undan, et le bateau-feu Formosa. Etaient par ailleurs mentionnées des enquêtes relatives à «l'installation d'un phare à Pulau Pisang et [au] déplacement du bateau-phare ... positionné à Formosa Bank à Sultan Shoal»³⁹⁸.

154

321. Lorsque, le 19 septembre 1893, les Etablissements des détroits adressèrent une lettre au *Colonial Office* (ministère britannique des colonies) de Londres, le nombre de phares des détroits avait été porté à douze (avec quelques changements concernant les phares susmentionnés) : Muka Head, Fort Cornwallis, Pulau Rimau, «One Fathom Bank» (ou «Screw Pile»), Cape Rachado, Harbour Light, Pulau Undan, Pulau Pisang, Raffles, bateau-feu «Ajax», feu intérieur de Singapour, et phare Horsburgh. Cette lettre comportait également une demande d'autorisation visant à ce que soient «améliorées les installations existantes par la construction d'un nouveau phare à Sultan Shoal, près de Singapour»³⁹⁹.

155

322. Lorsque fut prise, en 1912, l'ordonnance portant abrogation des droits de phares, le nombre des phares des détroits avait été porté à treize, la liste susmentionnée ayant une nouvelle fois été modifiée. Ces phares, ainsi que leur date de construction, étaient présentés comme suit :

nn	«Station	Date de construction»
1.	Horsburgh, Singapour	1850
2.	Fort Canning, Do.	1903
3.	Raffles, Do.	1856
4.	Pulau Pisang, Do.	1886
5.	Sultan Shoal, Do.	1896
6.	Pulau Undan, Malacca	1880
7.	Cape Rachado, Do.	1863
8.	One-Fathom Bank, Do.	1907
9.	Harbour, Do.	1861
10.	Pulau Rimau, Penang	1884

³⁹⁷ *Report on the Straits Settlements During the Year 1857-1858*, p.16; vol. 3, annexe 22.

³⁹⁸ Document en date du 6 juillet 1883 devant être présenté au conseil législatif sur ordre du gouverneur ; vol. 3, annexe 25.

³⁹⁹ Lettre en date du 19 septembre 1893 adressée au Colonial Office (ministère britannique des colonies) par William Maxwell, gouverneur des Etablissements des détroits ; vol. 3, annexe 29.

11.	Harbour, Do.	1884
12.	Muka Head, Do.	1883
13.	Tanjong Hantu, Do.	1901» ⁴⁰⁰

323. Par souci de commodité, ces treize phares, construits entre 1850 et 1901, peuvent être considérés comme les phares originels des détroits. En 1938, le *Blue Book* pour les Etablissements des détroits de l'année en question dénombreait soixante-cinq⁴⁰¹ «phares, balises lumineuses, bouées lumineuses et bateaux-feux».

324. Il convient de relever que, durant cette période et même après, les rapports annuels du département de la marine des Etablissements des détroits, puis de Singapour, mentionnent à plusieurs reprises le «groupe de phares de Singapour». Dans le rapport annuel 1931, il est indiqué que celui-ci comprend «le phare Horsburgh, le phare Raffles, le phare Sultan Shoal et le phare de Pulau Pisang»⁴⁰². Dans le rapport annuel de 1948, le phare de Fort Canning est ajouté à la liste⁴⁰³. L'expression «groupe de phares de Singapour» renvoie aux principaux phares administrés depuis Singapour, et non aux phares situés sur le territoire de Singapour. Cela semble évident pour deux raisons. *Premièrement*, dans les *Blue Books* des Etablissements des détroits, chaque phare est classé selon la «station» chargée de l'administrer. Ainsi qu'il est indiqué dans le tableau reproduit ci-dessus, Singapour est la station chargée d'administrer chacun des cinq phares considérés comme appartenant au «groupe de phares de Singapour». *Deuxièmement*, si l'on excepte la référence au phare Horsburgh, cette interprétation de l'expression est confortée par le fait que, dans le groupe de phares de Singapour, figure celui de Pulau Pisang.

iii) Autorisation délivrée par les dirigeants malais aux fins de la construction et de l'administration de phares

325. Parmi les treize phares des détroits originels susmentionnés, quatre étaient situés sur des territoires qui ne faisaient pas partie des Etablissements des détroits : Horsburgh, Pulau Pisang, le phare du cap Rachado et celui du «One Fathom Bank» (ou «Screw Pile»). Pour chacun d'entre eux une autorisation de construction et/ou d'administration a manifestement été délivrée par les dirigeants malais locaux.

156

326. Nul n'est besoin d'examiner plus avant la question de la permission délivrée par le Johor s'agissant du phare Horsburgh. Par ailleurs, nous avons déjà mentionné l'autorisation délivrée par le Johor en 1885, laquelle fut confirmée par un contrat synallagmatique en 1900, pour la construction du phare de Pulau Pisang.

327. S'agissant du phare du cap Rachado, l'autorisation de construction était une proclamation du raja Juma'at, souverain de Selangor, Etat de Lukut, en date du 23 août 1860, proclamation par laquelle celui-ci cédait «le cap Rachado au gouvernement de Sa Majesté la reine d'Angleterre», à condition que :

⁴⁰⁰ Etablissements des détroits, *Blue Book for the Year 1912*, p. V2-V3 ; vol. 3, annexe 33. L'indication suivant le nom de chaque phare précise la station qui était chargée de l'administration de ce phare. L'abréviation «Do.» est celle de «ditto» [*idem*].

⁴⁰¹ Etablissements des détroits, *Blue Book for the Year 1938*, p. 978-985 ; MM, vol. 3, annexe 36.

⁴⁰² Rapport annuel du département de la marine, Etablissements des détroits, 1931, p. 92 ; vol. 3, annexe 35.

⁴⁰³ Rapport annuel du département de la marine, Singapour, 1948, p. 10 ; vol.3, annexe 37.

«Le Gouvernement britannique convien[ne] et accepte de construire et d'entretenir un phare à l'usage des navires et bateaux de toutes nations croisant au large dudit cap Rachado (communément appelé Tanjong Tuan). Dans l'hypothèse où le Gouvernement britannique ne se conformerait pas audit engagement, la cession serait, pour ce qui me concerne, nulle et non avenue.»⁴⁰⁴

Cette proclamation obtint ensuite l'imprimatur du sultan de Selangor, par une lettre en date du 26 novembre 1860 adressée au gouverneur des Etablissements des détroits⁴⁰⁵.

328. La portée de cette «cession» du cap Rachado à la Grande-Bretagne en 1860 a été officiellement précisée en juillet 1913 par la déclaration de sir Edward Lewis Brockman, le secrétaire principal du conseil fédéral des Etats malais fédérés. S'agissant des phares du cap Rachado et du «One Fathom Bank», il était affirmé que les Etats malais fédérés pouvaient «[se] charger effectivement d'entretenir les phares» et «[se] réserv[er] de prendre le contrôle de ces deux phares»⁴⁰⁶. Il apparaît donc clairement que même les autorités britanniques estimaient que ce qui leur avait été accordé en 1860 était une concession territoriale ainsi que l'autorisation y afférente de construction et d'exploitation d'un phare au cap Rachado, et non une cession de souveraineté.

iv) L'administration des phares des détroits

157

329. Dans les *Blue Books* des Etablissements figure, en face du nom de chaque phare, la station des Etablissements des détroits à laquelle ils étaient rattachés et depuis laquelle ils étaient administrés. S'agissant des treize phares des détroits originels, les stations en question sont les suivantes⁴⁰⁷ :

1.	Horsburgh	Singapore
2.	Fort Canning	Singapore
3.	Raffles	Singapore
4.	Pulau Pisang	Singapore
5.	Sultan Shoal	Singapore
6.	Pulau Undan	Malacca
7.	Cape Rachado	Malacca
8.	One-Fathom Bank	Malacca
9.	Harbour	Malacca
10.	Pulau Rimau	Penang
11.	Harbour	Penang
12.	Muka Head	Penang
13.	Tanjong Hantu	Penang

330. Après la dissolution de la colonie des Etablissements des détroits en 1946 et la création de la colonie de Singapour et de l'Union malaise, l'administration des différents phares et feux formant le système des phares des détroits est restée confiée aux stations qui en étaient auparavant responsables. Cela n'a toutefois modifié en rien le statut préexistant des territoires sur lesquels les divers phares étaient situés. Ainsi, après 1946, sur les treize phares des détroits originels, Singapour restait la «station» chargée de l'administration des phares Horsburgh, Fort Canning, Raffles, Pulau Pisang et Sultan Shoal. Parmi ces phares, Horsburgh et Pulau Pisang étaient situés

⁴⁰⁴ Proclamation du Raja Juma'at de Lukut portant cession du cap Rachado à la Grande-Bretagne, 23 août 1860 ; vol. 3, annexe 23.

⁴⁰⁵ MM, annexe 62.

⁴⁰⁶ Voir ci-dessus, par. 313.

⁴⁰⁷ Etablissements des détroits, *Blue Book for the Year 1912*, p. V2-V3 ; vol. 3, annexe 33.

sur le territoire du Johor, lequel est devenu, en 1946, une partie de l'Union malaise. Dans le même temps, l'Union malaise a assuré la continuité de l'administration des huit phares restants, lesquels étaient auparavant administrés depuis les stations de Malacca et Penang.

v) L'administration des phares des détroits après 1946

158

331. Après 1946, Singapour et l'Union malaise (devenue par la suite la Fédération de Malaya, ci-après la Malaisie) ont pris des mesures aux fins de poursuivre la bonne administration des phares des détroits dont ils avaient la responsabilité. L'une et l'autre ont décidé de réintroduire la collecte de droits de phare pour financer l'entretien des installations. La Fédération de Malaya a ainsi pris «l'ordonnance de la Fédération de Malaya de 1953 relative aux droits de phare», laquelle portait création d'un conseil des droits de phare et prévoyait le versement de l'ensemble des droits perçus en application de l'ordonnance à un fonds des droits de phare administré par le conseil.

332. Singapour a elle aussi, en 1957, adopté une ordonnance relative aux droits de phare qui portait également création d'un conseil des droits de phare et d'un fonds des droits de phare. Celle-ci a été modifiée par l'ordonnance relative aux droits de phare de 1958, puis abrogée avant d'être reprise sous forme amendée par la loi singapourienne relative aux phares de 1969. D'autres mesures ont été prises par la suite.

333. La législation singapourienne relative aux droits de phare a été examinée en détail dans le mémoire de la Malaisie⁴⁰⁸. Nul n'est besoin, à ce stade, de revenir dessus. Singapour cherchant toutefois à tirer argument de cette législation⁴⁰⁹, il peut être utile de rappeler les principales conclusions exposées à ce sujet dans le mémoire de la Malaisie :

— L'ordonnance de 1958 relative aux droits de phare de Singapour reconnaît que le phare Horsburgh ne faisait pas partie du territoire de la colonie de Singapour. Cela ressort expressément des termes de l'ordonnance et de l'identité du traitement réservé par l'ordonnance aux phares de Pulau Pisang et Horsburgh⁴¹⁰.

159

— Cela est confirmé par la loi singapourienne sur les droits de phare de 1969⁴¹¹.

— Ce texte revêt une importance particulière aux fins de la présente espèce puisqu'il s'agit d'une législation spéciale sur l'administration des phares par Singapour dans les détroits de Malacca et de Singapour⁴¹².

— Cette législation revêt également une importance particulière en ce qu'elle couvre la période de transition qui a vu Singapour passer du statut de colonie à celui d'Etat faisant partie de la Fédération de Malaisie, puis de république indépendante⁴¹³.

⁴⁰⁸ MM, par. 246-256.

⁴⁰⁹ Voir MM, par. 6.23-6.25.

⁴¹⁰ MM, par. 248-250.

⁴¹¹ MM, par. 251-254.

⁴¹² MM, par. 255.

⁴¹³ MM, par. 256.

334. Il peut également être utile de rappeler que cette interprétation de la législation singapourienne relative aux droits de phares est conforme au point de vue exprimé par J. A. L. Pavitt — qui fut, durant de nombreuses années, le directeur de la marine de Singapour — selon lequel le phare Horsburgh n'appartenait pas à Singapour⁴¹⁴.

C. Conclusions

335. Les conclusions générales qui ressortent de l'exposé qui précède sont les suivantes :

- 160**
- a) la pratique britannique relative à la création et à l'administration du système des phares des détroits entre 1850 et 1946 est très similaire à la pratique britannique dans d'autres régions du monde au cours de la même période ;
 - b) la pratique relative au système des phares des détroits et à d'autres phares dans le monde confirme que la construction et l'administration de phares n'ont jamais constitué une prise de possession du territoire sur lequel le phare en question était situé pour y exercer la souveraineté, ni, en tant que telle, une manifestation de souveraineté étatique ;
 - c) s'agissant des phares des détroits, cette conclusion est plus particulièrement étayée par les faits suivants :
 - les arrangements concernant les phares de Pulau Pisang, du cap Rachado et du «One Fathom Bank» (ainsi que ceux qui concernaient le phare Horsburgh),
 - les arrangements relatifs au partage des coûts afférents aux phares des détroits, et à l'évaluation sur laquelle ceux-ci reposaient, après l'entrée en vigueur de l'ordonnance de 1912 supprimant les droits de phare,
 - la place centrale expressément accordée dans l'ordonnance de 1912 aux notions de droit de propriété et de contrôle, relevant du droit privé, et non à celle de souveraineté en droit international,
 - les termes de l'ordonnance de 1915, laquelle prévoyait que les Etablissements des détroits prélèvent des droits au titre de phares incontestablement situés hors de leurs territoires ;
 - d) après la dissolution des Etablissements des détroits en 1946 et l'établissement de la colonie de Singapour et de l'Union malaise, l'administration de certains phares des détroits a continué d'être assurée par les «stations» qui en avaient été chargées avant 1946 ;
 - e) la pratique qui a prévalu après 1946 n'a eu aucune incidence sur la souveraineté du territoire où lesdits phares étaient situés.

161

336. Au chapitre VI de son mémoire, Singapour a fait valoir la conduite qui a été la sienne en tant qu'administrateur du phare Horsburgh, et ce sans tenir compte des réalités de la pratique relative aux phares en général et des arrangements *sui generis* du système des phares des détroits en particulier, dont faisait partie le phare Horsburgh. L'importance que revêt pour la présente espèce ce contexte plus général est exposée de façon convaincante par Glass et Brewer dans leur rapport :

⁴¹⁴ MM, par. 257-263.

«Dans le cas du phare Horsburgh, le rôle de la Marine et des autorités portuaires de Singapour peut être comparé à celui du MENAS. Bien entendu, nous n'oublions pas que le phare Horsburgh était l'un des nombreux phares installés par les Britanniques le long des détroits de Malacca et de Singapour et administrés depuis Singapour. Cela renforcerait même l'analogie avec le MENAS. Dans le Golfe, le MENAS est chargé de l'ensemble des questions liées aux aides à la navigation qu'il possède et exploite, et a notamment pour mission de fournir des avis aux navigateurs. Il tire ses revenus des droits de navigation. Il ne jouit, cependant, d'aucun titre territorial dans l'exercice de sa mission de fourniture d'aides à la navigation (à l'exception des donations expresses de terres pour sa base de Bahreïn).»⁴¹⁵

⁴¹⁵ Rapport Glass-Brewer ; annexes, vol. 2, annexe 1.

CHAPITRE 8

LE COMPORTEMENT QUE SINGAPOUR QUALIFIE DE CONDUITE À TITRE DE SOUVERAIN

Introduction

163

337. Se référant à un *Avis aux navigateurs* publié le 24 septembre 1851 par le gouverneur des Etablissements des détroits pour marquer l'achèvement de la construction du phare Horsburgh, Singapour affirme que cet avis «constitua en effet le début de la manifestation ininterrompue, publique et pacifique de l'autorité étatique exercée par [elle] et ses prédécesseurs sur Pedra Branca après que le Royaume-Uni en eut pris légalement possession»⁴¹⁶. Elle poursuit en mentionnant que «[l]’activité étatique sur Pedra Branca fut ... exercée» et affirme que, «[o]utre la prise de possession de Pedra Branca, la construction et la mise en service du phare, les autorités de Singapour et leurs prédécesseurs assurèrent l'administration et le contrôle de Pedra Branca *de multiples façons*»⁴¹⁷. Singapour énumère ensuite pas moins de treize formes de comportements à l'appui de sa prétention de souveraineté.

164

338. Poursuivant, Singapour affirme que «la souveraineté ... ne s'est pas uniquement exercée sur le phare, mais aussi sur l'île dans son ensemble, ainsi que ses eaux territoriales, et a englobé de nombreuses activités n'ayant aucun lien avec le phare»⁴¹⁸. Elle soutient que ces activités démontrent sa souveraineté ainsi que son intention constante d'agir en qualité de souverain⁴¹⁹. En revanche, elle affirme que la Malaisie n'a jamais agi en qualité de souverain, que le Johor a déclaré expressément qu'il ne revendiquait pas la souveraineté et que la Malaisie a reconnu celle de Singapour sur l'île⁴²⁰.

339. Le présent chapitre répond à ces arguments concernant la conduite de Singapour. Les arguments de Singapour relatifs au comportement de la Malaisie seront examinés au chapitre 9 ci-après. En ce qui concerne la conduite de Singapour, la principale conclusion de l'exposé qui suit est simple : il n'y a rien — pas un seul élément — dans la conduite sur laquelle elle s'appuie qui puisse étayer sa revendication de souveraineté. Pour une très large part, le comportement que mentionne Singapour «correspond à cel[ui] qui serait adopté[] par tout opérateur de phare dans le cadre de sa responsabilité administrative»⁴²¹. Il s'agit là de l'avis d'experts en matière de gestion des phares et de fourniture d'aides à la navigation. Quelle que soit la manière dont Singapour tente de présenter cette conduite, celle-ci n'égale pas un comportement à titre de souverain. Dans les rares cas où le comportement mentionné par Singapour va au-delà de celui qui aurait été adopté dans le cadre de la gestion ordinaire d'un phare, il est postérieur à la date critique et vise manifestement à servir les intérêts de Singapour dans le contexte du présent différend. Par conséquent, la conduite dont se prévaut Singapour ne contient aucun élément à l'appui de sa thèse.

340. Avant d'examiner directement les arguments de Singapour, il est utile de rappeler les éléments de sa conduite qui affaiblissent son analyse et ébranlent l'apparente cohérence de la position qu'elle avance à présent. Il y a les instruments auxquels Singapour était partie, ainsi que de ses propres mesures et documents internes, qui définissent l'étendue territoriale de Singapour

⁴¹⁶ MS, par. 6.4.

⁴¹⁷ MS, par. 6.6 ; les italiques sont de nous.

⁴¹⁸ MS, par. 6.41.

⁴¹⁹ MS, par. 6.96-6.111.

⁴²⁰ MS, chap. VII et VIII.

⁴²¹ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 40, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

166

mais ne contiennent aucune référence à PBP. Ils comprennent *a*) l'accord de 1927 relatif aux eaux territoriales des Etablissements des détroits et du Johor⁴²², *b*) l'arrêté de couvre-feu de 1948 pour le détroit de Johor et Singapour pris par le commissaire de police de Singapour⁴²³ et *c*) les volumes annuels consécutifs du périodique officiel intitulé *Singapore Facts and Pictures* qui détaillent de manière exhaustive les îles relevant des eaux territoriales de Singapour⁴²⁴. Cette conduite comprend : la pratique des Etablissements des détroits en ce qui concerne la gestion des phares des détroits, qui confirme que cette gestion n'a jamais été considérée comme une marque de souveraineté⁴²⁵ ; l'avis du propre directeur des affaires maritimes de Singapour concernant le statut du phare Horsburgh⁴²⁶ ; la législation relative aux droits de phare de Singapour postérieure à 1946, qui couvre la période où Singapour a changé de statut constitutionnel et dont il ressort que, tout au long de cette période, elle ne considérait pas que le phare Horsburgh relevait de sa souveraineté⁴²⁷ ; enfin, l'accord de 1973 relatif aux limites de la mer territoriale entre l'Indonésie et Singapour, qui corrobore la conclusion selon laquelle, à cette époque, Singapour ne considérait pas avoir la souveraineté sur PBP⁴²⁸.

341. Compte tenu de ce qui précède, la question n'est pas simplement de savoir si la conduite dont Singapour fait état peut étayer (dans l'abstrait) quelque prétention de titre. Il s'agit de savoir *a*) si elle peut constituer une conduite à titre de souverain *et b*) si elle suffit à contrebalancer l'absence de souveraineté à laquelle la pratique que nous venons de mentionner, qui contredit les prétentions de Singapour, amène à conclure *et c*) si elle suffit à supplanter la souveraineté de la Malaisie fondée sur le titre originaire que possédait le Johor sur l'île et son consentement à ce que l'île soit utilisée comme emplacement pour la construction d'un phare.

165

342. Il est nécessaire d'examiner de manière systématique les arguments de Singapour afférents à sa conduite. A cette fin, nous prendrons comme point de départ la liste détaillée des éléments de cette conduite, qui figure au paragraphe 6.6 du mémoire de Singapour.

A. Arguments afférents aux mesures législatives concernant Pedra Branca et le phare Horsburgh⁴²⁹

343. Singapour prétend avoir adopté, à l'instar de ses prédécesseurs, une série de lois concernant Pedra Branca, dont des mesures visant à couvrir les frais relatifs à la construction et à l'entretien du phare Horsburgh. Elle fait valoir en outre que ces mesures ont été prises au vu et au su de tous et qu'elles n'ont suscité aucune protestation de la part de la Malaisie. Parmi les mesures spécifiques que cite Singapour et sur lesquelles elle fait porter principalement ses arguments figurent la loi n° VI de 1852 et la loi n° XIII de 1854, promulguées par le gouverneur général de

⁴²² MM, par. 190-192 et 220-221.

⁴²³ MM, par. 194-197.

⁴²⁴ MM, par. 207-218.

⁴²⁵ MM, par. 222-226 et voir le chapitre 7 ci-dessus.

⁴²⁶ MM, par. 227-234, 257-263.

⁴²⁷ MM, par. 246-256.

⁴²⁸ MM, par. 264-266. Sur ce point, voir en outre le chapitre 10 ci-dessus.

⁴²⁹ MS, par. 6.6. *a*).

l'Inde en conseil, qui concernaient le prélèvement et le recouvrement des droits de phare, l'ordonnance de Singapour relative aux droits de phare de 1957 (*Lights Dues Ordinance*), la loi (d'abrogation) des droits de phare (*Light Dues (Repeal) Act*) de 1973 ainsi que le décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991⁴³⁰.

167

344. Cette liste de mesures législatives est intéressante pour ce qu'elle ne contient pas. Même si Singapour mentionne de manière incidente, dans une note de bas de page, l'ordonnance sur les phares prise en 1912 par les Etablissements des détroits, qui portait abrogation de la loi de 1854 dont elle fait état, elle ne l'examine absolument pas. Comme on l'a déjà mentionné⁴³¹, les termes exprès de l'ordonnance de 1912, le débat qui y aboutit et ses conséquences, notamment sous la forme d'une importante contribution financière à l'entretien des phares des détroits par les Etats malais fédérés, sont tout à fait pertinents en l'espèce et viennent contredire ce que Singapour cherche à faire valoir aujourd'hui. Il en va de même de l'absence de toute référence, par Singapour, à son ordonnance (modificative) relative aux droits de phare de 1958 et à sa loi de 1969 sur les droits de phare, toutes deux constituant, de par leur libellé, la preuve incontestable de ce que le phare Horsburgh n'a pas fait partie du territoire de la colonie, ni, par la suite, de celui de la République de Singapour⁴³².

345. Compte tenu de ces omissions, l'exposé que Singapour prétend faire de la situation en renvoyant à des «mesures législatives concernant Pedra Branca et le phare Horsburgh» est à la fois partiel et trompeur.

346. Ajoutons que la conduite dont Singapour se prévaut effectivement appelle plusieurs observations.

347. *Premièrement*, il est remarquable que, lorsqu'elle examine les lois de 1852 et de 1854 relatives aux droits de phare, Singapour ne fait absolument pas mention du système des phares des détroits ni de la manière dont ils ont été gérés de 1852 à 1946 et ultérieurement. Singapour ouvre ce débat en disant : «[l]exercice de l'autorité législative sur Pedra Branca commença le 30 janvier 1852 lorsque le gouvernement de l'Inde promulgua la loi n° VI de 1852»⁴³³. Or cela est faux, comme l'aurait montré un débat dans le cadre plus large de la gestion des phares des détroits. Ce n'est pas l'exercice de l'autorité législative sur Pedra Branca qui a commencé en 1852 mais l'application d'une disposition législative relative à l'entretien et à la gestion des phares des détroits, dont le phare Horsburgh constituait une part importante. L'argument de Singapour selon lequel cette mesure constituait «à l'évidence ... un exercice de juridiction à titre de souverain»⁴³⁴ est indéfendable. La pratique des Gouvernements de la Grande-Bretagne, de l'Inde et des Etablissements des détroits qui adoptèrent des dispositions relatives à l'entretien et à la gestion des phares en général et des phares des détroits en particulier s'oppose diamétralement à l'affirmation selon laquelle cette pratique visait à constituer une prise de possession à des fins de souveraineté du territoire où les différents phares étaient situés. Ce point a déjà été examiné en détail aux chapitres 3 et 7 ci-dessus.

⁴³⁰ MS, par. 6.10-6.26.

⁴³¹ Voir, plus haut, par. 309. Voir également MM, par. 223-226.

⁴³² Voir MM, par. 246-256 et également, par. 333 ci-dessus.

⁴³³ MS, par. 6.11.

⁴³⁴ MS, par. 6.16.

168

348. *Deuxièmement*, Singapour s'appuie sur les lois de 1852 et 1854 pour étayer l'affirmation selon laquelle «les lois de 1852 et de 1854 transfèrent officiellement le titre sur le phare Horsburgh et ses dépendances à la Couronne britannique pour satisfaire à des exigences internes d'ordre institutionnel»⁴³⁵. La référence faite ici aux «exigences internes d'ordre institutionnel» est trompeuse et vise indubitablement à donner l'impression d'une conduite à titre de souverain. Ce n'est pas le cas. Au contraire, outre que ces textes concernaient le cadre plus large des phares des détroits, rien dans leur libellé ne saurait corroborer cette affirmation. Ainsi, la section I de la loi de 1852 dispose que :

«Le phare situé sur l'île de Pedra Branca susmentionnée recevra le nom de «phare Horsburgh» ; ledit phare, les dépendances qui s'y rapportent ou qui sont occupées aux fins de signalisation maritime, ainsi que tous les biens immeubles, les équipements et les biens meubles y afférents deviendront la propriété de la Compagnie des Indes orientales et de ses successeurs et lui seront entièrement transmis.»⁴³⁶

349. Le libellé est sans ambiguïté. Il concerne évidemment la propriété et le contrôle du phare ainsi que de ses dépendances en droit privé et non la souveraineté sur l'île au regard du droit international. Il en va de même de la section II de la loi de 1854, rédigée en des termes presque identiques⁴³⁷.

350. *Troisièmement*, il faut rappeler que l'adoption par voie législative de dispositions concernant le transfert de droits privés de propriété sur les phares et leurs dépendances et prévoyant l'entretien et la gestion des phares était et reste une caractéristique fréquente de la pratique britannique. Ainsi, par exemple, les législations britannique et canadienne de 1886 relatives au transfert des droits de propriété du phare Cap Race à Terre-Neuve contiennent des développements détaillés concernant les dépendances ainsi que les biens et autres intérêts se rattachant à ce phare⁴³⁸. Il en va de même en ce qui concerne les phares situés en Irlande (aussi bien en République d'Irlande qu'en Irlande du Nord). C'est dans le cadre de la législation britannique que s'effectuent le recouvrement et l'administration des droits perçus au titre de ces phares qui, pourtant, sont entretenus et exploités par la Commission des phares d'Irlande, l'instance officielle de la République d'Irlande⁴³⁹ en la matière.

169

351. *Quatrièmement*, nous avons déjà indiqué que, lorsqu'elle a fait référence à sa législation sur les droits de phare, Singapour n'a pas parlé de son ordonnance (modificative) relative aux droits de phare de 1958 ni de sa loi de 1969 sur les droits de phare. Ce sont là des omissions importantes parce que le libellé de ces instruments indique que Singapour — tant la colonie que la République de Singapour — n'estimait pas que le phare Horsburgh était situé dans ses eaux territoriales. La seule explication à cela, c'est que Singapour ne considérait pas avoir un titre sur PBP.

352. Qui plus est, l'argument de Singapour suivant lequel ses mesures législatives de 1957 et de 1973 relatives aux droits de phare sont une conduite à titre de souverain ne saurait être soutenu. La pratique relative à l'entretien des phares des détroits qui fut suivie pendant les

⁴³⁵ MS, par. 6.22.

⁴³⁶ MM, annexe 84.

⁴³⁷ MM, annexe 85.

⁴³⁸ Voir, plus haut, les paragraphes 209-211 ainsi que les annexes 26-28 dans le volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴³⁹ Voir, plus haut, le paragraphe 218. Voir également le rapport Glass-Brewer, paragraphe 18, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

cent cinquante années qui ont précédé contredit la thèse que semble défendre Singapour, selon laquelle le fait de légiférer sur les droits de phare emportait la souveraineté sur le territoire où se trouvait tout phare visé par la législation. Le libellé de l'ordonnance de 1912 et le comportement y afférent, mentionné ci-dessus, illustrent ce point⁴⁴⁰. La pratique internationale plus généralement observée en ce qui concerne les droits de phare, notamment ceux que prélevaient les Etablissements des détroits au titre de feux qui n'avaient aucun lien territorial avec eux, infirme davantage l'affirmation de Singapour⁴⁴¹. Comme l'ont fait observer Glass et Brewer :

170

«Singapour mentionne des péages — droits de phare — imposés aux navires faisant escale dans le port de Singapour. Les phares sont fréquemment financés sur les ressources dégagées par les droits de phare, parfois également appelés «droits de navigation». Comme le montre la pratique à la fois du MENAS et du *General Lighthouse Fund* (chargé de l'entretien des phares du Royaume-Uni et de la République d'Irlande et géré par le Royaume-Uni sur la base de droits imposés aux navires marchands faisant escale dans les ports britanniques ou irlandais), le recouvrement, l'administration et l'application des droits de phare n'ont pas forcément de rapport avec l'Etat sur le territoire duquel les phares se situent. Dans le cas du phare Horsburgh, les péages en question visaient évidemment à couvrir les frais d'entretien de l'ouvrage et non à assurer l'entretien ou le développement de l'île.»⁴⁴²

353. *Cinquièmement*, Singapour ne peut pas se prévaloir de son décret sur les sites protégés (n° 10) de 1991 pour étayer sa prétention de souveraineté sur PBP. Il ne s'agit pas simplement du fait que cette mesure est postérieure à la date critique du présent différend, même si tel est bien le cas, mais surtout de ce que, à cette époque, la Malaisie et Singapour avaient activement engagé des négociations point par point pour tenter de régler le différend. Même si le libellé du décret peut étayer l'interprétation qu'en fait Singapour, il s'agit d'un instrument que celle-ci a pris de manière tout à fait intéressée pour tenter de créer quelque effectivité à l'appui de sa prétention. L'existence même de cette mesure laisse penser que Singapour cherchait par quels moyens elle pourrait étayer sa prétention par sa conduite, en l'absence de toute autre pratique digne de foi.

B. Arguments afférents à l'entretien et à la modernisation du phare ainsi qu'à la construction et à la modernisation d'une jetée⁴⁴³

171

354. Sous un titre général portant sur l'entretien, la modernisation et le personnel du phare Horsburgh ainsi que d'autres installations sur Pedra Branca, Singapour renvoie, pour étayer sa revendication de titre, à une série de mesures prises de 1883 jusqu'en 1996. Ces mesures comprennent⁴⁴⁴ :

- en 1883, un avis d'appel d'offres du gouvernement pour la consolidation de la jetée desservant le phare Horsburgh et la construction d'un petit débarcadère devant le phare ;
- en 1902, un avis d'appel d'offres du gouvernement pour la fourniture de nouvelles poutres pour le phare Horsburgh ;

⁴⁴⁰ Voir, plus haut, par. 309 et MM, par. 223-226.

⁴⁴¹ Voir également, plus haut, le paragraphe 318 à propos de l'ordonnance impériale relative aux droits de phare de 1915.

⁴⁴² Rapport Glass-Brewer, paragraphe 55, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁴³ MS, par. 6.6 b) et e).

⁴⁴⁴ MS, par. 6.28-6.34.

- en 1887, l'équipement du phare avec un nouvel éclairage et la publication d'un Avis aux navigateurs à ce sujet ;
- la modernisation de l'éclairage du phare Horsburgh en 1966 ;
- l'entretien continu des installations du phare Horsburgh, dont :
 - la construction de logements plus spacieux en 1948 ;
 - la consolidation de la jetée et l'installation d'un radiotéléphone en 1950 ;
 - la réalisation de travaux de peinture et de chaulage ainsi que d'autres réparations en 1951 ;
 - l'autorisation d'arborer le pavillon de la marine de Singapour donnée à tous les établissements du service des affaires maritimes de Singapour en 1952 ;
 - l'installation de bossoirs en 1952 ;
 - l'installation de réflecteurs radar dièdres en 1959 ;
 - l'installation d'une radiobalise en 1962 ;
 - l'installation d'une source lumineuse et d'un bloc optique électriques ainsi que l'ajout d'une salle pour les groupes électrogènes en 1966 ;
- 172** — la réalisation de travaux de réfection et de peinture de l'ensemble de l'ouvrage en 1967 ;
- la réalisation de nouveaux travaux de réfection et de peinture de l'ensemble de l'ouvrage en 1971 ;
- la responsabilité de la dotation en personnel du phare et le maintien sur l'île des effectifs nécessaires à cet effet ;
- d'autres améliorations apportées au phare en 1988, dont l'installation de panneaux solaires et d'un système de surveillance à distance ;
- l'installation, en 1989, d'un radar relié à un système d'information sur le trafic maritime («VTIS») (qui fait partie du système de trafic maritime) ;
- la construction d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère en 1992 ; et
- de nouvelles améliorations apportées au phare en 1996.

i) Observations générales

355. De prime abord, cela semble être une liste impressionnante d'éléments caractérisant la conduite de Singapour, mais ce n'est qu'un écran de fumée. Lorsqu'on replace cette liste dans son contexte, le dossier de Singapour ne progresse pas d'un iota. Cela est dû à la fois à la nature de la conduite dont il est fait état et, encore une fois, au sentiment que font naître les importantes omissions de Singapour dans l'examen qu'elle fait des documents qu'elle joint pour étayer sa prétention.

173

356. A la lumière de l'exposé, présenté dans les chapitres qui précèdent, de la pratique concernant l'administration des phares en général et celle des phares des détroits en particulier, la vraie nature de la conduite que Singapour présente comme «correspond[ant] à celle qui serait adoptée par tout opérateur de phare dans le cadre de sa responsabilité administrative» apparaîtra facilement⁴⁴⁵. Avant d'examiner ce qui est omis dans l'examen que Singapour fait des documents sur lesquels elle s'appuie, il est utile de considérer l'analyse, plus détaillée, que Glass et Brewer font de cette conduite dans leur rapport. Ils notent :

«Le devoir d'un exploitant de phare — que celui-ci soit un organisme public ou privé — est de fournir et d'entretenir des aides à la navigation pour contribuer à la sécurité de la navigation. Si les méthodes et les normes d'entretien peuvent varier au niveau international d'un exploitant à l'autre — comme le prouvent les travaux des commissions techniques de l'AIMS — la nécessité d'assurer l'entretien des bâtiments et du matériel auxiliaire des phares, ainsi que le bon fonctionnement des systèmes visuels, sonores et électroniques, reste la même.

De nos jours, un phare est une plate-forme abritant une multitude de systèmes automatisés combinant du matériel de transmission de signaux visuels et sonores à des systèmes de radionavigation plus élaborés. Les systèmes de production d'énergie, le débarcadère et l'hélicoptère font tous partie des infrastructures auxiliaires indispensables à l'exploitation efficace du phare. Dans le cas de Trinity House, la quasi-totalité des phares «érigés sur un rocher en mer» disposent de telles installations, y compris Eddystone, Bishop Rock, Hanois et Smalls ; il en va de même pour les stations insulaires telles que Criquets, Flatholm, Skerries, Skokholm et South Stack.»⁴⁴⁶

357. Examinant en particulier la conduite invoquée par Singapour concernant l'entretien et l'amélioration des installations du phare Horsburgh, Glass et Brewer font en outre observer⁴⁴⁷ :

«Pendant des siècles, des installations de débarquement et des jetées ont été construites et entretenues près des phares pour en faciliter l'accès. Aujourd'hui, cette fonction indispensable est remplie par des installations — notamment des jetées — permettant l'atterrissage des hélicoptères et l'accostage des bateaux. Des exemples de telles installations peuvent être observés aux phares de Trinity House tels que Criquets, Flatholm, Round Island et Godrevy.

.....

174

Aux paragraphes 6.30 et 6.31 de son mémoire, Singapour mentionne divers exemples de sa conduite concernant l'entretien et l'amélioration d'installations situées dans le phare Horsburgh. Ces améliorations — à savoir l'agrandissement des locaux d'habitation, la réparation et le renforcement de l'embarcadère, l'installation d'un radio téléphone, la remise en peinture, l'installation de bossoirs, de réflecteurs radars dièdres et d'un radiophare — relèvent toutes des mesures prises périodiquement par n'importe quel exploitant de phare compétent. La modernisation de la station, avec l'installation d'une optique électrique, de nouveaux systèmes de refroidissement et de panneaux solaires, fait partie intégrante de l'évolution technique de la signalisation maritime.

⁴⁴⁵ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 40, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁴⁶ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 43 et 44, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁴⁷ *Ibid.*, par. 47, 56 et 57.

Au paragraphe 6.32 de son mémoire, Singapour mentionne l'installation d'un radar sur l'île aux fins d'exploiter un système de gestion du trafic maritime (GTM). Comme nous l'avons déjà signalé, l'AIMS considère la gestion du trafic maritime comme une aide à la navigation et la présence d'un matériel et d'installations GTM sur un phare est courante.»

358. Cette analyse se retrouve, de manière générale, dans le rapport du capitaine de frégate Christmas et dans la note du contre-amiral Leclair. Les observations conjuguées de spécialistes de la gestion des phares témoignent de la nature administrative de réalisations telles que :

- la construction d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère⁴⁴⁸ ;
- l'installation d'un radar et d'un système d'information sur le trafic maritime ;⁴⁴⁹
- la construction et la modernisation d'une jetée desservant un phare ;⁴⁵⁰
- l'entretien général des installations d'un phare.⁴⁵¹

Il ne s'agit pas là d'une conduite à titre de souverain.

359. On trouve également des éléments de preuve convaincants qui contredisent la nature à titre de souverain de cette conduite dans les documents que Singapour elle-même présente, à l'appui de sa prétention, parmi les annexes de son mémoire. Ainsi, au paragraphe 6.30, Singapour renvoie aux rapports annuels du département de la marine des Etablissements des détroits et de la colonie de Singapour et joint vingt-cinq pages d'extraits de ces rapports couvrant les années 1937, 1938, 1939, 1948, 1950, 1951, 1952, 1959, 1962, 1966, 1967 et 1971. Un examen attentif de ces documents révèle de multiples références au «groupe des phares de Singapour», parmi lesquels figurent à la fois le phare Horsburgh et celui de Pulau Pisang⁴⁵². Ainsi que nous l'avons exposé de manière détaillée au chapitre précédent, le groupe des phares de Singapour correspond aux phares faisant partie du système des phares des détroits et gérés à partir de la «station» de Singapour⁴⁵³. Dans ces conditions, la mention du phare Horsburgh dans ce groupe ne saurait en aucune manière être considérée comme une indication de la souveraineté de Singapour sur PBP.

360. Les mêmes documents contiennent de multiples références à l'entretien, aux réparations et aux améliorations réalisées par Singapour sur les autres phares du groupe des phares de Singapour, y compris sur celui de Pulau Pisang. Les travaux mentionnés sont exactement de la même nature que ceux dont Singapour allègue qu'ils ont été réalisés à titre de souverain sur le

⁴⁴⁸ *Ibid.*, par. 34-35 ; Rapport Christmas, par. 8.6, annexe 2 du volume 2 du présent contre-mémoire ; note de l'AIMS, réponse n° 7, vol. 2, annexe 3.

⁴⁴⁹ Rapport Glass-Brewer, paragraphes 36 et 37, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁵⁰ *Ibid.*, par. 47.

⁴⁵¹ Rapport Christmas, paragraphe 6.3, annexe 2 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁵² Voir l'annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 712, 714, 716, 718, 720, 722 et 724. Même s'il n'est pas expressément indiqué qu'ils font partie du «groupe des phares de Singapour», et à une modification près, on trouve également, aux pages 727 et 729, des références aux cinq phares cités qui sont gérés à partir de Singapour.

⁴⁵³ Voir, plus haut, par. 330.

phare Horsburgh. La présence de Pulau Pisang dans la liste est un élément de preuve convaincant de ce que les travaux en questions ne dépendaient pas de la souveraineté à l'égard du territoire sur lequel les phares étaient situés et de ce qu'ils ne la démontraient pas. A titre d'exemple, voici ce qu'indique notamment le rapport annuel de 1950 :

«Les réparations, modifications et ajouts suivants ont été apportés aux phares au cours de l'année : les fondations de la jetée de *Horsburgh*, qui avaient été endommagées par les grosses mers, ont été réparées et renforcées et un radiotéléphone a été installé à ce phare ; trois réservoirs à eau en béton ont été construits au phare Raffles pour remplacer les réservoirs en acier d'origine, qui s'étaient détériorés avec le temps ; des améliorations mineures ont été apportées aux quartiers de l'équipage à *Pulau Pisang*. On espère installer la radiotéléphonie dans tous les phares en mer au cours de 1951.»⁴⁵⁴

176 Puis, dans le rapport annuel de 1951, il est indiqué :

«Des travaux de remise en peinture et de blanchiment à la chaux ont été réalisés à *Horsburgh* et Fort Canning, et des réparations d'entretien à *Horsburgh*, Raffles, Sultan Shoal et *Pulau Pisang*.

La radiotéléphonie a été installée au cours de l'année à Raffles, Sultan Shoal et *Pulau Pisang*, ce qui complète l'installation dans l'ensemble des phares en mer.»⁴⁵⁵

Dans le rapport annuel de 1952, il est noté :

«L'entretien régulier a été assuré par la section maritime du département des travaux publics, et d'importants travaux sur les bâtiments, la jetée et la route d'approche ont été effectués à *Pulau Pisang*. Des bossoirs d'embarcation ont été installés à ce phare ainsi qu'à Raffles et *Horsburgh*.»⁴⁵⁶

Voici ce qui est consigné dans le rapport annuel de 1966 :

«*Phares* — Phare de Pulau Pisang — des travaux de redécoration et de réparation ont été effectués et un nouveau réservoir à eau en béton d'une capacité de 4000 gallons a été construit pour compléter la réserve d'eau existante...

Phare Horsburgh — La nouvelle optique et le nouveau matériel électrique ont été mis en fonctionnement le soir du 30 avril...»⁴⁵⁷

Le rapport annuel de 1967 indique :

«*Phares*

Modernisation du phare de Pulau Pisang

.....

⁴⁵⁴ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 720 (les italiques sont de nous).

⁴⁵⁵ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 722 (les italiques sont de nous).

⁴⁵⁶ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 724 (les italiques sont de nous).

⁴⁵⁷ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 731.

L'installation de la nouvelle optique a été effectuée par le personnel du département de la marine et du conseil des droits de phare.

.....

177

Réparations générales au phare Horsburgh

Les quatre réparations générales annuelles et la remise en peinture du phare Horsburgh ont été effectuées et terminées le 21 août 1967.»⁴⁵⁸

361. Il est également fait mention, dans l'annexe 82 du mémoire de Singapour, du fait que celle-ci a continué pendant de nombreuses années à percevoir des droits sur des phares avec lesquels elle n'avait absolument aucun lien territorial, parmi lesquels les phares Bahamas, Basses et Minicoy⁴⁵⁹.

362. Ces documents attestent également l'opinion du service des affaires maritimes de Singapour selon laquelle les eaux entourant le phare Horsburgh étaient malaises et non singapouriennes. Ainsi, il est noté dans le rapport annuel de 1950 :

«A la demande du département des pêches, les gardiens de phare des quatre phares en mer [Horsburgh, Pulau Pisang, Sultan Shoal et Raffles] recueillent depuis avril 1949 des échantillons quotidiens d'eau de mer en vue d'examiner la salinité des *eaux malaises* et, en rapportant cela aux conditions météorologiques sur une période de deux ou trois ans, d'établir une projection de l'abondance de certaines espèces de poissons.»⁴⁶⁰

L'explication réside dans le fait que les phares situés au large sont tous répertoriés dans les rapports annuels du service des affaires maritimes de Singapour comme étant à plus de dix milles marins de Singapour⁴⁶¹. La référence aux «eaux malaises» contenue dans le rapport annuel de 1950 du service des affaires maritimes de Singapour constitue une reconnaissance par Singapour, plus de cent vingt-cinq ans après le traité de Crawford, des limites territoriales de Singapour telles qu'établies dans ledit traité.

ii) La conduite postérieure à la date critique

178

363. Sous le titre général portant sur l'entretien et la modernisation du phare, Singapour renvoie également à plusieurs éléments de conduite qui se situent dans le temps bien après la date critique du présent différend. Elle renvoie, en particulier, à l'automatisation du phare en 1988⁴⁶², à

⁴⁵⁸ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 733 (les italiques sont de nous).

⁴⁵⁹ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 720 et 722.

⁴⁶⁰ Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 720 (les italiques sont de nous).

⁴⁶¹ Voir, par exemple, le rapport annuel de 1950 qui indique les distances entre les phares situés au large et Singapour comme ceci : Horsburgh, distant de 33½ milles ; Raffles, distant de 10¾ milles ; Sultan Shoal, 13¼ milles ; et Pulau Pisang, distant de 43½ milles. Fort Canning est le nom qui avait été donné au phare précédemment mentionné comme le phare du port de Singapour. Annexe 82 du mémoire de Singapour, p. 720.

⁴⁶² MS, par. 6.31.

l'installation en 1989 d'un radar relié à un système d'information sur le trafic maritime («VTIS»)⁴⁶³, à la construction d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère en 1992⁴⁶⁴ et à de nouvelles améliorations apportées à l'éclairage en 1996⁴⁶⁵.

364. On peut faire quatre observations concernant cette conduite. *Premièrement*, le différend relatif à PBP qui oppose la Malaisie et Singapour était très clairement cristallisé à l'époque et il ne s'agit donc pas d'une conduite dont peut se prévaloir Singapour. *Deuxièmement*, les éléments cités par Singapour relèvent tous de la conduite que tout opérateur de phare suivrait généralement : il ne s'agit pas d'une conduite à titre de souverain. *Troisièmement*, la Malaisie a bien protesté auprès de Singapour au sujet des aspects de cette conduite dont elle avait connaissance⁴⁶⁶. *Quatrièmement*, en ce qui concerne le VTIS et les installations y afférentes, Singapour les a mis en place sans consulter la Malaisie, ce qui est exactement contraire aux directives sur les règles de l'art publiées par l'AIMS concernant le système de trafic maritime. Ces directives disposent :

«Dans les détroits utilisés aux fins de la navigation internationale, une autorité chargée d'un VTIS ne saurait restreindre ou empêcher le passage inoffensif de navires. Dans ces cas, un Etat devrait s'efforcer de s'entendre avec les Etats voisins ou avec d'autres nations maritimes pour adopter des normes de conduites à l'attention des navires opérant dans ces eaux. Ces normes peuvent comprendre des dispositions visant une participation volontaire à un VTIS.»⁴⁶⁷

179

365. Eu égard à l'obligation de coopérer dans le domaine de la sécurité maritime⁴⁶⁸, l'Indonésie, la Malaisie et Singapour ont présenté, en avril 1997, une proposition commune concernant la mise en place d'un système obligatoire de comptes rendus de navires dans les détroits de Malacca et de Singapour, connu sous le nom de STRAITREP, au sous-comité de l'OMI sur la sécurité de la navigation⁴⁶⁹. Parmi les installations côtières mentionnées dans la proposition pour soutenir ce système, on trouve des installations relatives au système de trafic maritime en Indonésie, en Malaisie et à Singapour ainsi que quatorze autres «stations éloignées» dont le phare Horsburgh. Il n'a pas été fait mention des questions de souveraineté concernant ces stations. Cette proposition commune confirme que les initiatives en matière de sécurité maritime sont à juste titre faites sans tenir compte des questions de souveraineté territoriale. L'engagement de la Malaisie en ce qui concerne la sécurité maritime dans les eaux en question a, comme il se doit, pris la forme d'accords de coopération avec l'Indonésie et Singapour, qui sont les deux autres Etats intéressés du littoral, et ce malgré le différend avec Singapour relativement au titre sur PBP. Cette conduite démontre l'intérêt que porte la Malaisie à ces eaux et n'illustre pas ce que Singapour tente de qualifier d'indifférence de la part de la Malaisie⁴⁷⁰.

⁴⁶³ MS, par. 6.32.

⁴⁶⁴ MS, par. 6.32.

⁴⁶⁵ MS, par. 6.32.

⁴⁶⁶ Voir, par exemple, les notes diplomatiques adressées au haut commissariat de la République de Singapour par le ministère des affaires étrangères de la Malaisie, n^{os} EC 60/89 du 14 juillet 1989 et EC 46/91 du 11 novembre 1991 concernant respectivement l'installation du VTIS et la construction de l'héliport ; annexes 50 et 51 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴⁶⁷ AISM, *Vessel Traffic Services Manual*, 2002, page 31, annexe 54 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴⁶⁸ Voir, plus haut, les paragraphes 239-242.

⁴⁶⁹ Doc. NAV 43/3/5, 17 avril 1997, annexe 52 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴⁷⁰ MS, par. 7.6.

iii) Les avis aux navigateurs

366. Les documents constituant l'annexe 82 du mémoire de Singapour que nous avons cités ci-dessus concernent également un aspect de la pratique de Singapour relative à la publication d'avis aux navigateurs — une question dont Singapour fait mention à plusieurs reprises⁴⁷¹. Par commodité, nous examinerons à présent toutes ces mentions.

180

367. Les rapports Glass-Brewer et Christmas indiquent tous deux que les services de signalisation maritime procèdent souvent à la publication d'avis aux navigateurs⁴⁷². Nous citerons notamment Trinity House⁴⁷³, le MENAS⁴⁷⁴, les Commissioners of Irish Lights⁴⁷⁵ ainsi que d'autres autorités, qui publient systématiquement des avis aux navigateurs. Par exemple, au cours des douze mois écoulés entre octobre 2003 et octobre 2004, Trinity House a publié approximativement quarante-cinq avis. Le MENAS publie des avis ponctuels ainsi que des résumés mensuels dans lesquels sont précisées les positions des plates-formes pétrolières mobiles. Comme le note le capitaine de frégate Christmas dans son rapport, le MENAS publie également des messages NAVTEX, c'est-à-dire des messages transmis par radio qui constituent des moyens immédiats de mettre en garde les navires contre des dangers pour la navigation⁴⁷⁶. Une note explicative jointe au résumé mensuel des avis du MENAS indique comme suit les sources des informations que contiennent ces avis :

«Le MENAS diffuse, dans ses avis aux navigateurs, toute information de nature permanente ou semi-permanente concernant la navigation qu'il reçoit d'autorités maritimes gouvernementales, d'autorités portuaires, de sociétés pétrolières ou autres se livrant à des opérations offshore, de commandants de navires et d'autres sources.»⁴⁷⁷

368. Comme Glass et Brewer le notent dans leur rapport et ainsi qu'il ressort immédiatement de l'examen même le plus superficiel d'avis aux navigateurs publiés par Trinity House, le MENAS et d'autres :

«C'est [par les bulletins aux navigateurs] que sont signalées les modifications apportées aux aides à la navigation, y compris l'établissement de nouvelles marques, la suspension de l'obligation de marquage, la prise de possession d'épaves et le marquage des dangers ainsi que la modification de leurs caractéristiques ou de leur position.»⁴⁷⁸

369. Une raison importante, du point de vue du service des phares ou d'une autre autorité dans ce domaine, pour publier des avis aux navigateurs est exposée dans le rapport Glass-Brewer dans les termes suivants :

⁴⁷¹ Voir, par exemple, MS, par. 5.15, 6.3, 6.80 et 6.81.

⁴⁷² Rapport Glass-Brewer, paragraphes 25 et 26, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire ; rapport Christmas, par. 9.1, *ibid.*, annexe 2.

⁴⁷³ <http://www.trinityhouse-noticetomariners.co.uk/>

⁴⁷⁴ <http://www.menas.org/notice.html>

⁴⁷⁵ <http://www.cil.ie/>

⁴⁷⁶ Rapport Christmas, paragraphe 9.1, annexe 2 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁷⁷ Par exemple, MENAS, *Summary of Monthly Notices to Mariners*, édition 03/04, 1^{er} avril 2004, p. 7, annexe 55 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴⁷⁸ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 26, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

181

«Le chapitre V de SOLAS énonce implicitement l'obligation de notifier aux navigateurs l'établissement de nouvelles marques ainsi que la modification de la position ou des caractéristiques de marques existantes. La non-communication d'avis aux navigateurs concernant tout changement apporté aux marques de navigation ou tout risque pour la navigation dont une autorité avait connaissance constitue une négligence et pourrait engager lourdement la responsabilité de l'exploitant de phare. Trinity House considère la communication d'avis aux navigateurs indispensable à l'acquittement des devoirs légaux inhérents à sa fonction de service de signalisation et à la protection du GLF [*General Lighthouse Fund*] contre les risques financiers inutiles.»⁴⁷⁹

370. Comme le montre la pratique du MENAS concernant la publication d'avis aux navigateurs, celle-ci ainsi que l'origine des informations qui y sont contenues ne sont pas nécessairement liées à la souveraineté sur un territoire.

371. Le contenu de l'annexe 82 du mémoire de Singapour illustre directement ce point dans le cas de Singapour. Ainsi, le rapport annuel de 1937 du service des affaires maritimes des Etablissements des détroits fait état de la publication, au cours de cette année là, de «trente-huit avis aux navigateurs concernant la Malaisie» par le *Master Attendant* des services portuaires de Singapour⁴⁸⁰. Suivant ce qui y est affirmé, Singapour avait coutume de publier des avis aux navigateurs concernant des zones où elle n'avait pas de juridiction territoriale.

C. Arguments afférents à l'exercice du pouvoir juridictionnel sur le personnel résidant sur l'île et au maintien de l'ordre⁴⁸¹

182

372. Singapour affirme qu'elle a «légifér[é] pour maintenir la paix et l'ordre sur Pedra Branca et [] réglement[é] les activités du personnel qui y est stationné, allant même jusqu'à exercer sa juridiction pénale sur celui-ci.»⁴⁸² A l'appui de cette affirmation, Singapour cite diverses révisions apportées à une ordonnance de 1928 sur la marine marchande ainsi que des éditions successives des règlements et instructions applicables aux phares qui traitent de la conduite des gardiens de phares, de l'accès aux phares, du déploiement de pavillons ainsi que d'autres questions.

373. Cet argument est sans aucun fondement et peut être examiné très rapidement. Trois observations peuvent être faites. *Premièrement*, les différentes sections auxquelles Singapour se réfère dans la législation sur la marine marchande qu'elle a adoptée entre 1936 et 1985 sont des dispositions générales se rapportant au manquement par toute personne employée dans un phare aux obligations qui lui incombent. Les dispositions ne concernent pas le phare Horsburgh, lequel n'y est même pas mentionné. *Deuxièmement*, les règlements et instructions applicables aux phares auxquels renvoie la partie adverse (dans leurs versions de 1961 et de 1974) sont également des documents d'application générale concernant la gestion par Singapour des phares dont elle était responsable. Ainsi, y sont mentionnés expressément les phares Horsburgh, Pulau Pisang, Raffles, Sultan Shoal et Fullerton. Le fait que les phares de Pulau Pisang et Horsburgh y sont tous deux mentionnés montre, encore une fois, que ces règlements ne sont pas fondés sur des considérations de souveraineté territoriale mais découlent des responsabilités administratives normales incombant à un service de signalisation maritime. En effet, en examinant les règlements, on se rend compte

⁴⁷⁹ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 26, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁸⁰ MS, annexe 82, p. 712.

⁴⁸¹ MS, par. 6.6 c).

⁴⁸² MS, par. 6.35.

183

exactement à quel point ceux-ci sont courants, puisqu'ils abordent des questions telles que la conduite des gardiens de phare, les congés à terre, les visiteurs, les vivres et les provisions, l'utilisation des réfrigérateurs, etc. *Troisièmement*, la nature administrative, tant de ces documents que de l'exercice du contrôle réglementaire par l'administrateur d'un phare sur son personnel et ses activités, est affirmée dans le rapport Glass-Brewer dans les termes suivants⁴⁸³ :

«Un administrateur de phare est normalement entièrement responsable de la conduite de son personnel et de l'exercice par ce dernier de ses fonctions dans les phares. Les gardiens de phare portaient généralement l'uniforme, de sorte qu'un régime disciplinaire — le plus souvent calqué sur celui de la marine marchande — est le plus souvent appliqué par le service de signalisation maritime.

A l'époque où les phares de Trinity House étaient exploités par des hommes, les gardiens travaillaient dans le cadre d'un règlement de service régissant quasiment tous les aspects de leur vie professionnelle : depuis leur logement (gratuit dans le cadre d'une occupation pour raisons de service), jusqu'à leur conduite en passant, bien entendu, par l'exploitation manuelle des aides à la navigation. Des visites étaient régulièrement effectuées par le personnel technique et les superviseurs de district. En outre, le conseil des anciens [Court of Elder Brethren] de Trinity House inspectait périodiquement les stations, parfois en compagnie de dignitaires, afin de s'acquitter de ses obligations légales.

.....

La réglementation des activités du personnel d'un phare entre tout à fait dans les attributions d'un service de signalisation maritime, que celui-ci soit un organisme public ou privé. Par exemple, Trinity House disposait d'un règlement de service exposant en détail la conduite, les normes et les prestations auxquelles ses gardiens de phare étaient astreints. C'est sur ce règlement que se fondait toute action disciplinaire éventuelle. Une copie de l'opuscule III du règlement de service de Trinity House — tel qu'il couvre ces sujets — figure à l'annexe 4 au présent rapport.»

374. En examinant l'opuscule III du règlement de service applicable aux phares de Trinity House qui est annexé au rapport Glass-Brewer⁴⁸⁴, on constate qu'il couvre essentiellement les mêmes questions que les règlements pris par Singapour. Rien n'indique que de tels règlements dépendent de la souveraineté sur le territoire où se situe le phare ou qu'ils la déterminent de quelque manière.

D. Arguments afférents à la collecte de données météorologiques⁴⁸⁵

184

375. Sous la rubrique générale des activités concernant l'île dans son ensemble, Singapour invoque, à l'appui de sa prétention, l'utilisation du phare Horsburgh en tant que station servant à la collecte de données météorologiques⁴⁸⁶.

⁴⁸³ Rapport Glass-Brewer, paragraphes 38-39 et 45, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁸⁴ Voir l'appendice 4 du rapport, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁴⁸⁵ MS, par. 6.6 d).

⁴⁸⁶ MS, par. 6.42-6.46.

376. Cet argument, lui aussi, peut être réfuté très brièvement. L'utilisation de phares pour la collecte de données météorologiques ne constitue pas une conduite à titre de souverain. Il s'agit d'une des activités les plus communes que les administrateurs de phare exercent de manière régulière. Cela tient aussi bien à l'emplacement des phares, qui se trouvent souvent sur des rochers, des îles au large ou en des points isolés le long du littoral, qu'à l'importance des données météorologiques fiables pour la sécurité de la navigation maritime. A cet égard, on peut rappeler que dans la règle n° 5 du chapitre V de la convention SOLAS, il est expressément demandé aux gouvernements contractants d'encourager les navires à recueillir des données météorologiques et, en coopération avec les autres gouvernements contractants, d'avertir les navires des risques météorologiques et de publier des informations météorologiques⁴⁸⁷.

377. Le caractère habituel de la collecte de données météorologiques dans le cadre des activités, autres que la signalisation lumineuse, relevant traditionnellement de la gestion des phares est attesté par le Navguide de l'AIMS⁴⁸⁸, par le contre-amiral Leclair⁴⁸⁹, par Glass et Brewer⁴⁹⁰ et par le capitaine de frégate Christmas⁴⁹¹. Comme nous l'avons fait observer au chapitre 6, depuis des dizaines d'années, voire davantage, l'utilisation des phares à ces fins est un élément habituel de la gestion des phares et ce, quel que soit le statut, public ou privé, du service de signalisation maritime et indépendamment des questions de souveraineté sur le territoire où est situé le phare. Contrairement à ce que prétend Singapour, cette pratique découle fondamentalement du fait que Singapour est l'administrateur du phare Horsburgh et elle n'a aucun rapport avec la question de la souveraineté sur PBP. Elle ne saurait étayer la revendication du titre sur l'île par Singapour.

185

E. Arguments afférents au déploiement du pavillon de la marine singapourienne⁴⁹²

378. Singapour prétend que le pavillon de la marine britannique flotta sur le phare Horsburgh pendant plus d'un siècle et qu'il fut remplacé tout d'abord par celui de la marine de la colonie de Singapour en 1953, puis par celui de la République de Singapour en 1965⁴⁹³. Elle mentionne l'arrêt rendu par la Cour dans l'affaire du *Temple* pour étayer la proposition selon laquelle «les emblèmes nationaux, tels que celui qui est hissé sur Pedra Branca, sont des signes de souveraineté.»⁴⁹⁴ Singapour mentionne en outre les règlements et instructions de 1974 applicables au personnel des phares dans lesquels est traitée la question du déploiement du pavillon. Elle présente plusieurs photographies en noir et blanc et en couleur où l'on voit le pavillon de la marine flotter sur le phare. Singapour affirme que «[son] pavillon ... était hissé sur Pedra Branca au vu et au su de tous et [que] cela ne suscita pourtant aucune protestation de la part de la Malaisie.»⁴⁹⁵ Elle

⁴⁸⁷ Voir, plus haut, par. 242.

⁴⁸⁸ Voir, plus haut, le paragraphe 193 et les extraits de l'annexe 53 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁴⁸⁹ Voir, plus haut, par. 281.

⁴⁹⁰ Voir, plus haut, par. 283.

⁴⁹¹ Voir plus haut, par. 282.

⁴⁹² MS, par. 6.6.f).

⁴⁹³ MS, par. 6.47-6.53.

⁴⁹⁴ MS, par. 6.48. Voir également MS, par. 7.10-7.12.

⁴⁹⁵ MS, par. 6.52.

oppose à cela l'objection que la Malaisie a effectivement formulée à propos du déploiement du pavillon de la marine de Singapour sur le phare de Pulau Pisang. A cet égard, elle fait valoir que la prétendue absence de contestation à l'égard du déploiement du pavillon sur le phare Horsburgh est «particulièrement importante»⁴⁹⁶.

i) L'invocation par Singapour de l'affaire du *Temple*

186

379. Il convient de faire une observation préliminaire sur cet aspect de l'argumentation de Singapour. Le déploiement de pavillons et l'exposition d'emblèmes n'a d'importance dans des différends territoriaux que si le comportement en question se manifeste au vu et au su de tous et appelle une réaction ; ce n'est pas, en soi, une preuve de souveraineté. Cela est largement illustré par le fait qu'il est courant que des drapeaux soient déployés et des emblèmes nationaux utilisés par un Etat sur le territoire d'un autre Etat, ou sur un territoire ayant un statut international, et, en fait, cette disposition est même expressément prévue par les conventions internationales dans certains cas, et dans d'autres, relève de l'usage établi.

380. Par exemple, la convention de Vienne sur les relations diplomatiques de 1961 dispose que le drapeau et l'emblème de l'Etat accréditant peuvent être placés sur les locaux de la mission, y compris sur la résidence du chef de la mission, et sur les moyens de transport de celui-ci⁴⁹⁷. De même, la convention de Vienne sur les relations consulaires de 1963 dispose que l'Etat d'envoi a le droit d'utiliser son pavillon national et son écusson aux armes de l'Etat dans l'Etat de résidence, d'arborer son drapeau national sur le bâtiment occupé par le poste consulaire, sur la résidence du chef de poste consulaire et sur ses moyens de transport⁴⁹⁸. On observe surtout une pratique similaire, équivalant à une coutume, dans le domaine des bases navales et des bases militaires en général. Ainsi, par exemple, le déploiement du drapeau national ou du pavillon de la marine de l'Etat «d'envoi» sur la base navale qui se trouve en territoire étranger est une pratique courante. Par exemple, le contre-amiral Thanabalasingam, ancien chef de la marine royale malaisienne, témoigne de ce que le pavillon de la marine malaisienne a flotté de manière continue pendant des dizaines d'années sur la base navale royale malaisienne de Woodlands à Singapour⁴⁹⁹. Le contre-amiral Leclair fait observer de la même manière qu'il est courant que des pavillons de la marine soient hissés au-dessus d'édifices situés sur une côte et qui sont liés à des activités maritimes⁵⁰⁰.

381. Par conséquent, le déploiement d'un drapeau d'un Etat sur le territoire d'un autre n'a en soi aucun rapport avec la souveraineté. Les questions pertinentes sont de savoir *a)* si le déploiement d'un drapeau ou l'exhibition d'autres emblèmes nationaux est la manifestation intentionnelle d'un acte à titre de souverain *b)* si, dans le contexte, ce déploiement ou cette exhibition peut constituer un tel acte et *c)* si le comportement se manifeste au vu et au su de tous et appelle une réaction.

187

382. L'affaire du *Temple* invoquée par Singapour illustre bien ce point. Dans cette affaire, la question se posa dans le cadre d'une visite que le Prince Damrong, ancien ministre de l'intérieur et à cette époque président de l'Institut royal du Siam, fit au temple Preah Vihear en 1930. La Cour examina la question en ces termes :

⁴⁹⁶ MS, par. 7.10-7.14, en particulier par. 7.13.

⁴⁹⁷ Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, 10 avril 1961, UNTS, vol. 500, p. 95, art. 20 3).

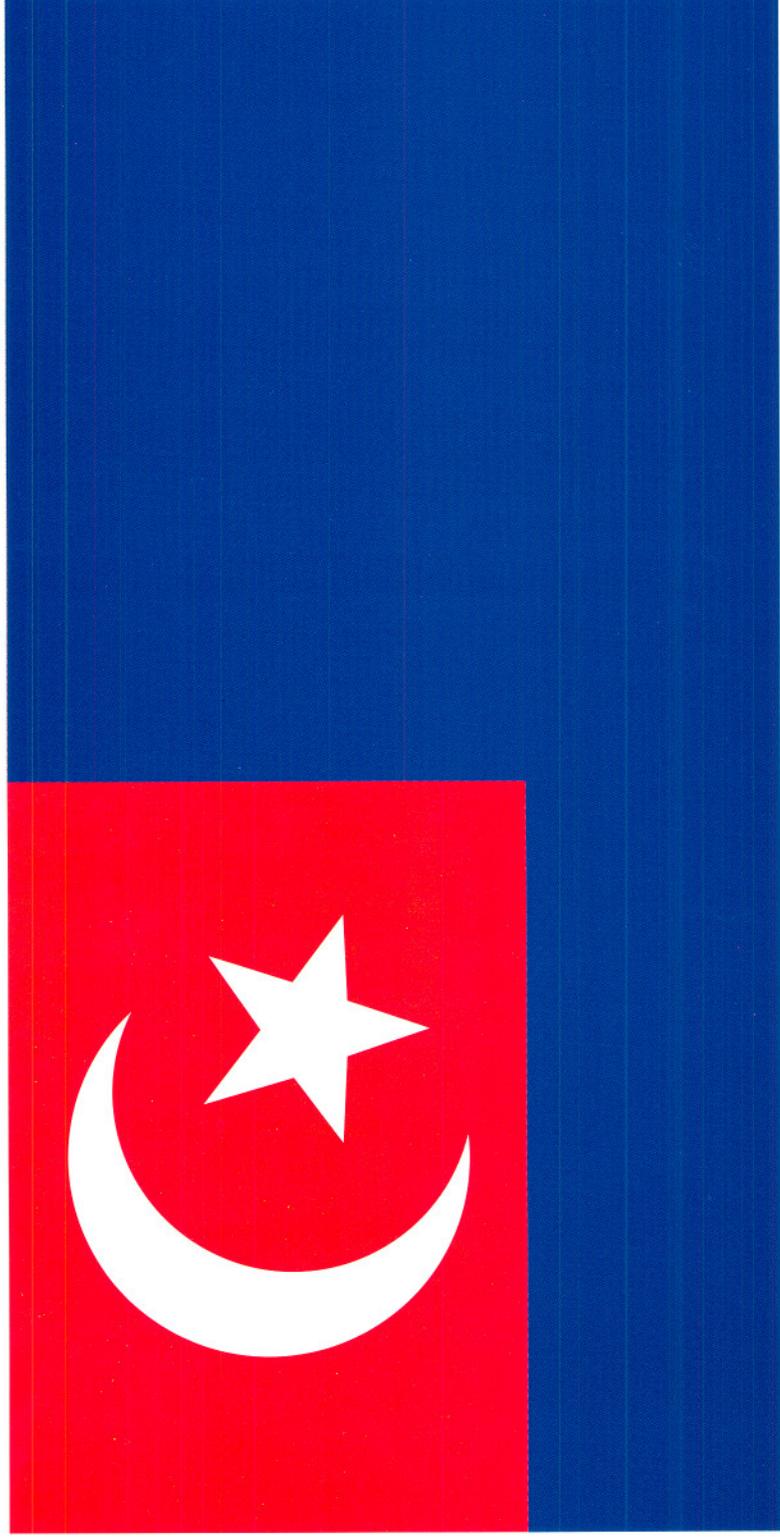
⁴⁹⁸ Convention de Vienne sur les relations consulaires, 24 avril 1963, UNTS, vol. 596, p. 261, art. 29 1) à 3).

⁴⁹⁹ Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, paragraphe 35, annexe 4 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵⁰⁰ Note de l'AIMS, réponse 5, l'annexe 3 du volume 2 du présent contre-mémoire.

Encart n° 3

Drapeau de l'Etat du Johor



«Cette visite, qui s'inscrivait dans le cadre d'une tournée archéologique accomplie par le prince avec l'autorisation du roi de Siam, a manifestement revêtu un caractère quasi officiel. A son arrivée à Préah Vihéar, le prince a été officiellement reçu, au nom du résident supérieur, par le résident français de la province adjacente du Cambodge, qui avait fait hisser les couleurs françaises. Le prince ne peut avoir manqué de saisir les implications d'un tel accueil. On pourrait difficilement imaginer une affirmation plus nette de titre de souveraineté du côté franco-indochinois. Cela appelait une réaction...»⁵⁰¹

Ainsi, l'accueil du Prince en une occasion quasi officielle était destiné à être une affirmation de titre. Cet accueil se déroula d'une telle manière que le Prince doit en avoir saisi les implications, et il appelait une réaction.

383. En l'espèce, pour les raisons indiquées ci-après, le déploiement du pavillon de la marine de Singapour sur le phare Horsburgh ne constituait pas un acte à titre de souverain ; en fait, il ne pouvait même pas constituer un tel acte. Toutefois, même en supposant aux fins du raisonnement qu'un tel acte ait pu démontrer la souveraineté, l'argument de Singapour est vicié en ce qui concerne les faits, pour deux raisons.

189

384. *Premièrement*, Singapour ne présente absolument aucun élément de preuve laissant entendre que, en l'espèce, le déploiement du pavillon était la manifestation intentionnelle d'un acte à titre de souverain. Les éléments de preuve documentaires que fournit Singapour présentent le déploiement du pavillon comme un élément ordinaire de la gestion d'un phare et non comme un exercice manifeste de la souveraineté appelant une réaction de la part de la Malaisie.

385. *Deuxièmement*, il est important que la Cour apprécie le véritable caractère de la conduite que Singapour invoque et qualifie de conduite «au vu et au su de tous». Le phare Horsburgh mesure près de cent pieds de haut. Le pavillon de la marine de Singapour — images 19 et 20 jointes au mémoire de Singapour — est tout à fait semblable au drapeau de l'Etat du Johor (voir encart n° 3). Le pavillon, qui est en grande partie bleu foncé, y apparaît sur un fond noir. Comme le montrent les photographies présentées dans le mémoire de Singapour, il n'est déjà pas facile de distinguer un drapeau flottant sur le phare Horsburgh et il l'est encore moins de reconnaître le pavillon de la marine de Singapour. Cela ressort clairement des images 3, 4 et 16 qui figurent dans le mémoire de Singapour⁵⁰². Sur les images 3 et 4, qui sont des photographies aériennes du phare récentes, en couleur, de haute qualité et qui ont été prises à courte distance, il est absolument impossible de distinguer le pavillon. Sur l'image 16, qui est un agrandissement d'une photographie de haute qualité de l'ensemble de l'installation, prise d'assez près et d'une hauteur qui correspond en gros au sommet de la tour VTIS, il est pratiquement impossible de distinguer le pavillon (si ce n'est par la légende ajoutée par Singapour pour l'indiquer sur la photographie). Même s'il était possible de distinguer un drapeau, il serait tout à fait impossible de reconnaître de quel drapeau ou pavillon il s'agit. Il est fantaisiste de laisser entendre que le déploiement du pavillon, même s'il était régulier, constituait une marque de souveraineté «au vu et au su de tous». La différence avec la visite quasi-officielle rendue par le Prince thaï à un temple qui faisait l'objet d'un différend, alors que le drapeau français était déployé, est évidente.

⁵⁰¹ *Temple de Préah Vihéar (Cambodge c. Thaïlande), fond, arrêt, C.I.J. Recueil 1962, p. 30.*

⁵⁰² Voir les images 3, 4 et 16 dans le mémoire de Singapour.

ii) Le déploiement du pavillon de la marine de Singapour sur le phare Horsburgh n'est pas un acte à titre de souverain

190

386. Indépendamment de ces questions de fait, le point essentiel est que le déploiement du pavillon de la marine singapourienne sur le phare Horsburgh n'est pas un acte à titre de souverain⁵⁰³. À la différence des drapeaux nationaux hissés sur un territoire terrestre, les pavillons ne sont pas des marques de souveraineté mais de nationalité. Ils sont principalement déployés sur les navires⁵⁰⁴. «Chaque navire doit avoir une nationalité et battre le pavillon afférent à cette nationalité»⁵⁰⁵. Généralement, les dimensions et les motifs des pavillons se distinguent de ceux des drapeaux utilisés pour des activités autres que maritimes⁵⁰⁶, même si les pavillons contiennent parfois des éléments du drapeau national, voire même l'intégralité de ce dernier, comme partie de leur motif.

387. Les pavillons se présentent sous plusieurs formes. Ainsi que le font observer Glass et Brewer, les pavillons que les navires britanniques sont autorisés à hisser sont le pavillon rouge (par la marine marchande), le pavillon blanc (par la marine royale) et le pavillon bleu (par les navires appartenant à certains organismes publics et à certains membres du Commonwealth)⁵⁰⁷. Ils notent également que les services de signalisation maritime ont souvent leur propre pavillon : dans le cas de Trinity House, il s'agit d'une adaptation du pavillon rouge britannique⁵⁰⁸. Des reproductions en couleur des pavillons de Trinity House sont jointes au rapport Glass-Brewer, dont elles constituent l'annexe 3.

388. Comme l'indiquent également Glass et Brewer dans leur rapport, il n'existe pas de pratique uniforme concernant le déploiement de pavillons ou de drapeaux sur les phares. C'est une question que chaque service de signalisation maritime détermine lui-même dans sa réglementation. Trinity House aborde la question avec quelque détail dans l'opuscule I de son règlement de service, *Flags and Their Uses* [les drapeaux et leurs utilisations] (annexe 5 du rapport Glass-Brewer). Les dispositions concernant le déploiement des pavillons qui sont contenues dans les Règlement et instructions de Singapour reflètent, sous une forme très abrégée, celles de Trinity House.

191

389. Trinity House et les autres services généraux de signalisation maritime du Royaume-Uni et de la République d'Irlande avaient pour habitude de déployer leur pavillon sur les phares qu'ils géraient. Aujourd'hui, Trinity House ne déploie son pavillon qu'en certaines occasions, sur des phares habités⁵⁰⁹. Le pavillon n'indique pas la souveraineté du territoire où se trouve le phare.

390. Les renseignements pris par Glass et Brewer auprès d'un groupe représentatif des membres de l'AIMS indiquent le peu d'importance, s'il en est, attachée au déploiement de pavillons sur les phares. En particulier, la communauté des exploitants de phares, essentiellement

⁵⁰³ Voir également, plus haut, par. 288-296.

⁵⁰⁴ Voir le rapport Glass-Brewer, paragraphe 30, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵⁰⁵ Note de l'AIMS, réponse 5. Voir également CNUDM 1982, art. 91.

⁵⁰⁶ Note de l'AIMS, réponse 5, annexe 3 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵⁰⁷ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 30, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵⁰⁸ *Ibid.*

⁵⁰⁹ *Ibid.*

composée de services nationaux, ne considère pas que le déploiement d'un pavillon sur un phare ait un quelconque rapport avec la souveraineté. Comme le montrent les passages suivants, Glass et Brewer, le capitaine de frégate Christmas et le contre-amiral Leclair s'accordent sur ce point dans leurs rapports :

«Généralement, lorsque le pavillon d'un service de signalisation maritime flotte sur un phare, il permet aux navigateurs ou aux exploitants de phare d'identifier ledit service (par exemple Trinity House). Lorsque le drapeau flottant sur un phare est le drapeau national, les navigateurs ou les exploitants de phare peuvent en déduire quel est le pays chargé de l'exploitation de cet ouvrage.»⁵¹⁰

«L'opuscule I du règlement de service de Trinity House contient les instructions détaillées élaborées par cette société à l'intention des gardiens de phare concernant le hissage des couleurs.... La plupart de ses dispositions se passent d'explications et dressent le cadre général de l'utilisation du pavillon de Trinity House qui flotte encore sur nos principaux dépôts (mais moins sur nos phares en raison de l'absence de gardiens). Les phares de Trinity House portent les armoiries de la société. Si ce détail peut être interprété comme un signe de propriété ou de possession du phare, il ne saurait avec certitude être considéré comme symbole de souveraineté, car la propriété et l'exploitation d'un phare par Trinity House ne correspondent pas forcément à la souveraineté de l'Etat sur le territoire où le phare est érigé.»⁵¹¹

192

«La signification du déploiement d'un drapeau sur un phare serait double :

- le drapeau indiquerait presque certainement de quel Etat est issu l'organisme exploitant. Le motif des drapeaux des services britanniques de signalisation maritime, qui sont encore déployés sur certains phares en certaines occasions, est composé pour partie du drapeau britannique, tandis que la plupart des pays hissent le drapeau national.
- le drapeau indiquerait très certainement que le phare est habité. L'absence d'un drapeau n'indiquerait toutefois pas en soi que le phare n'est pas habité.»⁵¹²

«Le déploiement d'un pavillon maritime sur un phare ne revêt pas une signification particulière pour les marins. En général, les navires qui croisent au large ne peuvent pas l'identifier du fait de sa taille et de la distance.»⁵¹³

391. Le contre-amiral Thanabalasingam se fait l'écho de cette opinion en sa qualité d'officier de la marine :

⁵¹⁰ *Ibid.*, par. 32.

⁵¹¹ *Ibid.*, par. 48.

⁵¹² Rapport Christmas, paragraphe 7.2, annexe 2 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵¹³ Note de l'AIMS, réponse 5, annexe 3 du volume 2 du présent contre-mémoire.

«Je ne suis pas un expert en matière de phares, mais un officier de la marine interpréterait le déploiement du pavillon de la marine de Singapour ou même de celui de la marine nationale de Singapour sur le phare [Horsburgh] comme indiquant seulement que Singapour gère le phare et non qu'il a la souveraineté sur l'île où se trouve le phare.»⁵¹⁴

392. Il en ressort qu'on ne peut accorder aucune importance au déploiement du pavillon de la marine de Singapour sur le phare Horsburgh. Le déploiement de pavillons par des services de signalisation maritime sur les phares dont ils ont la responsabilité relève de l'usage. Les professionnels en matière de signalisation maritime ne considèrent pas que le déploiement d'un drapeau ou d'un pavillon sur un phare ait un quelconque rapport avec la souveraineté.

iii) La prétendue différence avec le phare de Pulau Pisang

193

393. L'allégation de Singapour selon laquelle la Malaisie suit une pratique divergente en ce qui concerne le phare Horsburgh repose largement sur la comparaison avec la pratique suivie pour le phare de Pulau Pisang. Singapour fait erreur sur ce point.

394. Pulau Pisang est une île malaisienne. Singapour gère le phare qui y fut construit en 1886. L'île est bien plus grande que PBP et est habitée par une population malaisienne.

395. Le déploiement par Singapour du pavillon de sa marine sur le phare de Pulau Pisang fit l'objet d'une plainte spécifique de la part de l'aile jeunesse de l'Organisation nationale des Malais unis dans une lettre, tenue le 28 mai 1968, adressée au secrétaire permanent du ministère des affaires étrangères de la Malaisie⁵¹⁵. Comme la question menaçait de devenir un problème politique interne, la Malaisie la souleva auprès de Singapour et, à l'issue d'une réunion tenue le 6 septembre 1968, Singapour accepta de ne plus déployer le pavillon sur le phare.

396. Il faut souligner que la Malaisie ne considérait pas la présence du pavillon de la marine de Singapour au phare de Pulau Pisang comme une marque de souveraineté : la souveraineté sur l'île ne faisait pas l'objet d'un différend, même en ce qui concerne la partie où se trouve le phare, et il en va de même aujourd'hui. La question du déploiement du pavillon sur le phare fut soulevée auprès de Singapour en raison des réactions que cela risquait de provoquer au plan de la politique intérieure.

194

397. La question du déploiement du pavillon de la marine de Singapour au phare Horsburgh s'est posée de façon fortuite en 1978, au cours de discussions entre la Malaisie et Singapour au sujet d'un levé hydrographique conjoint aux fins de «démarquer la frontière internationale entre Singapour et la Malaisie» dans le détroit de Johor⁵¹⁶. Au cours des discussions, la Malaisie, en indiquant que l'île lui appartenait, souleva la question du refus de Singapour de permettre à une équipe malaisienne chargée d'une étude de débarquer sur PBP. Cela eut lieu à une réunion bilatérale au *Wisma Putra* (le ministère des affaires étrangères de la Malaisie) le 13 avril 1978. Au cours de cette réunion, le représentant de la Malaisie souleva également la question du drapeau de

⁵¹⁴ Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, paragraphe 35, annexe 4 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵¹⁵ Annexe 40 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁵¹⁶ Note EC 1/78 du 13 janvier 1978 adressée au haut commissariat de Singapour par le ministre des affaires étrangères de la Malaisie, annexe 44 du volume 3 du présent contre-mémoire.

Singapour flottant sur le phare Horsburgh. Le représentant de Singapour répondit que son gouvernement considérait l'île comme appartenant à Singapour. Une fiche établie à usage interne par la Malaisie rend compte de l'échange comme suit :

«J'ai également soulevé la question du drapeau de Singapour flottant sur le phare Hofsburgh [*sic*] auprès de Kishore ainsi que le refus des autorités de Singapour de permettre à une équipe malaisienne chargée d'une étude de débarquer sur PBP où se trouve le phare. Je me suis déclaré préoccupé par la mesure de Singapour étant donné que l'île appartient à la Malaisie. Kishore a répondu en disant que Singapour considère que cette île fait partie de son territoire et qu'elle possède une preuve irréfutable étayée par des documents juridiques à l'appui de sa prétention sur l'île. Il a indiqué qu'ayant pris connaissance du projet de la marine malaisienne d'entreprendre une étude autour du phare Horsburgh, Singapour avait immédiatement engagé une étude et des recherches approfondies concernant la propriété de l'île de Batu Puteh qui revêt une importance vitale pour Singapour. L'étude a été achevée il y a trois ou quatre mois et il en est ressorti qu'un *accord conventionnel* montre que l'île appartient sans l'ombre d'un doute à Singapour. Singapour dispose de l'original dudit accord.»⁵¹⁷

398. Etant donné que Singapour affirmait ainsi avoir «une preuve irréfutable étayée par des documents juridiques», y compris «l'original de cet accord» — qui, notons le, n'a jamais été produit —, le ministère des affaires étrangères de la Malaisie entreprit d'étudier la question. La position mûrement réfléchie de la Malaisie, au vu de cet examen plus détaillé, prit la forme de l'affirmation du titre sur PBP à l'occasion de la publication de la carte de 1979. La protestation de Singapour contre cette carte en février 1980 cristallisa le différend.

195

399. Pour résumer : la Malaisie souleva pour la première fois auprès de Singapour la question du déploiement du pavillon de la marine de celle-ci sur le phare Horsburgh dans le cadre de discussions plus générales que les deux Etats tinrent en 1978 au sujet d'un levé hydrographique conjoint. Lorsqu'elle le fit, elle pensait qu'il serait aisé d'y répondre, comme dans le cas de Pulau Pisang. La demande de la Malaisie se heurta à une affirmation de souveraineté sur l'île de la part de Singapour sur la base de ce qui fut présenté comme étant une preuve irréfutable sous la forme d'un «accord conventionnel». Compte tenu de la prétention de Singapour, la Malaisie adopta la réponse raisonnable consistant à dire qu'elle devait examiner la question de manière approfondie avant de poursuivre. Le différend se cristallisa peu après avec la publication en 1979 de la carte par la Malaisie et la protestation de Singapour à ce sujet.

F. Arguments afférents au contrôle de l'accès à l'île, aux visites officielles et à l'octroi d'autorisations pour réaliser des levés⁵¹⁸

400. Singapour avance plusieurs arguments connexes, en rapport avec le contrôle qu'elle aurait exercé sur l'accès au phare Horsburgh. Elle affirme en particulier qu'elle a :

— contrôlé et, le cas échéant, autorisé l'accès de l'île au personnel venant de Singapour et d'autres Etats, y compris de Malaisie⁵¹⁹ ;

⁵¹⁷ Notes concernant la discussion, à *Wisma Putra* (ministère des affaires étrangères de la Malaisie), entre M. Kishore, conseiller au haut commissariat de Singapour et le PAS (assistant principal du secrétaire) de l'Asie du Sud-Est, le 13 avril 1978 et le 14 avril 1978, annexe 45 du volume 3 du présent contre-mémoire ; les italiques sont de nous.

⁵¹⁸ MS, par. 6.6 g), h), i).

- accordé des autorisations à des fonctionnaires malaisiens souhaitant se rendre dans l’île pour y réaliser des études scientifiques⁵²⁰ ;
 - refusé l’accès de PBP au personnel malaisien⁵²¹ ;
- 196** — répondu à des demandes formulées par la Malaisie en l’autorisant à entreprendre des activités dans les eaux territoriales de Singapour autour de PBP⁵²² ;
- accordé à des intervenants étrangers des autorisations pour opérer dans les eaux territoriales autour de l’île⁵²³.

i) Remarques préliminaires

401. Avant d’examiner les différents éléments du comportement auxquels se réfère Singapour, il est nécessaire de faire deux remarques préliminaires. *Premièrement*, on ne saurait dans ce débat faire abstraction de la nature de PBP. Singapour présente ses arguments comme si l’île était habitée et contenait autre chose que le phare dont elle est la seule responsable. Dans ces conditions, Singapour cherche implicitement à définir le contrôle de l’accès au phare comme une conduite qui se rapporte non seulement à celui-ci mais à l’île dans son ensemble. Comme elle le fait tout au long de son analyse de la conduite, Singapour confond simplement la conduite ordinaire relevant de la gestion d’un phare et celle que l’on peut véritablement considérer comme une conduite à titre de souverain.

402. *Deuxièmement*, le contrôle exercé sur l’accès aux installations d’un phare et à ses eaux environnantes, même aux fins de procéder à des études techniques et scientifiques, correspond à la pratique qui est suivie habituellement à l’occasion de la gestion d’un phare et qui serait adoptée par tout opérateur de phare dans le cadre de ses responsabilités administratives normales. Glass et Brewer exposent comme suit la pratique générale à cet égard :

«L’accès sécurisé au site d’un phare et le contrôle des visiteurs relèvent invariablement de la responsabilité de l’exploitant. Des avis analogues à ceux qui sont affichés sur les portes des phares de Trinity House sont très fréquents : ils indiquent que les lieux sont une propriété privée et contiennent une mise en garde contre les dangers, afin de préserver la sécurité et de réduire le risque de responsabilité envers les intrus.

.....

197

Les études scientifiques et techniques peuvent perturber le fonctionnement efficace et fiable d’un phare. Pour parer ce risque, les exploitants exigent couramment le dépôt d’une demande d’autorisation avant le lancement d’activités de ce type à proximité d’un phare. Par exemple, Trinity Houle interdit l’accès de ses phares aux visiteurs, à moins que ceux-ci ne soient accompagnés du responsable de la sécurité de la station (dont les responsabilités incluent l’activation et la désactivation des alarmes, ainsi que les communications avec le centre de contrôle des opérations de Harwich).

⁵¹⁹ MS, par. 6.54-6.59.

⁵²⁰ MS, par. 6.60-6.62, 7.31-7.32.

⁵²¹ MS, par. 6.63.

⁵²² MS, par. 7.34.

⁵²³ MS, par. 6.65-6.67, 7.33-7.34.

L'octroi d'une permission de visiter une station particulière — qu'elle ait été sollicitée par un membre du personnel de Trinity House ou par un tiers — est entièrement laissé à la discrétion du directeur régional de l'entretien de Trinity House qui peut la refuser si des travaux importants de maintenance ou autres sont en cours.»⁵²⁴

403. Le capitaine de frégate Christmas se fait l'écho de cette opinion : «Tous les services de signalisation maritime sont responsables de la sécurité des phares qu'ils gèrent, de l'accès à ceux-ci ainsi que de toute activité du personnel qui les occupe.»⁵²⁵ [Traduction du Greffe.]

ii) Mesures régissant la conduite du personnel d'un phare

404. S'agissant des arguments précis qu'avance Singapour, celle-ci renvoie tout d'abord à ses règlements et instructions de 1961 et de 1974 qui régissaient la conduite des gardiens de phare⁵²⁶. Comme ce point a déjà été examiné à l'occasion de réponses apportées à d'autres arguments formulés par Singapour, il suffit donc simplement à ce stade de noter que l'adoption de règlements de ce type constitue une pratique ordinaire de l'administration des phares. En outre, les instructions auxquelles renvoie Singapour sont des instructions générales qui s'appliquent au comportement du personnel dans tous les phares dont Singapour est responsable. Ce ne sont pas des mesures propres au phare Horsburgh. En particulier, elles réglementent la conduite du personnel présent au phare de Pulau Pisang et ailleurs.

iii) Les visites du phare, le registre et les visites qui y sont consignées

198

405. Singapour mentionne ensuite «des demandes d'autorisation de visiter Pedra Branca présentées au *Master Attendant* de Singapour» et joint un échantillon représentatif de ces demandes pour illustrer le contrôle qu'elle exerçait sur l'accès à l'île⁵²⁷. Elle indique en outre que : «en raison du nombre de demandes qu'il reçut, le *Master Attendant* fut obligé d'établir une série de règles relatives à ce type de visites, ce qui constitue une nouvelle preuve du contrôle de Singapour sur l'île»⁵²⁸.

406. Singapour note qu'à partir de 1946, un registre fut tenu au phare Horsburgh et elle affirme que son contenu révèle que des fonctionnaires singapouriens visitèrent Pedra Branca littéralement des centaines de fois sans entraîner aucune ingérence ni objection de la part de la Malaisie⁵²⁹. Elle qualifie le registre et son contenu de preuve du «contrôle exercé par Singapour sur Pedra Branca»⁵³⁰.

407. Les éléments que Singapour a annexés à son mémoire à l'appui de ces affirmations sont singulièrement ténus et ne représentent en aucun cas, ne serait-ce que vaguement, une conduite à titre de souverain. En outre, Singapour exagère par ses affirmations la portée de ces éléments. De l'examen de l'échantillon représentatif des demandes d'autorisation «de visiter Pedra Branca»,

⁵²⁴ Rapport Glass-Brewer, paragraphes 49 et 50, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵²⁵ Rapport Christmas, paragraphe 8.7, annexe 2 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵²⁶ MS, par. 6.54.

⁵²⁷ MS, par. 6.55 et annexe 105.

⁵²⁸ MS, par. 6.55 et annexe 104.

⁵²⁹ MS, par. 6.56-6.59.

⁵³⁰ MS, par. 6.59.

figurant à l'annexe 105 du mémoire de Singapour, il ressort que, dans chacun des quatre cas cités, la demande portait en fait sur la visite du «phare Horsburgh». Bien entendu, ces demandes furent adressées à juste titre au *Master Attendant* de l'autorité portuaire de Singapour en sa qualité d'exploitant du phare. Nous avons déjà fait remarquer que le contrôle de l'accès à un phare, aux installations y afférentes et à la zone environnante est une caractéristique commune de l'administration des phares.

199

408. Ensuite, on trouve les règles censées avoir été établies par le *Master Attendant* «en raison du nombre de demandes [de visites] qu'il reçut». Cela veut dire, implicitement, que le *Master Attendant* a établi les règles en questions relativement aux visites du phare Horsburgh en raison du grand nombre de demandes à cette fin.

409. Le document annexé à la pièce de Singapour ne montre rien de tel. Le document en question — daté du 6 mai 1961 et constituant l'annexe 104 du mémoire de Singapour — fait état d'une «visite des phares par le personnel et sa famille ou ses amis embarqués sur le «MV *Berkas*»». Il en ressort que le document concerne les visites de phares en général et non celles du phare Horsburgh en particulier. En effet, il ne mentionne pas le phare Horsburgh. Il traite de «l'autorisation accordée au personnel de ce service pour visiter les différents phares». Il ne saurait même pas être assimilé à une règle d'application générale. Il s'agit d'une directive applicable au personnel qui concernait plus probablement les visites des phares Raffles ou Sultan Shoal par le personnel de l'autorité portuaire de Singapour que celles du phare Horsburgh, étant donné que les deux premiers étaient bien plus près de Singapour qu'Horsburgh et qu'ils constituaient en quelque sorte une attraction touristique.

410. Vient ensuite le registre des visites. Comme il est indiqué dans le rapport Glass-Brewer : «[i]l est courant de conserver un tel registre dans un phare afin de pouvoir y consigner les visites»⁵³¹. En réalité, si l'on examine attentivement les quelque cinq cents inscriptions portées au registre sur la période de quarante ans qu'il couvre (16 novembre 1948-18 août 1986), on constate qu'un très grand nombre d'entre elles concernent des vérifications périodiques et des visites liées au fonctionnement et à l'entretien normal du phare et de ses installations. Il y a dans le registre des lacunes inexplicables, comme par exemple l'absence totale d'inscription concernant la période de quatre ans allant de juillet 1979 à août 1983, alors que le phare était encore habité à cette époque et qu'il aurait dû être ravitaillé et révisé régulièrement.

200

411. Parmi les diverses visites, effectuées par le personnel de la marine, qui furent consignées dans le registre, seules deux ne semblent absolument pas concerner des levés hydrographiques. La première est une visite effectuée le 18 novembre 1952 par un officier de l'Amirauté impossible à identifier «aux fins d'examiner l'édifice en ce qu'il peut [illisible] aux exigences de la marine»⁵³². Singapour mentionne cette inscription précisément à l'appui de sa thèse, cherchant sans aucun doute à laisser entendre ainsi qu'il s'agit d'un exemple de visite rendue sur l'île à des fins de puissance publique⁵³³. Toutefois, Singapour n'avait pas, à cette époque, de marine nationale propre. La marine de Singapour ne fut «officiellement constituée [que] le 1^{er} avril 1975»⁵³⁴. Comme le contre-amiral Thanabalasingam l'atteste dans sa déclaration sous serment, la défense maritime de la colonie de Singapour et de la Fédération de Malaya était assurée

⁵³¹ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 58, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵³² Registre, p. 19.

⁵³³ MS, par. 6.57.

⁵³⁴ MS, par. 6.70.

à cette époque (en 1952) par la marine royale britannique, l'écrasante majorité des recrues de la section malaise de la marine royale britannique étant originaire du Johor⁵³⁵. En fait, la date de la visite en question, le 18 novembre 1952, se situe trois mois après que la mise en place par la Grande-Bretagne de la force navale de Malaya. Etant donné que l'identité de l'officier de l'Amirauté qui visita l'île n'est pas connue, il est possible que Singapour cite, à titre d'exemple de son contrôle sur l'île, une conduite qui était en réalité celle d'un officier de la force navale de Malaya. A tout le moins, la conduite en question aurait été celui d'un officier britannique agissant dans le cadre des responsabilités de la marine britannique pour Singapour et Malaya.

412. Dans le registre, la seconde inscription concernant la marine qui est sans rapport avec des levés hydrographiques est celle, du 4 mars 1965, relative à la visite du HMS *Maryton* qui «accosta pour prendre un prisonnier — indonésien ?»⁵³⁶ Il s'agissait à l'évidence d'une visite effectuée par un navire britannique et non singapourien. Non seulement Singapour n'avait pas encore de marine propre mais cette visite se déroula pendant la période où Singapour faisait partie de la Fédération de Malaisie. Encore une fois, cette inscription ne saurait, par conséquent, servir de preuve à l'appui de la prétention de Singapour.

201

413. Presque toutes les autres visites «officielles» consignées dans le registre concernent le phare et les installations y afférentes ou la collecte de données météorologiques. Toutes ces visites correspondent à la pratique ordinaire de la gestion des phares. En outre, en ce qui concerne les visites à des fins météorologiques ou en rapport avec les télécommunications, ces questions furent traitées, au moins jusqu'en 1965, sur une base conjointe entre la Malaisie et Singapour. On ne saurait considérer les visites du phare à ces fins comme étant le fait du personnel singapourien.

414. Parmi les autres visites consignées dans le registre, aucune ne semble révéler quoi que ce soit à l'appui de la revendication de souveraineté de Singapour. Le phare Horsburgh est une aide importante à la navigation dont la gestion relève de la responsabilité de Singapour. Il n'est pas surprenant que, de temps à autre, des fonctionnaires de Singapour aient visité l'installation et s'en soient vus accorder l'accès par le gardien de phare en poste conformément à ses instructions. Comme il est noté dans le rapport Glass-Brewer, dans le cas des phares de Trinity House, il n'était pas inhabituel pour le personnel d'inspecter «en compagnie de dignitaires»⁵³⁷ les phares dont il était responsable.

415. Enfin, Singapour présente une demande d'autorisation soumise par «un membre de la société halieutique américaine [afin de] visiter Pedra Branca pour y étudier les habitudes migratoires des poissons»⁵³⁸. On note qu'il s'agit d'une demande d'autorisation présentée par un particulier souhaitant se rendre sur l'île afin de marquer des poissons tandis qu'il est en visite chez ses parents à Singapour. Il ressort très clairement de la lettre que le demandeur écrit au président du conseil des droits de phare de Singapour (*Singapore Light Dues Board*) puisque c'est celui-ci qui est responsable du phare. Notons, par exemple, que le demandeur insiste sur le fait qu'il «se tiendra[] totalement à l'écart du phare et ne gênera[] en aucune manière le personnel qui s'y trouve». Etant donné que Singapour est responsable du phare et que l'auteur de la lettre était alors à Singapour, on peut se demander où celui-ci aurait raisonnablement pu adresser sa correspondance, si ce n'est à Singapour. Quoi qu'il en soit, une lettre spontanée (et unique)

202

⁵³⁵ Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, paragraphe 11, annexe 4 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵³⁶ Registre, p. 72.

⁵³⁷ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 39, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

⁵³⁸ MS, par. 6.59 et annexe 117.

émanant d'un particulier constitue difficilement une base solide permettant de fonder une prétention de conduite à titre de souverain.

iv) Autorisation accordée pour des études techniques et scientifiques

416. Singapour affirme ensuite que «les fonctionnaires malaisiens, lorsqu'ils souhaitaient se rendre sur l'île pour y mener des études scientifiques, devaient eux aussi obtenir des autorisations des autorités singapouriennes compétentes»⁵³⁹. Elle cite trois exemples à l'appui de cette assertion : i) une visite effectuée en 1974 par des membres malaisiens d'une équipe mixte menant une étude hydrographique, ii) une inspection des marégraphes par le navire malaisien MV *Pedoman* en mai-juin 1978 et iii) une visite de membres du service géographique de Malaisie occidentale datant d'avril 1978⁵⁴⁰. Singapour affirme également que, même après 1979, «la Malaisie a continué de demander la permission à Singapour pour pénétrer dans les eaux autour de Pedra Branca» et cite, à l'appui, un échange de correspondance concernant une étude de faisabilité pour transporter du courant électrique par câble sous-marin depuis le Sarawak jusqu'en Malaisie péninsulaire⁵⁴¹. Non seulement les exemples cités n'appuient pas la thèse de Singapour mais l'analyse que celle-ci fait des documents qu'elle a joints en annexes vise à tromper le lecteur.

417. La visite de 1974 concernait une étude hydrographique menée par une équipe mixte dans le chenal de Rumenia. L'équipe était composée de membres malaisiens, japonais, indonésiens et singapouriens. L'étude dura entre sept et huit semaines.

418. L'échange de correspondance joint par Singapour en annexe à son mémoire montre que quelques fonctionnaires de l'équipe mixte souhaitaient «séjourner *au phare Horsburgh* pour observer les marées»⁵⁴². Le fonctionnaire compétent du service hydrographique de Singapour écrivit par conséquent au commandant du navire utilisé pour l'étude, le KD *Perantau*, pour lui demander, en termes généraux, les noms, numéros de passeport et nationalités des personnes entendant séjourner au phare Horsburgh ainsi que la durée du séjour⁵⁴³. La réponse suivit, contenant les noms ainsi que les autres renseignements demandés⁵⁴⁴.

203

419. Le hasard fit qu'en définitive, les membres de l'équipe mixte qui souhaitaient séjourner au phare étaient des ressortissants malaisiens. Cela ne saurait toutefois masquer le fait que l'autorisation de séjourner *au phare* fut demandée et accordée aux membres d'une équipe mixte. Cela ne concernait en rien l'accès à l'île mais portait simplement sur l'utilisation des installations du phare en soi. Comme en atteste les rapports Glass-Brewer et Christmas, il s'agit d'une pratique ordinaire pour accéder aux installations des phares dans le monde entier. Cela n'a aucun rapport avec la souveraineté sur PBP.

420. L'examen des documents afférents à l'inspection des marégraphes en mai-juin 1978 montre que Singapour n'a pas davantage lieu d'invoquer ces éléments et que l'analyse qu'elle en fait est trompeuse.

⁵³⁹ MS, par. 6.60.

⁵⁴⁰ MS, par. 6.61-6.63. Voir également *ibid.*, par. 7.31-7.32.

⁵⁴¹ MS, par. 7.33-7.34.

⁵⁴² MS, annexe 121, p. 1029 ; les italiques sont de nous.

⁵⁴³ MS, annexe 120, p. 1027.

⁵⁴⁴ MS, annexe 122, p. 1031.

421. Par une note datée du 9 mai 1978, le haut commissariat de la Malaisie à Singapour s'adressa au ministère des affaires étrangères de Singapour afin de solliciter l'autorisation «pour le navire officiel malaisien MV *Pedoman* de pénétrer dans les eaux territoriales singapouriennes et d'inspecter les marégraphes»⁵⁴⁵. Il y est encore indiqué : «le haut commissariat a l'honneur d'informer le ministère que les mouvements du MV *Pedoman* seront les suivants : ...». Suit une liste de treize positions, dont les coordonnées sont détaillées, pour la période allant du 9 mai au 2 juin 1978. La «station du phare Horsburgh» est mentionnée à la deuxième place et la «station de Pulau Pisang» à la dernière⁵⁴⁶. Des documents concernant d'autres inspections, entreprises plus tard à quatre mois d'intervalle — en octobre-novembre 1978 et en mars 1979 —, donnent des informations similaires⁵⁴⁷.

204

422. Dans chaque cas, les «stations» énumérées dans la correspondance concernant les mouvements du MV *Pedoman* comprenaient des endroits situés dans les eaux territoriales de la Malaisie, de l'Indonésie et de Singapour. PBP n'a été désigné expressément comme relevant des eaux territoriales de Singapour dans aucun des cas. Cette conduite ne soutient d'aucune manière ce qu'affirme Singapour.

423. Ces demandes présentées par la Malaisie en 1974 et 1978 afin d'obtenir l'autorisation de visiter le phare Horsburgh pour les membres d'une équipe mixte n'ont rien d'exceptionnel. Comme le confirment les éléments de preuve produits par Singapour, demander aux autorités portuaires de Singapour l'autorisation de visiter le phare Horsburgh est une formalité ordinaire que doivent accomplir tous ceux qui s'y rendent, qu'ils soient des Singapouriens ou des nationaux d'Etats tiers. Par exemple, la lettre du 8 juillet 1976, par laquelle le service hydrographique de l'autorité portuaire de Singapour répond à la demande d'installation au phare Horsburgh de systèmes de télécommunications VHF et HF, présentée par la marine de Singapour, indique : «[c]e service devra être informé de la venue de toute personne au phare Horsburgh»⁵⁴⁸. De la même manière, la section 9 du règlement et instructions applicables au personnel des phares (*Standing Orders and Instructions to Lighthouse Personnel*) de 1974 dispose que «[I]es gardiens de phare veilleront à ce qu'aucun visiteur ne se rende aux phares ou y séjourne sans y avoir été dûment autorisé.»⁵⁴⁹

424. En ce qui concerne le débarquement sur PBP de deux membres du service géographique de Malaisie occidentale en avril 1978, la communication afférente à ce sujet, que Singapour a jointe en annexe à son mémoire, se lit comme suit :

«Notre gardien de phare, M. Lee Lai Nam, nous a fait savoir que deux hommes qui prétendaient faire partie du service géographique de Malaisie occidentale ont débarqué au phare Horsburgh à la mi-avril 1978. Ils avaient pour objectif d'effectuer des observations en vue d'une triangulation.

M. Lee Lai Nam leur indiqua poliment qu'il ne pouvait pas leur permettre de rester dans le phare s'ils n'avaient pas obtenu d'autorisation préalable de l'administration [l'autorité portuaire de Singapour]. Les deux hommes repartirent donc à bord du remorqueur «Tunda».

⁵⁴⁵ MS, annexe 137, p. 1083.

⁵⁴⁶ MS, annexe 137, p. 1083-1084.

⁵⁴⁷ Annexe 46 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁵⁴⁸ MS, annexe 125.

⁵⁴⁹ MS, annexe 119.

205

La mesure prise par M. Lee était strictement conforme au règlement applicable au personnel des phares.»⁵⁵⁰

425. Cette communication illustre trois points. *Premièrement*, elle montre que des fonctionnaires malaisiens utilisaient couramment PBP comme point de triangulation pour effectuer des levés trigonométriques. *Deuxièmement*, elle indique que l'achoppement, à propos de cette visite, était l'accès au phare et non le débarquement sur l'île. *Troisièmement*, la réaction du gardien de phare trouve son explication dans le règlement qui régit sa conduite — c'est-à-dire, des dispositions administratives — et non dans une quelconque allégation ou conviction de la part des autorités singapouriennes compétentes, suivant laquelle la souveraineté de l'île reviendrait à Singapour.

426. Enfin, Singapour affirme que, même après 1979, la Malaisie a continué de lui demander l'autorisation d'entrer dans les eaux autour de PBP et mentionne à l'appui deux lettres, en date du 28 janvier 1980 et du 26 mars 1980, adressées par le haut commissariat de la Malaisie à Singapour au ministre des affaires étrangères de celle-ci. Ces deux lettres portaient sur un projet d'étude de faisabilité en vue de transporter du courant électrique par câble sous-marin depuis le Sarawak jusqu'en Malaisie péninsulaire et contenaient une demande d'autorisation de réaliser une partie de cette étude dans les eaux de Singapour. Singapour affirme que les eaux en question étaient celles qui entourent PBP⁵⁵¹.

206

427. Une fois encore, les éléments de preuve soumis par Singapour ne viennent pas à l'appui de sa thèse. La lettre du haut commissariat de la Malaisie datée du 28 janvier 1980 contient «[l]e projet de cahier des charges pour le levé hydrographique du tracé sous-marin du CCHT [courant continu à haute tension] entre la Malaisie péninsulaire et l'Etat du Sarawak»⁵⁵². Il n'est fait aucunement mention de PBP ou du phare Horsburgh dans ce projet, lequel se rapporte à une étude visant à «sélectionner les différents tracés pour l'interconnexion entre la pointe occidentale du Sarawak, la pointe méridionale de la Malaisie péninsulaire et les points d'atterrage du câble sous-marin»⁵⁵³. Le haut commissariat de la Malaisie indique dans la lettre de couverture : «Je saurais gré à votre gouvernement de bien vouloir donner rapidement son autorisation puisque le projet susmentionné concerne également vos eaux territoriales.»⁵⁵⁴

428. On ne sait pas bien si l'autorisation demandée portait sur le cahier des charges, joint sous la forme de projet, ou sur l'étude de faisabilité. De toute façon, la lettre et le projet de cahier des charges ne mentionnent aucunement PBP et n'y font nullement allusion.

⁵⁵⁰ MS, annexe 136, p. 1081.

⁵⁵¹ MS, par. 7.34.

⁵⁵² MS, annexe 143, p. 1096.

⁵⁵³ MS, annexe 143, p. 1096, par. 2.1.

⁵⁵⁴ MS, annexe 143, p. 1095.

429. La lettre du 28 janvier 1980 fut suivie par une autre du 26 mars 1980. A cette dernière était jointe une carte montrant l'emplacement probable de ladite étude. Sur cette carte figure une ligne qui relie le Sarawak à la partie méridionale du Johor et qui représente, suivant la légende, un «câble sous-marin à courant continu». Singapour insère cette carte dans son mémoire (carte n° 11) et affirme que puisqu'elle «n'a pas d'eaux territoriales entre le Sarawak et la péninsule malaisienne à l'exception des eaux qui entourent Pedra Branca», la référence aux «eaux territoriales de Singapour visait manifestement les eaux autour de Pedra Branca»⁵⁵⁵.

430. L'hypothèse de Singapour soulève plusieurs difficultés. *Premièrement*, la lettre du 26 mars 1980 à laquelle est jointe la carte ne mentionne pas les eaux territoriales de Singapour. La carte y est présentée comme «montrant l'emplacement probable de ladite étude». Vient ensuite la demande faite à Singapour d'autoriser «notre consultant à procéder dès que possible à une étude du marché de l'électricité avec vos organismes publics à Singapour»⁵⁵⁶. Il en ressort donc que le problème n'était pas que, entre le Sarawak et la Malaisie péninsulaire, le câble traverserait les eaux territoriales autour de PBP (il ne les a pas traversées) et encore moins que ces eaux avaient été déclarées comme étant singapouriennes (elles ne l'ont pas été). Il s'agissait en fait d'examiner, dans le cadre de l'étude, les possibilités d'un transport de courant électrique jusqu'à Singapour. Une communication interne à la Malaisie, en date du 4 mars 1980, le confirme en relevant que :

207

«[i]l a été demandé au consultant choisi de déterminer la «demande de courant électrique» et «de faire une étude de marché à ce sujet concernant Singapour, Brunei et Kalimantan». Afin de répondre à cette demande, le consultant doit s'entretenir avec les organismes gouvernementaux étrangers compétents ainsi qu'avec les agences de l'électricité et les interroger à ce sujet.»⁵⁵⁷

La carte jointe à la lettre du 26 mars 1980 confirme cette interprétation. Elle montre que la ligne représentant le «câble sous-marin à courant continu» passe assez loin au nord de PBP. Même s'il s'agit d'une carte rudimentaire, il apparaît que le câble ne serait pas du tout passé à proximité de PBP.

431. *Deuxièmement*, la correspondance interne de la Malaisie portant sur cette étude confirme que les seules eaux étrangères qui seraient visées étaient les eaux indonésiennes. Ainsi, un télex de la *Sarawak Electricity Supply Corporation*, cité dans une note interne datée du 26 février 1980 du ministère des affaires étrangères de la Malaisie, indique ce qui suit :

«L'étude a pour objectif de déterminer le tracé le plus court et le plus approprié pour l'installation de câbles sous-marins de courant continu à haute tension entre la pointe occidentale du Sarawak et la pointe sud-est du Johor. Le tracé proposé est une liaison directe entre les deux points et une ébauche du tracé suivra par courrier. Un

⁵⁵⁵ MS, par. 7.34.

⁵⁵⁶ MS, annexe 145, p. 1101.

⁵⁵⁷ Lettre du 4 mars 1980 adressée au secrétaire général du ministère des affaires étrangères par le directeur général du service de la planification économique, Malaisie, annexe 48 du volume 3 du présent contre-mémoire. Voir également le télex de la *Sarawak Electricity Supply Corporation* mentionné au paragraphe 5 de ladite lettre.

navire de reconnaissance hydrographique dûment équipé effectuera un levé du tracé qui portera sur la surface du fond marin sur une largeur de 250 mètres de chaque côté du tracé. On prévoit que seules les eaux indonésiennes seraient traversées.»⁵⁵⁸

208

432. *Troisièmement*, il ressort de la lettre par laquelle elle accordait l'autorisation de réaliser le levé que Singapour n'avait aucune raison de penser, à l'époque, que ledit levé serait réalisé à travers les eaux situées autour de PBP. Au contraire, Singapour ne savait pas au juste où, dans ses eaux territoriales, serait effectué le levé. Elle indique dans la lettre datée du 7 juin 1980 par laquelle elle a accordé l'autorisation : «Puisque les zones proposées pour le levé comprendraient les eaux territoriales de Singapour, les autorités compétentes souhaiteraient obtenir les coordonnées des zones en question situées dans les eaux territoriales de Singapour.»⁵⁵⁹ L'argument que Singapour présente aujourd'hui n'avait manifestement pas inspiré son raisonnement à l'époque.

433. *Quatrièmement*, l'étude de faisabilité fut finalement réalisée au cours des mois de juillet-août 1982 et donna lieu à un rapport. Celui-ci précise que le levé ne concernait absolument pas PBP ni les eaux qui l'entourent. Présentant la «zone d'étude», le rapport indique : «la zone d'étude s'étend entre 1°55' et 02°05' de latitude nord, de la Malaisie péninsulaire, à l'ouest, jusqu'au Sarawak, à l'est»⁵⁶⁰. PBP est située par 1° 19' 48" de latitude nord et 104° 24' 27" de longitude est⁵⁶¹. Le levé ne s'est approché de PBP qu'à 40 milles marins au nord, atteignant approximativement les coordonnées 2° 00' 3" de latitude nord et 104° 24' 2" de longitude est. Cela correspond à la représentation figurant sur la carte jointe à la lettre du haut commissariat de la Malaisie datée du 26 mars 1980. Ce n'est pas du tout à proximité des eaux territoriales de PBP et, en effet, l'île n'est citée par son nom sur aucun des graphiques qui figurent dans le rapport et n'est pas non plus mentionnée dans le corps du texte.

434. *Cinquièmement*, le rapport indique que plusieurs sections du levé aboutissaient à Singapour, le port à partir duquel opérait le navire de reconnaissance hydrographique.

435. Comme tous ces éléments l'attestent, la correspondance relative à ce levé n'étaye ni l'affirmation selon laquelle la Malaisie a demandé l'autorisation à Singapour de réaliser un levé dans les eaux entourant PBP ni que celui-ci a été réalisé dans lesdites eaux. La confiance que porte Singapour à ces documents censés venir à l'appui de sa thèse est donc totalement erronée.

⁵⁵⁸ Lettre du 26 février 1980 adressée au secrétaire général du ministère des affaires étrangères par le directeur général du service de la planification économique, Malaisie, annexe 47 du volume 3 du présent contre-mémoire. L'examen du rapport établi à la suite du levé confirme que les seules eaux n'appartenant pas à la Malaisie qui furent visées par celui-ci étaient indonésiennes. Voir «Seabed Study Along the HVDC Submarine Cable Route Interconnecting Sarawak and Peninsular Malaysia as Part of the Feasibility Study for the Power System Development in Sarawak» (Bremen, décembre 1982). Des exemplaires de l'étude de faisabilité ont été déposés au Greffe.

⁵⁵⁹ MS, annexe 147, p. 1105.

⁵⁶⁰ «Seabed Study Along the HVDC Submarine Cable Route Interconnecting Sarawak and Peninsular Malaysia as Part of the Feasibility Study for the Power System Development in Sarawak» (Bremen, décembre 1982), p. 7, par. 1.1.

⁵⁶¹ MM, par. 32.

v) **Autorisation donnée à des étrangers d'opérer dans les eaux territoriales de PBP**

209

436. Enfin, Singapour affirme qu'elle «a aussi contrôlé l'accès des intervenants étrangers à ses eaux territoriales autour de Pedra Branca et [que] les intervenants étrangers qui souhaitaient se livrer à des activités dans ces eaux ont reconnu la souveraineté de Singapour sur Pedra Branca»⁵⁶².

437. En fait, Singapour ne mentionne pas ici *des intervenants étrangers* mais elle ne fait que renvoyer à plusieurs échanges avec un seul intervenant étranger. L'examen des documents annexés au mémoire de Singapour à l'appui de cette affirmation est édifiant. Parmi ces documents figurent trois lettres adressées à l'autorité portuaire de Singapour par la société Regis Ltd., spécialisée dans l'assistance maritime, et une réponse de l'autorité portuaire de Singapour à ladite société, datant toutes d'entre mai et juillet 1981. Cet échange de correspondance concerne un levé à effectuer en vue d'un repêchage dans une zone située «à environ six à 10 milles au nord-est du phare Horsburgh»⁵⁶³. La société poursuit ainsi : «[L]a zone à explorer se situe entièrement à l'intérieur des eaux territoriales (telles que définies par la pratique internationalement reconnue) de l'îlot sur lequel se trouve le phare Horsburgh»⁵⁶⁴. La société donne plus de précisions dans une autre lettre :

«La zone en question apparaît sur le croquis ci-joint. Elle se situe au-delà de la zone de séparation du trafic, au nord du phare et à l'intérieur des eaux territoriales des îlots Horsburgh (si l'on considère la limite des 12 milles et les méthodes habituelles de détermination des lignes de base).»⁵⁶⁵

L'autorité du port de Singapour a répondu à ces demandes par une lettre du 2 juillet 1981 par laquelle elle a soumis à plusieurs conditions son autorisation de réaliser le levé par sonar à balayage latéral.

210

438. Ces éléments appellent plusieurs remarques. *Premièrement*, Regis Ltd. est une société privée et non un organisme d'un Etat étranger. Les actes d'une société privée se méprenant sur des questions de souveraineté ou sur l'étendue des eaux territoriales ne peuvent représenter une conduite confirmant la prétention au titre de Singapour et encore moins être opposables à la Malaisie.

439. *Deuxièmement*, Glass et Brewer font observer que : «[les]études scientifiques et techniques peuvent perturber le fonctionnement efficace et fiable d'un phare. Pour parer ce risque, il est courant pour les exploitants de phare d'exiger le dépôt d'une demande d'autorisation avant le lancement d'activités de ce type à proximité d'un phare.»⁵⁶⁶ Même s'il n'est pas certain que le levé par sonar à balayage latéral proposé par Regis Ltd. était de nature à perturber le fonctionnement efficace du phare Horsburgh, on peut attendre d'une société spécialisée dans le repêchage qu'elle sache que des études scientifiques et techniques risquent d'influer sur les systèmes des phares. La demande visant à obtenir l'autorisation de mener l'étude qu'elle a adressée à l'exploitant du phare aurait donc été une simple mesure de prudence conforme aux réalités de l'administration des phares.

⁵⁶² MS, par. 6.65.

⁵⁶³ MS, annexe 151, p. 1115.

⁵⁶⁴ MS, annexe 152, p. 1117.

⁵⁶⁵ MS, annexe 153, p. 1119.

⁵⁶⁶ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 50, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

440. *Troisièmement*, les termes employés par Regis Ltd. dans la correspondance sont intéressants. Au lieu de désigner la zone à explorer comme se situant dans «les eaux territoriales de Singapour», ce qui aurait été la formule la plus simple, la société s'exprime avec plus de prudence, indiquant notamment, que la zone se trouve à l'intérieur des eaux territoriales de «l'îlot sur lequel se trouve le phare Horsburgh». Ces termes prudents permettent de penser que Regis Ltd. ne savait pas vraiment elle-même si les eaux en question étaient celles de Singapour. Si elle avait estimé que tel était le cas, il lui aurait suffi de mentionner plus simplement «les eaux territoriales de Singapour».

211

441. *Quatrièmement*, l'indication prudente de Regis Ltd., selon laquelle la zone qu'elle demandait à explorer pouvait faire partie des eaux territoriales de Singapour, était erronée. Il ressort clairement de cet échange de correspondance que la zone à explorer se trouvait entre six et 10 milles marins au nord-est de PBP. A l'époque, en 1981, Singapour ne revendiquait qu'une mer territoriale de 3 milles marins. Bien que Singapour ait signalé, le 15 septembre 1980, son intention d'étendre sa mer territoriale au-delà de 3 milles marins «dans certaines zones»⁵⁶⁷, elle ne l'avait pas encore fait à l'époque de cet échange de correspondance. Quelle que soit l'interprétation du statut de PBP, la zone à explorer ne se serait donc pas trouvée à l'intérieur des eaux territoriales de Singapour. Ce point illustre simplement que les opinions de sociétés privées concernant la souveraineté et l'étendue des eaux territoriales sont par essence sujettes à caution.

442. Il convient de noter qu'en revanche, la zone à explorer se trouvait bien alors dans les eaux territoriales de la Malaisie, puisque celle-ci avait revendiqué, en 1969, une mer territoriale de 12 milles marins. Pour autant que Regis Ltd. avait une vague idée qu'une mer territoriale de 12 milles marins avait été revendiquée, cette revendication émanait de la Malaisie et non de Singapour.

443. *Cinquièmement*, la «permission» de conduire l'étude que Singapour accorda en juillet 1981 est intervenue une fois que le différend avec la Malaisie était cristallisé. Puisque la zone à explorer ne pouvait pas, même au regard du comportement adopté par Singapour à l'époque, faire partie des eaux territoriales revendiquées par celle-ci, cette autorisation ne saurait être considérée autrement que comme une conduite postérieure à la date critique, invoquée par Singapour pour les besoins de sa cause.

444. *Sixièmement*, la Malaisie n'a rien su, à l'époque, de cet échange de correspondance entre Singapour et Regis Ltd. ; il ne s'agit donc pas d'une conduite à laquelle la Malaisie aurait pu s'opposer.

G. Patrouilles navales et installation de matériel de communication militaire sur Pedra Branca⁵⁶⁸

212

445. Singapour affirme qu'elle a «fréquemment effectué des patrouilles dans les eaux territoriales autour de Pedra Branca et [qu'elle] a installé du matériel de communication militaire sur l'île.»⁵⁶⁹ Elle joint à l'appui de cette affirmation une seule instruction opérationnelle datée du 18 septembre 1975 qui prévoit le déploiement de sa marine nationale pour effectuer des patrouilles afin de lutter contre la piraterie et d'assurer régulièrement la sécurité dans cinq secteurs allant du phare du Sultan Shoal à l'ouest jusqu'à une «zone s'étendant au nord-est à partir du phare

⁵⁶⁷ MS, annexe 148.

⁵⁶⁸ MS, par. 6.6 j).

⁵⁶⁹ MS, par. 6.68.

Horsburgh». En ce qui concerne le secteur de patrouille F5, «secteur s'étendant au nord-est à partir du phare Horsburgh», les coordonnées du point le plus proche de la côte du Johor sont 01°17.5'N, 104°20.5'E⁵⁷⁰. Singapour affirme également qu'elle a installé, en rapport avec ces patrouilles, «du matériel de communication militaire sur Pedra Branca» en mai 1977.

446. Plusieurs observations peuvent être faites à propos de ces affirmations. *Premièrement*, comme nous le verrons ci-après au chapitre 9, la marine royale malaisienne commença à effectuer des patrouilles en mer dans les eaux entourant PBP immédiatement après l'indépendance de la Malaya, le 31 août 1957, et le transfert de la marine royale à la Malaya par la Grande-Bretagne, le 1^{er} juillet 1958, et elle continua de les effectuer tout au long des années soixante et soixante-dix et encore après⁵⁷¹. Les patrouilles en mer sporadiquement effectuées par la marine de Singapour après sa création en avril 1975 ne suffisent guère à minimiser la portée de celles auxquelles procède la marine royale malaisienne dans cette zone selon un usage établi de longue date.

213

447. *Deuxièmement*, il ressort de manière évidente des coordonnées fournies par Singapour concernant le secteur de patrouille F5 que les patrouilles en mer qu'elle a effectuées ont probablement dû traverser les eaux territoriales de la Malaisie le long de la côte du Johor. Suivant les coordonnées susmentionnées (01°17.5'N, 104°20.5'E), les patrouilles seraient passées à 1-1 ½ milles marins ou moins de la côte du Johor et des îles qui en sont proches, telles que Pulau Lima et Pulau Pemanggil.

448. *Troisièmement*, étant donné que Singapour est responsable du phare Horsburgh, il n'est pas surprenant qu'elle ait pris des mesures pour assurer la sécurité de l'installation. PBP se trouvant au milieu d'un détroit utilisé pour la navigation internationale et dans lequel «le droit de passage en transit [doit être assuré] sans entrave» et son exercice «ne peut être suspendu»⁵⁷², il n'est pas non plus surprenant que la Malaisie n'ait pris aucune mesure pour empêcher les navires de la marine de Singapour de passer par cette zone. En outre, si l'on considère les secteurs de patrouille de la marine de Singapour, il est probable que ces patrouilles étaient mobiles, c'est-à-dire que les navires en question aient été en circulation et non pas ancrés en un lieu particulier⁵⁷³. Un observateur extérieur ne les aurait pas considérées comme des patrouilles et certainement pas comme des patrouilles afférentes à PBP, ce qui, suivant les termes employés par la Cour dans l'affaire du *Temple*, aurait appelé une réaction⁵⁷⁴.

449. *Quatrièmement*, en ce qui concerne l'installation de matériel de communication militaire par Singapour au phare Horsburgh en mai 1977, la Malaisie ne peut que relever son caractère secret, ainsi que l'indiquent les annotations «diffusion restreinte» ou «confidentiel» qui figurent sur les communications internes de Singapour sur la question⁵⁷⁵. La Malaisie n'en a eu connaissance que lorsqu'elle a reçu le mémoire de Singapour. Cet élément de la conduite de Singapour, ainsi que d'autres dont la Malaisie n'a pris connaissance que récemment, suscitent de vives préoccupations à propos de l'utilisation du phare Horsburgh par Singapour à des fins autres que la signalisation lumineuse (et en particulier à des fins militaires).

⁵⁷⁰ MS, par. 6.70 ; annexe 123, p. 1033.

⁵⁷¹ Voir ci-dessous, les paragraphes 533 à 546. Voir également la déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, paragraphes 13, 21 à 25 et 51 à 75, annexe 4 du volume 2 des annexes au présent contre-mémoire.

⁵⁷² CNUDM, articles 38 1) et 44.

⁵⁷³ Voir aussi la déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, paragraphe 59, annexe 4 du volume 2 des annexes au présent contre-mémoire.

⁵⁷⁴ Voir plus haut, le paragraphe 382.

⁵⁷⁵ MS, annexes 124-132.

H. Arguments afférents aux enquêtes concernant les risques pour la navigation et les naufrages⁵⁷⁶

214

450. Singapour prétend qu'elle a «exercé [son] autorité souveraine sur Pedra Branca en menant des enquêtes et en signalant les dangers pour la navigation et les épaves présentes dans les eaux territoriales de l'île»⁵⁷⁷. Pour étayer cette prétention, elle cite trois enquêtes, couvrant une période de soixante ans, concernant des sinistres maritimes survenus le 9 juillet 1920, le 7 novembre 1963 et le 29 novembre 1979⁵⁷⁸, des *Avis aux navigateurs* publiés en 1981 et en 1983⁵⁷⁹ et diverses enquêtes sur des sinistres maritimes menées entre 1985 et 1998⁵⁸⁰.

451. La publication d'avis aux navigateurs a déjà été examinée plus haut et n'appelle pas d'autre considération, à l'exception d'une brève remarque⁵⁸¹. Celle-ci porte sur l'argument de Singapour selon lequel lorsqu'elle a annoncé, à la douzième réunion du groupe tripartite d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour («Tripartite Technical Experts Group, «TTEG»), tenue en mai 1983 (après la date critique), que «la présence de deux épaves à proximité du phare Horsburgh avait été confirmée», «[i]l ne fut pas contesté que la juridiction de Singapour s'étendait à ces dangers situés à proximité de Pedra Branca»⁵⁸².

452. Un compte-rendu de cette réunion — dont la version intégrale est jointe en annexe au présent contre-mémoire⁵⁸³ — montre qu'il s'agissait d'une réunion d'experts techniques. Le TTEG est un cadre dans lequel des experts d'Indonésie, de Malaisie et de Singapour discutent de questions techniques concernant la sécurité de la navigation dans toute la région des détroits de Malacca et de Singapour. Ce groupe est l'auteur des recommandations qui ont conduit à mettre en place, en 1981, le dispositif de séparation du trafic des détroits.

215

453. Le point fondamental qui ressort de l'examen du rapport de cette réunion est que le groupe tripartite d'experts s'occupe de la sécurité en mer et non des questions de souveraineté. Le TTEG répond à l'injonction faite aux Etats par la CMUDM et la convention SOLAS de coopérer dans ce domaine. C'est précisément le contraire de ce que Singapour cherche à démontrer. Les questions de sécurité maritime, et notamment celles qui concernent l'administration des phares, sont envisagées dans une optique fonctionnelle et non territoriale. Il en est ainsi, dans les détroits de Malacca et de Singapour, depuis les premiers temps du système des phares des détroits.

454. En outre, que ce soit dans le rapport ou dans les pièces écrites de Singapour, rien n'est précisé en ce qui concerne les épaves sur lesquelles une enquête fut menée — nationalité des navires, circonstances des accidents, etc. Comme il est indiqué précédemment dans la partie de ce chapitre concernant les avis aux navigateurs, les exploitants de phare ont la responsabilité de mettre en garde contre les dangers maritimes pour la navigation⁵⁸⁴.

⁵⁷⁶ MS, par. 6.6 k).

⁵⁷⁷ MS, par. 6.76.

⁵⁷⁸ MS, par. 6.77-6.79.

⁵⁷⁹ MS, par. 6.80-6.81.

⁵⁸⁰ MS, par. 6.82.

⁵⁸¹ Voir, plus haut, les paragraphes 366 à 371.

⁵⁸² MS, par. 6.81 et annexe 156 du mémoire de Singapour.

⁵⁸³ Annexe 49 du volume 3 des annexes au présent contre-mémoire.

⁵⁸⁴ Voir, plus haut, les paragraphes 261 et 369.

455. En ce qui concerne les enquêtes sur les sinistres maritimes citées par Singapour, on peut faire plusieurs remarques. *Premièrement*, de manière générale, la CNUDM et la convention SOLAS imposent des obligations concernant les enquêtes menées sur des risques pour la sécurité de la navigation et la publication d'informations relatives à de tels risques. Pour autant que Singapour avait la capacité d'enquêter sur ces questions, qu'elle a agi en ce sens et qu'elle a publié des informations sur le sujet, elle agissait conformément à la meilleure pratique en matière de sécurité maritime. Elle n'agissait pas (et n'était pas censée agir) à titre de souverain relativement à PBP.

216

456. *Deuxièmement*, même si les enquêtes sur les sinistres maritimes peuvent ne pas être menées par l'autorité responsable de l'exploitation d'un phare, Glass et Brewer notent qu'un service de signalisation maritime aura certaines responsabilités à cet égard :

«Un service de signalisation maritime procède généralement à des examens et à des enquêtes sur les risques pour la navigation — tels que les épaves, hauts-fonds et autres bancs de sable — et marque tous les dangers liés à ces risques. La question de savoir à qui revient la responsabilité d'une enquête en cas d'accident maritime dépend du statut du navire impliqué. Lorsque l'Etat dans les eaux duquel l'accident s'est produit engage l'enquête, l'Etat du pavillon du navire impliqué est censé coopérer, même s'il est aussi en droit de mener sa propre enquête dans les cas les plus graves. Dans beaucoup de pays, la distinction entre le service de signalisation maritime et les garde-côtes ou le service chargé des enquêtes maritimes est floue, car ces différents organes opèrent généralement au sein de la même administration ou du même ministère. Dans un tel cas, l'autorité responsable de la gestion des phares peut également être chargée d'enquêter sur des accidents maritimes.»⁵⁸⁵

457. *Troisièmement*, en ce qui concerne le sinistre maritime du 9 juillet 1920 que mentionne Singapour, il s'agissait d'un abordage entre le bâtiment de la marine marchande britannique, le *Chak Sang*, et celui de la marine marchande néerlandaise, le *Ban Fo Soon* à environ 1 ½ et 1 ¾ mille marin au nord du phare Horsburgh⁵⁸⁶. A cette époque, Singapour faisait partie des Etablissements des détroits, une colonie britannique. La juridiction d'instruction siègea en vertu des dispositions de l'ordonnance sur la marine marchande de 1910, qui prévoyait sa compétence dans un grand nombre de cas. Comme l'indique le rapport établi par la juridiction d'instruction sur cet accident, il s'agissait d'une enquête portant sur les circonstances d'une collision en mer qui impliquait un navire britannique et à propos de laquelle la conduite du capitaine était mise en cause⁵⁸⁷. Le fondement juridictionnel de l'enquête — au regard tant du droit britannique⁵⁸⁸ que du droit international⁵⁸⁹ — ne concernait en rien la souveraineté sur PBP.

217

⁵⁸⁵ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 33, annexe 1 du volume 2 des annexes au présent contre-mémoire.

⁵⁸⁶ MS, annexe 78, p. 681.

⁵⁸⁷ La juridiction d'instruction réprimanda le commandant du navire britannique pour ne pas avoir fait le point du S.S. *Ban Fo Soon* après l'avoir aperçu. MS, annexe 78, p. 681.

⁵⁸⁸ Ordonnance sur la marine marchande n° XXXII de 1910 (Etablissements des détroits), sect. 285, 288. En vertu de ces dispositions (adoptées conformément aux pouvoirs accordés par la loi sur la marine de 1894 (RU) sect. 478), la juridiction pouvait par exemple être exercée «en quelque endroit de la colonie que se trouve l'officier d'un navire britannique accusé d'incompétence ou d'avoir commis une faute professionnelle à bord de ce navire britannique» quel que soit l'endroit où eut lieu l'accident. Le lieu (contesté) où se produisit la collision près de PBP ne constituait pas le fondement juridictionnel de l'enquête, qui aurait tout aussi bien pu concerner une collision qui se serait produite à un ou deux milles marins du phare de Pulau Pisang — ou partout ailleurs du reste.

⁵⁸⁹ Affaire du Lotus, arrêt n° 9, 1927, C.P.J.I. série A n° 10, p. 25.

458. *Quatrièmement*, le sinistre maritime du 7 novembre 1963 que cite Singapour concernait le cargo *MV Woodburn* immatriculé au Royaume-Uni qui s'échoua sur PBP le 7 novembre 1963. Une enquête fut menée par le *Master Attendant* de Singapour. Comme suite au rapport de ce dernier, le vice-premier ministre de Singapour, agissant en vertu de la section 315 de l'ordonnance sur la marine marchande, constitua une juridiction d'instruction. Singapour affirme qu'aux termes de cette section, le ministre ne peut désigner aucune juridiction d'instruction pour un navire non immatriculé à Singapour, à moins que l'incident «ne se soit produit sur la côte [de Singapour] ou à proximité de celle-ci»⁵⁹⁰.

459. Singapour faisait bien évidemment partie de la Fédération de Malaisie pendant toute la période pertinente — à la date de l'accident, à celle du rapport du *Master Attendant* et à celle de la constitution de la juridiction d'instruction. En outre, la portée des termes de la section 315 de l'ordonnance sur la marine marchande n'est pas limitée par la distance par rapport au lieu du sinistre et la juridiction peut être exercée dans un grand nombre de cas. Par exemple, aux termes de l'ordonnance, un «sinistre maritime» est réputé survenir «*b*) quel que soit l'endroit où un navire britannique s'est échoué ou a subi un dommage et lorsque les membres de son équipage, témoins compétents des faits, se trouvent» à Singapour⁵⁹¹.

218

460. Cette question présente un autre aspect. Singapour accorde de l'importance au fait que ce fut le *Master Attendant* de Singapour qui se chargea d'enquêter sur cet incident. Le *Master Attendant* de l'époque était J. A. L. Pavitt⁵⁹². Celui-ci, qui, à l'époque, portait également le titre de directeur des affaires maritimes de Singapour était une autorité éminente en ce qui concerne la question du phare Horsburgh. Dans ses écrits traitant du phare et datant de 1966, presque contemporains du naufrage du *MV Woodburn*, il a exprimé son opinion selon laquelle le phare Horsburgh ne faisait pas partie de Singapour⁵⁹³. La position de Pavitt sur ce point était claire ; mais l'ordonnance sur la marine marchande lui permettait amplement de fonder sa décision de saisir une juridiction d'instruction de l'incident, lequel constituait, quel que soit le point de vue, un «sinistre maritime» tel que défini dans ladite ordonnance. L'enquête diligentée par Pavitt et la saisine ultérieure d'une juridiction d'instruction ne sauraient constituer une conduite à titre de souverain de la part de Singapour à l'égard de PBP.

461. *Cinquièmement*, en ce qui concerne le sinistre maritime du 29 novembre 1979 mentionné par Singapour, celle-ci n'a curieusement fourni que peu d'éléments d'information sur cet incident dans ses pièces de procédure. Ainsi, le mémoire de Singapour nous apprend qu'un cargo panaméen, le *MV Yu Seung Ho*, «s'échoua à environ 600 mètres à l'est de Pedra Branca»⁵⁹⁴. Il n'est fourni aucune indication supplémentaire, que ce soit sur le navire, le lieu du sinistre ou l'incident lui-même. L'examen de la carte à grande échelle n°2403 de l'Amirauté, pliée en troisième de couverture du présent contre-mémoire, montre que le point le moins profond à proximité de PBP et à l'est de celle-ci a une profondeur d'environ onze mètres. Les renseignements fournis par Singapour n'indiquent pas clairement si le *MV Yu Seung Ho* s'est échoué à cet endroit, s'il est entré en collision avec un autre navire ou s'il existait quelque autre élément éventuellement pertinent pour l'enquête menée par la suite sur cet incident par Singapour.

⁵⁹⁰ MS, par. 6.78 (crochets et italiques dans l'original).

⁵⁹¹ Ordonnance sur la marine marchande, sect. 312, *Laws of the Colony of Singapore* [Les lois de la colonie de Singapour] (éd. de 1955), vol. VI, chap. 207. Le pouvoir de constituer une juridiction d'instruction en vertu de la section 315 peut notamment être exercé «au lieu où s'est produit un sinistre maritime». L'expression «sinistre maritime» est définie à la section 312.

⁵⁹² MS, annexe 109, p. 990.

⁵⁹³ MM, par. 257-263. Voir également MM, par. 227-234.

⁵⁹⁴ MS, par. 6.79.

219

462. Les seuls éléments d'information fournis à propos de cet incident sont trois documents courts qui ne contiennent absolument aucun indice à ce sujet. Le premier est une lettre d'une seule phrase datée du 4 décembre 1979, que le directeur aux affaires maritimes de l'autorité portuaire de Singapour adressa aux capitaines Thomas et Chua de cette même autorité pour les charger «d'enquêter sur l'échouage susmentionné»⁵⁹⁵. Les deux autres sont des lettres rédigées de manière presque identique que le capitaine Thomas adressa à Bang No Hyeon et Bak Jong Hak, tous deux originaires de Corée. Voici leur contenu : «Je vous informe par la présente qu'après enquête sur le sinistre susmentionné, le ministre chargé des transports vous a jugés inaptes à travailler à bord d'un [de] navire[s] immatriculé[s] à Singapour»⁵⁹⁶. Ces lettres laissent quelques doutes quant à savoir si le MV *Yu Seung Ho* était en fait un navire immatriculé à Singapour ou si l'incident avait quelque lien avec elle. Quoi qu'il en soit, les éléments d'information produits par Singapour sont si sommaires et manquent tellement de précision qu'ils doivent être écartés.

463. *Sixièmement*, il ne reste parmi les incidents et les enquêtes mentionnés par Singapour que ceux qui sont postérieurs à la date critique. Compte tenu de l'indigence et de l'inconsistance de la pratique invoquée antérieure à la date critique, la conduite postérieure à cette date ne peut servir de fondement à la prétention de Singapour. En effet, il serait tout à fait inacceptable de la prendre en compte puisqu'il n'y a pas de continuité du comportement, avant et après la date critique. La Malaisie n'estime donc pas nécessaire d'examiner cette conduite en détail. Deux brèves remarques peuvent cependant être faites.

464. En premier lieu, compte tenu des obligations énoncées dans la CNUDM et la convention SOLAS en ce qui concerne les enquêtes sur les dangers en mer, celles que Singapour a menées sur ces incidents correspondent à la meilleure pratique en la matière et traduisent ses compétences dans le domaine maritime. Mais ces enquêtes ne peuvent être considérées comme une conduite à titre de souverain à l'égard de PBP.

220

465. En second lieu, dans chacun des cinq incidents survenus entre 1985 et 1998 que cite Singapour, il existe un lien avec cette dernière⁵⁹⁷. Dans deux cas, le navire était immatriculé à Singapour. Dans quatre affaires, les navires se trouvaient en cale sèche pour réparations à Singapour. Dans tous les cas, les navires venaient de quitter Singapour après avoir chargé leur cargaison. Dans tous les cas, le navire a contacté l'autorité portuaire de Singapour après l'incident, soit pour demander de l'aide, soit, dans un des cas, pour indiquer qu'il allait retourner à Singapour par ses propres moyens. Compte tenu de ces éléments, il n'est pas surprenant que Singapour ait ouvert des enquêtes. Cependant, encore une fois, les enquêtes ne peuvent être assimilées à une conduite à titre de souverain à l'égard de PBP.

I. Arguments afférents aux enquêtes menées sur les morts accidentelles survenues dans les eaux de Pedra Branca⁵⁹⁸

466. La Partie adverse mentionne une enquête d'août 1981 menée par le *coroner* d'Etat de Singapour concernant le décès de trois membres de ses forces armées au cours du dessalage de leur navire au large de PBP en juin 1980. Singapour s'appuie sur le fait que l'enquête a été menée en vertu d'une section du code de procédure pénale de Singapour qui dispose que, lorsqu'un corps ne

⁵⁹⁵ MS, annexe 139, p. 1087.

⁵⁹⁶ MS, annexe 142, p. 1093 et 1094. Dans la première lettre, «navire» figure au singulier et au pluriel dans la seconde.

⁵⁹⁷ MS, annexes 157, 159, 184, 198, 200.

⁵⁹⁸ MS, par. 6.61.

peut être retrouvé, un *coroner* peut se déclarer compétent s'il pense que le décès a eu lieu dans sa juridiction. Il ressort des conclusions de l'enquête que le navire en question, le RSN *Harbour Launch n° 3*, effectuait en quelque sorte des exercices militaires au large de PBP lorsqu'il chavira dans une mer agitée, causant la mort de trois militaires actifs des forces armées de Singapour⁵⁹⁹.

221

467. Mis à part la question de la nature de l'opération et de la licéité de l'utilisation de ces eaux à des fins militaires (ce sur quoi la Malaisie réserve sa position), le fait que le *coroner* d'Etat de Singapour a mené une enquête ne saurait servir la cause de Singapour. L'incident se produisit le 24 juin 1980, et le différend concernant PBP était alors cristallisé. L'enquête fut menée quatorze mois plus tard, en août 1981. Dans ces conditions, il semble que Singapour ait cherché, avec cet exercice naval mené peu après la cristallisation du litige, à servir ses intérêts en fabriquant quelque effectivité à l'appui de sa prétention sur PBP.

468. Quant à l'enquête du *coroner*, il existe un principe de droit international établi de longue date suivant lequel les bâtiments de guerre bénéficient d'une immunité absolue qui les soustrait à la juridiction de l'Etat étranger dans les eaux duquel ils se trouvent. Les termes du rapport du *coroner* laissent peu de doute quant au fait que la définition d'un «navire de guerre» se serait appliquée au RSN *Harbour Launch n° 3*⁶⁰⁰. L'immunité des navires de guerre a été affirmée expressément au paragraphe 2 de l'article 22 de la convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958, le droit applicable au moment de l'incident. Elle est affirmée expressément à l'article 32 de la CNUDM, avec quelques exceptions limitées, dont aucune ne permettrait aux autorités d'un Etat étranger d'enquêter sur une conduite tenue sur un tel navire même si celle-ci s'était déroulée dans les eaux territoriales dudit Etat. Dans ce cas, l'Etat côtier ne pourrait pas légalement faire plus qu'exiger du navire de guerre qu'il «quitte immédiatement la mer territoriale»⁶⁰¹.

469. Par conséquent, replacée dans le contexte juridique, la compétence pour enquêter sur les décès survenus en service au cours de l'incident que mentionne Singapour revenait effectivement à son *coroner* d'Etat. Il en allait ainsi car l'incident concernait un navire de la marine de Singapour et des membres en service de ses forces armées. Le navire, son équipage et les soldats qui s'y trouvaient relevaient exclusivement de la juridiction de Singapour en raison de leur statut et non pour un quelconque motif de territorialité. L'incident et l'enquête du *coroner* d'Etat ne constituent pas une conduite à titre de souverain que Singapour peut valablement invoquer à l'appui de sa prétention sur PBP.

J. Arguments afférents aux projets de récupération de terres immergées⁶⁰²

222

470. Singapour invoque le fait qu'elle a examiné la faisabilité d'un projet de récupération de terres immergées autour de PBP comme une preuve qu'elle considérait que l'île faisait partie de

⁵⁹⁹ MS, annexe 155, p. 1123 et suiv.

⁶⁰⁰ La définition de l'article 29 de la CNUDM correspond dans les grandes lignes à celle du paragraphe 2 de l'article 82 de la convention sur la haute mer de 1958.

⁶⁰¹ CNUDM, art. 30.

⁶⁰² MS, par. 6.6 m).

son territoire⁶⁰³. Elle affirme qu'«un appel d'offres fut publié dans la presse nationale»⁶⁰⁴. Dans ses pièces de procédure, elle indique que cela s'est passé en 1970⁶⁰⁵.

471. La pièce de procédure de Singapour contient tout d'abord une erreur de fait à ce sujet. Les circonstances auxquelles elle se réfère remontent non pas à 1970 mais à 1978, ainsi qu'il ressort des documents reproduits à l'annexe 135 du mémoire de Singapour.

472. Même s'il s'agit peut-être d'une erreur typographique, elle n'en présente pas moins quelque importance car on observe que, au cours de 1977, Singapour engagea un processus interne visant à préparer sa revendication sur PBP. En voici les principaux éléments.

473. Le 13 janvier 1978, le Wisma Putra (ministère des affaires étrangères de la Malaisie) écrivit au Haut Commissariat de Singapour à Kuala Lumpur à propos d'un «levé hydrographique conjoint le long du détroit de Johor aux fins de démarquer la frontière internationale»⁶⁰⁶. Les représentants des deux parties tinrent finalement une réunion pour examiner la question, au Wisma Putra, le 13 avril 1978. Au cours de cette réunion, le représentant de la Malaisie souleva incidemment la question du pavillon de Singapour qui flottait sur le phare Horsburgh. Le représentant de Singapour répondit que son gouvernement considérait PBP comme faisant partie du territoire de Singapour. La note interne que la Malaisie rédigea à partir de cette réunion consigne la déclaration suivante du représentant de Singapour :

223

«[Le représentant de Singapour] a indiqué qu'ayant pris connaissance du projet de la marine malaisienne de réaliser un levé autour du phare Horsburgh, *Singapour avait immédiatement entamé une étude et des recherches approfondies concernant la propriété de l'île de Batu Puteh qui revêt une importance vitale pour Singapour. L'étude a été achevée il y a trois ou quatre mois* et il en est ressorti qu'un accord conventionnel montre que l'île appartient sans l'ombre d'un doute à Singapour. Singapour dispose de l'original dudit accord.»⁶⁰⁷

474. Cela nous apprend que, à la mi-avril 1978, Singapour disposait déjà d'une étude interne, achevée trois ou quatre mois plus tôt (c'est-à-dire vers décembre 1977 ou janvier 1978) dans laquelle était exposée sa prétention sur PBP. L'étude avait vraisemblablement été commencée quelques mois auparavant puisque le représentant de Singapour l'avait qualifiée d'«étude approfondie».

475. Donc, au moment — le 27 janvier 1978 — où Singapour lança les appels d'offres pour les travaux de récupération de terrain qu'elle invoque à présent elle songeait bien évidemment à sa prétention sur PBP.

⁶⁰³ MS, par. 6.90.

⁶⁰⁴ MS, par. 6.89.

⁶⁰⁵ MS, par. 6.88.

⁶⁰⁶ Note du ministère des affaires étrangères de la Malaisie au haut commissariat de Singapour, n° EC 1/78, 13 janvier 1978 ; annexe 44 du volume 3 du présent contre-mémoire.

⁶⁰⁷ Notes concernant la discussion, au Wisma Putra (ministère des affaires étrangères de la Malaisie), entre M. Kishore, conseiller au haut commissariat de Singapour et le PAS (assistant principal du secrétaire) pour l'Asie du Sud-Est, le 13 avril 1978 et le 14 avril 1978 ; annexe 45 du volume 3 du présent contre-mémoire ; les italiques sont de nous.

476. Singapour mentionne «un appel d'offres [qui] fut publié dans la presse nationale»⁶⁰⁸. Après réception du mémoire de Singapour, la Malaisie a fait des recherches sur cette question et n'est parvenue à trouver qu'une seule annonce qui ne fut publiée qu'un seul jour dans le *Straits Times*, à savoir le 27 janvier 1978. Le sous-entendu contenu dans la pièce de procédure de Singapour, laissant croire à d'importants appels d'offres largement publiés sur une longue période, est donc trompeur. En outre, l'examen de l'appel d'offres du 27 janvier 1978 est révélateur. L'avis est reproduit à l'annexe 135 du mémoire de Singapour. Il contient des appels d'offres pour cinq ouvrages, l'un d'eux portant sur les travaux en question. Les travaux de récupération de terrain étaient présentés dans les termes suivants :

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

Garantie de soumission : \$1500, 00

Date limite : 21 février 1978»

224

477. Cet avis est ce sur quoi Singapour s'appuie à présent à titre d'effectivité pour étayer sa prétention de titre sur PBP — un appel d'offres publié un seul jour dans un journal de Singapour qui mentionne sans plus de précision des travaux à réaliser au phare Horsburgh, alors que Singapour avait déjà décidé de présenter une nouvelle revendication sur PBP fondée sur un «accord conventionnel» qu'elle n'a pas encore réussi à produire.

478. Deux autres remarques s'imposent. *Premièrement*, l'appel d'offre liait explicitement les travaux proposés de récupération de terrain au phare Horsburgh, les présentant comme des «travaux de protection du rivage au phare Horsburgh». Les observations faites par Glass et Brewer à ce sujet sont instructives :

«A supposer que de tels travaux soient nécessaires pour implanter des installations supplémentaires destinées à faciliter l'exploitation du phare et de son matériel annexe — y compris, par exemple, la construction d'un hélicoptère, d'une installation de débarquement ou d'une base d'antenne — ils relèveraient des attributions d'un service de signalisation maritime et pourraient être entrepris par celui-ci. A supposer que de tels travaux ne soient pas nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien du phare, ils ne relèveraient pas des attributions d'un service de signalisation maritime et ne pourraient pas être entrepris par celui-ci.»⁶⁰⁹

479. L'avis d'appel d'offres n'indique pas précisément à quoi devaient servir les travaux envisagés. Il indiquait seulement en termes généraux qu'ils concernaient le phare. A première vue, cet appel d'offres relevait de la gestion du phare.

225

480. *Deuxièmement*, le rapport d'évaluation des appels d'offres concernant lesdits travaux, que Singapour a annexé à son mémoire, porte la mention «confidentiel». Il ne s'agit pas d'un rapport dont la Malaisie avait eu préalablement connaissance ou auquel elle aurait été censée répondre.

⁶⁰⁸ MS, par. 6.89.

⁶⁰⁹ Rapport Glass-Brewer, paragraphe 54, annexe 1 du volume 2 du présent contre-mémoire.

K. Conclusions

481. Les arguments de Singapour concernant la conduite s'étendent sur deux chapitres et près de soixante dix pages de son mémoire. Certains éléments sont examinés en plusieurs endroits et cités à l'appui de plusieurs affirmations. D'autres éléments sont considérés de manière incidente. L'analyse qui précède vise à tenir compte de chacun des éléments de conduite que Singapour a avancés à l'appui de sa prétention.

482. Il ressort clairement de cette analyse que pas un seul élément de conduite — dans le vaste ensemble de ces éléments que Singapour a produits — ne vient étayer les prétentions de Singapour. Dans nombre de cas, les prétentions ne sont pas étayées par les documents que Singapour a annexés à son mémoire. Les écritures de Singapour se caractérisent, s'agissant de ces éléments, par des omissions, des relations déformées et des inexacitudes, dont certaines sont d'une extrême importance.

483. Dans plusieurs cas, le comportement invoqué par Singapour n'a aucun rapport particulier avec PBP ou bien les mentions du phare Horsburgh apparaissent parmi une série de références faites aux phares gérés à partir de la station de Singapour, parmi lesquels figurent des phares reconnus comme étant sur le territoire de la Malaisie. La Cour, ainsi qu'elle l'a relevé dans l'affaire relative à la *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*, «ne peut tenir compte de ces activités en tant que manifestation pertinente d'autorité que dans la mesure où il ne fait aucun doute qu'elles sont en relation spécifique avec les îles en litige prises comme telles»⁶¹⁰.

226

484. Même lorsque les éléments produits se rapportent effectivement au phare Horsburgh, à chaque fois qu'ils concernent des faits antérieurs à la date critique (et la plupart du temps s'il s'agit de faits postérieurs à cette date) le comportement cité par Singapour correspond simplement à celui qui serait adopté par tout opérateur de phare. Il ne s'agit pas d'une conduite à titre de souverain. Comme nous l'avons montré, dans les rares cas où la conduite citée va au-delà de celle qui serait suivie dans le cadre de la gestion d'un phare, elle se manifeste après la date critique et vise à servir les intérêts de Singapour dans le cadre du présent différend. Il n'y a rien — absolument rien — dans le comportement invoqué par Singapour qui vienne à l'appui de sa thèse.

⁶¹⁰ *Souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie/Malaisie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 2002, p. 682-683, par. 136, citée dans MS, par. 6.106.

CHAPITRE 9

LA CONDUITE DE LA MALAISE APPUIE SA REVENDICATION DE SOUVERAINETÉ

Introduction

227

485. Dans son mémoire, Singapour formule diverses allégations au sujet de la conduite de la Malaisie à l'égard de PBP. Elle prétend que la Malaisie *a*) n'a jamais accompli d'actes de souveraineté sur l'île⁶¹¹, *b*) n'a jamais protesté «contre aucune des manifestations constantes, claires et publiques d'autorité étatique de Singapour»⁶¹², *c*) a reconnu la souveraineté de Singapour par le silence qu'elle a opposé à la conduite de cette dernière⁶¹³ ainsi que par les demandes d'autorisation qu'elle lui a adressées pour naviguer dans les eaux de PBP⁶¹⁴, et *d*) a formellement reconnu la souveraineté de Singapour⁶¹⁵, ce dernier élément prenant dans la suite du mémoire la forme d'une déclaration de non-revendication du titre par la Malaisie⁶¹⁶. Ces allégations ne sont, dans une large mesure, que le corolaire de celles qu'avance Singapour au sujet de sa propre conduite, les mêmes éléments étant en effet invoqués à deux reprises, une première fois pour attester une conduite à titre de souverain de Singapour, puis une seconde fois pour prouver la reconnaissance du titre de Singapour par la Malaisie⁶¹⁷. La Malaisie n'estime pas qu'il soit nécessaire de répondre deux fois à cette argumentation. Les revendications de Singapour qui reposent sur sa propre conduite appellent une réponse simple et directe. Ainsi qu'il a été démontré au chapitre 8, la conduite de Singapour jusqu'à la date critique soit ne concernait pas directement PBP soit était conforme à celle que tout exploitant de phare aurait adoptée dans le cadre de ses responsabilités administratives. Il ne s'agissait pas d'une conduite à titre de souverain, ce qui, pour reprendre les termes employés par la Cour dans l'affaire du *Temple de Préah Vihéar*, n'appelait pas de réaction de la Malaisie⁶¹⁸. Ces éléments, notamment les allégations de Singapour relatives au silence et à l'acquiescement de la Malaisie (points *b*) et *c*) ci-dessus), ont été examinés en profondeur au chapitre précédent. Il n'est pas nécessaire d'y revenir.

228

486. Les deux dernières allégations relatives à la conduite de la Malaisie appellent quant à elles, en réponse, des observations complétant celles qui ont déjà été exposées dans le mémoire de la Malaisie. Selon Singapour, la Malaisie : *a*) n'a jamais accompli d'actes de souveraineté sur PBP et *d*) a formellement reconnu le titre de Singapour ou a déclaré ne pas revendiquer le titre sur l'île, ou les deux à la fois⁶¹⁹. Avant d'examiner ces deux points, il convient de formuler un certain nombre d'observations d'ordre général.

⁶¹¹ MS, par. 6.112.

⁶¹² MS, par. 6.113.

⁶¹³ MS, par. 7.6-7.19.

⁶¹⁴ MS, par. 7.31-7.37.

⁶¹⁵ MS, par. 7.29.

⁶¹⁶ MS, chap. VIII.

⁶¹⁷ Ce point est formulé de manière expresse au paragraphe 7.28 du mémoire de Singapour.

⁶¹⁸ Voir ci-dessus, par. 382.

⁶¹⁹ La conduite de la Malaisie, à la fois bilatérale (dans ses rapport avec Singapour) et unilatérale, est examinée aux par. 219-244 et 268-282 du mémoire de la Malaisie. La question de la prétendue reconnaissance ou déclaration de non-revendication du titre est traitée aux paragraphes 235 à 243 du mémoire de la Malaisie.

A. Observations d'ordre général

i) Histoire de l'interaction entre la Malaisie et Singapour et caractère de Pulau Batu Puteh

229

487. Pour apprécier la conduite invoquée par les Parties en l'espèce, il convient de se pencher sur l'histoire de l'interaction entre la Malaisie et Singapour et sur le caractère de PBP. Ainsi qu'il ressort de l'examen du système des phares des détroits au chapitre 7, la Fédération de Malaya et Singapour ont accédé à l'indépendance, respectivement en 1957 et en 1965, après plus d'un siècle d'interaction à divers niveaux entre les Etats Malais et les Etablissements des détroits dans le cadre colonial britannique. Cette coopération ne concernait manifestement pas uniquement les aides à la navigation — notamment la gestion des phares —, mais portait aussi sur les domaines de la défense, des chemins de fer, de l'approvisionnement en eau, des télécommunications et de la météorologie. L'étroite interaction qui existait entre la Fédération de Malaya et Singapour a continué de s'intensifier jusqu'à l'intégration de cette dernière à la Fédération de Malaisie le 16 septembre 1963. Et même après l'accession de Singapour à l'indépendance le 9 août 1965, les deux pays sont restés étroitement liés. Ainsi, aux termes de l'accord de séparation, la Malaisie devait continuer de participer à la défense de Singapour⁶²⁰. La marine de la République de Singapour ne fut «officiellement constituée [que] le 1^{er} avril 1975»⁶²¹. Pendant la période allant du 12 juillet 1958 au début des années quatre-vingt, la marine royale malaisienne était pour l'essentiel stationnée à sa base navale de Woodlands à Singapour. Il aura fallu attendre la fin de 1997 pour que la Malaisie évacue cette base et la restitue à Singapour⁶²².

488. L'administration du phare Horsburgh par les Etablissements des détroits constitue un élément parmi d'autres de cette interaction. Tandis que plusieurs phares importants du système des phares des détroits étaient administrés depuis Singapour, d'autres l'étaient à partir de stations situées ailleurs dans les Etablissements des détroits⁶²³. Ce système fut mis en place sans préjudice des questions de souveraineté territoriale. Le cas de deux des cinq «groupes de phares de Singapour» qui, bien qu'administrés depuis la station de Singapour, étaient situés sur le territoire du Johor, le démontre clairement⁶²⁴.

489. Le caractère de PBP, autre élément à prendre en considération dans l'examen de la conduite des Parties, n'est pas davantage examiné dans le mémoire de Singapour. Ainsi que l'a indiqué la Malaisie dans son mémoire, compte tenu de la très faible superficie de l'île et de l'autorisation accordée d'y construire le phare Horsburgh, la conduite à laquelle on peut s'attendre de la part de la Malaisie concerne les espaces maritimes situés autour de l'île et se manifeste notamment par l'utilisation de ces eaux, par des patrouilles navales et par des activités de délimitation maritime⁶²⁵. La Malaisie a déjà examiné dans son mémoire les principaux éléments de sa conduite⁶²⁶. Ils font l'objet d'un examen complémentaire à la section C du présent chapitre.

⁶²⁰ Voir la déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, CMM, vol. 2, annexe 4, par. 21.

⁶²¹ MS, par. 6.70.

⁶²² Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, par. 11-15, 21-25.

⁶²³ A savoir, Malacca et Penang. Voir ci-dessus, par. 322.

⁶²⁴ Voir ci-dessus, par. 324.

⁶²⁵ MM, par. 269.

⁶²⁶ MM, par. 270-282.

ii) Coopération dans le détroit de Singapour en matière de sécurité maritime et questions connexes

230

490. Comme on pouvait s'y attendre, la conduite en ce qui concerne la sécurité maritime et les questions connexes dans les détroits de Singapour et de Malacca est depuis longtemps marquée par la coopération entre les Etats côtiers que sont l'Indonésie, la Malaisie et Singapour. Cette coopération est particulièrement visible dans les domaines techniques. Des experts en sécurité maritime, en hydrographie et disciplines connexes des trois Etats travaillent en étroite collaboration sur des questions aussi variées que la mise en œuvre du dispositif de séparation du trafic des détroits, la réalisation commune de levés hydrographiques dans la région ainsi que la protection de l'environnement.

491. On peut citer plusieurs exemples de la participation de la Malaisie à ces initiatives de coopération. *Premièrement*, une étroite collaboration est établie avec Singapour et l'Indonésie dans le cadre du groupe tripartite d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour («TTEG»). Ce point a été examiné au chapitre précédent à propos des allégations formulées par Singapour selon lesquelles la Malaisie n'aurait pas revendiqué la souveraineté sur PBP à une réunion de ce groupe où Singapour avait indiqué que la présence de deux épaves «avait été confirmée» à proximité du phare Horsburgh⁶²⁷.

492. Le TTEG est un cadre tripartite dans lequel les experts examinent ensemble des problèmes techniques posés par la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour. Le dispositif de séparation du trafic des détroits est né d'initiatives concertées lancées par les trois Etats côtiers⁶²⁸. La Malaisie a activement participé à cette entreprise et cette participation témoigne de l'intérêt qu'elle porte à la région où se trouvent PBP et ses eaux environnantes. Le TTEG n'a cependant pas vocation à s'occuper des questions bilatérales.

231

493. *Deuxièmement*, et comme précédemment indiqué, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie ont présenté, dans le cadre du sous-comité de l'OMI sur la sécurité de la navigation, une proposition commune visant à mettre en place un «système obligatoire de comptes rendus de navires dans les détroits de Malacca et de Singapour»⁶²⁹. La participation de la Malaisie à ce projet témoigne elle aussi de son intérêt pour la région où se trouvent PBP et ses eaux environnantes.

494. *Troisièmement*, la Malaisie, aux côtés de Singapour et de l'Indonésie, a pendant de nombreuses années pris activement part à la réalisation commune de levés hydrographiques dans les eaux des détroits de Malacca et de Singapour, y compris autour de PBP. En 1964, époque où Singapour faisait partie de la Fédération de Malaisie, la marine royale malaisienne fut chargée d'effectuer les levés dans les eaux malaises, le long des côtes et en pleine mer. Elle se dota l'année suivante d'un service hydrographique afin de disposer des données hydrographiques, nécessaires à la défense du pays.

495. Dans une lettre en date du 24 février 1967 adressée au secrétaire du ministère des transports de la Malaisie, le directeur des affaires maritimes de la Malaisie évoque la responsabilité qui incombait à la marine royale malaisienne de réaliser des levés hydrographiques, en ces termes :

⁶²⁷ Voir ci-dessus, par. 451-454.

⁶²⁸ Voir l'annexe B du rapport du GETT ; CMM, vol. 3, annexe 49.

⁶²⁹ Voir ci-dessus, par. 365.

«3. Comme vous le savez, la marine royale malaisienne a mis sur pied un service hydrographique placé sous la direction d'un hydrographe qu'elle a elle-même détaché. Le premier navire utilisé pour effectuer des levés sera prochainement réarmé, puis mis en service dans quelques mois. Par ailleurs, le personnel additionnel nécessaire à la réalisation des levés est soit en cours de formation, soit déjà formé.

4. Aux termes des accords déjà conclus sur la répartition des responsabilités concernant les levés, la marine royale malaisienne devait être chargée de l'ensemble des eaux malaises, à l'exception des eaux portuaires.»⁶³⁰

232

496. A titre d'exemple, le KD *Perantau*, bateau de la marine royale malaisienne affecté à la réalisation des levés, a effectué au cours des mois de mars et d'avril 1974 un levé de la zone autour de PBP. Le rapport du troisième levé hydrographique commun réalisé dans les détroits de Malacca et de Singapour indique que cette opération incluait des participants venus d'Indonésie, du Japon et de Singapour⁶³¹. Avant de procéder au levé de la région où se trouvait PBP, l'équipe installa une échelle de marée sur la jetée du phare Horsburgh⁶³². Lors d'un levé ultérieur réalisé au cours des mois de juillet à octobre 1974, la marine royale malaisienne installa une échelle de marée au pied du phare Horsburgh⁶³³.

497. Parce qu'ils ont été réalisés conjointement dans les eaux des trois Etats participants, ces levés hydrographiques ne sont pas représentatifs de la seule conduite de la Malaisie. Ils montrent néanmoins que la Malaisie et son personnel ont toujours collaboré à la cartographie des eaux autour de PBP, que le phare qui s'y trouvait leur a servi de station et qu'ils ont débarqué sur l'île pour procéder à leurs levés. Comme pour les exemples d'initiatives de coopération précédemment cités, la participation de la Malaisie aux levés hydrographiques témoigne de l'intérêt que celle-ci n'a cessé de porter à PBP et ses eaux environnantes.

498. *Quatrièmement*, ayant à l'esprit ce qui vient d'être dit au sujet des initiatives de coopération, il est opportun d'examiner l'allégation de Singapour sur le silence de la Malaisie. Dans son mémoire, Singapour prétend que «personne n'aurait attendu de la Malaisie qu'elle reste silencieuse lorsque, en diverses occasions solennelles, des décisions internationales concernant le régime juridique des eaux dans la région ont été prises.»⁶³⁴. Singapour mentionne notamment deux «occasions essentielles» où l'on aurait pu attendre de la Malaisie qu'elle formule des réserves. Selon Singapour, la première occasion s'était présentée lors de «[l']adoption de la déclaration conjointe sur les détroits de Malacca et de Singapour, signée par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour le 16 novembre 1971»⁶³⁵. La seconde, lors des «discussions qui ont abouti,

233

⁶³⁰ Lettre du 24 février 1967 adressée au secrétaire du ministère des transports à Kuala Lumpur par J. Groves, directeur des affaires maritimes de la Malaisie, par. 3-4, CMM, vol. 3, annexe 39.

⁶³¹ Rapport du troisième levé hydrographique commun réalisé dans les détroits de Malacca et de Singapour, août 1974, p. 13, CMM, vol. 3, annexe 41.

⁶³² *Ibid.*

⁶³³ Rapport du quatrième levé hydrographique commun réalisé dans les détroits de Malacca et de Singapour, avril 1975, p. 18, CMM, vol. 3, annexe 42.

⁶³⁴ MS, par. 7.19.

⁶³⁵ MS, par. 7.19 ; annexe 116.

le 14 novembre 1977, à l'adoption par l'Assemblée de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) de sa résolution 375 (X) établissant un nouveau dispositif de navigation dans la zone du phare Horsburgh⁶³⁶. Aucun de ces deux exemples ne confirme la thèse avancée par Singapour.

499. Ainsi qu'il ressort de la déclaration à la presse reproduite à l'annexe 116 du mémoire de Singapour, l'«occasion» de novembre 1971 était une déclaration conjointe que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour avaient publiée après avoir tenu des consultations «en vue d'adopter une position commune sur les questions relatives aux détroits de Malacca et de Singapour». La déclaration ne mentionnait pas PBP et n'abordait pas des questions ayant trait à la souveraineté sur un quelconque territoire, terrestre ou maritime. Les paragraphes les plus importants de cette déclaration énonçaient simplement ce qui suit :

- « i) les trois gouvernements conviennent que les Etats côtiers intéressés sont responsables de la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour ;
- ii) les trois gouvernements s'entendent sur la nécessité d'une coopération tripartite en matière de sécurité de la navigation dans les deux détroits ;
- iii) les trois gouvernements conviennent de créer dans les meilleurs délais un organe de coopération pour coordonner l'action menée pour la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour, et dont les seuls membres seraient les trois Etats côtiers intéressés.»⁶³⁷

Cette consultation n'appelait nullement la Malaisie à formuler une réserve sur ses droits territoriaux tant à l'égard de PBP qu'à l'égard de toute autre partie de son territoire terrestre ou maritime. Rien dans la consultation ne justifiait une telle réserve, que ce soit de la part de la Malaisie ou de Singapour d'ailleurs.

234

500. Il en va de même de l'autre «occasion» invoquée par Singapour : l'adoption par l'OMCI de la résolution A.375 X) du 14 novembre 1977. Cette résolution visait à adopter «un nouveau système d'organisation du trafic dans les détroits de Malacca et de Singapour, notamment un dispositif de séparation du trafic, des chenaux profonds ainsi que la réglementation énoncée aux annexes I à V de cette résolution»⁶³⁸. La résolution approuvait «l'impératif pour tous les pétroliers naviguant dans les détroits d'être dûment couverts par une assurance appropriée et par des régimes d'indemnisations en cas de dommages causés par la pollution pétrolière, y compris les coûts de nettoyage»⁶³⁹. La résolution ne portait pas sur la zone du phare Horsburgh en particulier, comme le prétend Singapour dans ses écritures, mais sur la navigation dans l'ensemble des détroits de Malacca et de Singapour. Elle n'avait absolument rien à voir avec des questions pendantes de souveraineté terrestre ou maritime⁶⁴⁰. L'occasion de la résolution A.375 X) de l'OMCI n'appelait donc nullement la Malaisie à formuler une quelconque réserve ou déclaration relative à ses droits territoriaux à l'égard de PBP. Rien dans la résolution ou dans les consultations qui l'ont précédée ne légitimait une telle réserve ou déclaration, comme le prouve également le fait que Singapour s'est elle aussi abstenue de toute déclaration au sujet de l'île.

⁶³⁶ MS, par. 7.19 ; annexe 134.

⁶³⁷ MS, annexe 116, p. 1007-1008.

⁶³⁸ OMCI, résolution 375 (X) du 14 novembre 1977, sixième paragraphe du préambule ; MS, vol. 3, annexe 134, p. 1057.

⁶³⁹ *Ibid.*, septième paragraphe du préambule ; MS, vol. 3, annexe 134, p. 1057.

⁶⁴⁰ *Ibid.*, MS, vol. 3, annexe 134, p. 1060.

iii) La portée de la conduite de la Malaisie

501. Singapour prétend que la Malaisie n'a jamais accompli d'actes de souveraineté à l'égard de PBP et qu'elle a formellement reconnu la souveraineté de Singapour sur cette île. C'est inexact. Dans son mémoire, la Malaisie attire l'attention sur divers éléments de sa conduite qui confirment sa souveraineté sur PBP. La conduite qu'elle invoque à l'appui de son titre n'était pas uniquement unilatérale, mais bilatérale, la Malaisie agissait de concert avec Singapour. Cette conduite bilatérale consiste en :

- 235** — l'accord de 1927 relatif aux eaux territoriales des Etablissements des détroits et du Johor, dans lequel sont précisées de façon détaillée les limites territoriales de Singapour⁶⁴¹ ;
- le système des phares des détroits⁶⁴² ; et
- la correspondance de 1953⁶⁴³.

502. La Malaisie a en outre déjà examiné dans son mémoire certains éléments de sa conduite unilatérale (ou impliquant un Etat tiers) qui confirment aussi son titre. Ces éléments sont les suivants :

- les cartes marines malaisiennes de 1968 qui situent PBP et ses eaux environnantes dans les eaux territoriales malaisiennes⁶⁴⁴ ;
- l'accord pétrolier de 1968 conclu entre le Gouvernement de la Malaisie et la *Continental Oil Company of Malaysia*⁶⁴⁵ ;
- la délimitation, en 1969, de la mer territoriale de la Malaisie dans la zone autour de PBP⁶⁴⁶ ;
- l'accord Indonésie-Malaisie de 1969 sur le plateau continental⁶⁴⁷.

D'autres éléments de la conduite de la Malaisie à l'égard de PBP sont examinés dans la section C ci-après.

B. La correspondance de 1953

503. Singapour affirme que la Malaisie «a expressément déclaré qu'elle ne revendiquait pas le titre sur Pedra Branca, confirmant par là même de manière formelle qu'[elle] reconnaissait la souveraineté de Singapour»⁶⁴⁸. Au chapitre VIII de son mémoire, Singapour examine longuement cette question en se fondant sur un échange de correspondance qui eut lieu en 1953 entre le secrétaire colonial de Singapour et le secrétaire d'Etat par intérim du Johor. Singapour affirme que la lettre envoyée par le secrétaire d'Etat par intérim du Johor «mit un point final à la question du

⁶⁴¹ MM, par. 190-192, 220-221.

⁶⁴² MM, par. 222-234 ; voir ci-dessus, chap. 7.

⁶⁴³ MM, par. 235-243.

⁶⁴⁴ MM, par. 270-273.

⁶⁴⁵ MM, par. 274-278.

⁶⁴⁶ MM, par. 279.

⁶⁴⁷ MM, par. 280-281.

⁶⁴⁸ MS, par. 7.29.

236 statut de Pedra Branca par rapport au Johor»⁶⁴⁹, qu'elle contenait «un engagement solennel sur lequel Singapour était en droit de compter, ce qu'elle a effectivement fait»⁶⁵⁰ et qu'elle était une «déclaration unilatérale obligatoire faite en réponse à une demande précise»⁶⁵¹.

504. Nous prions la Cour de bien vouloir se reporter au mémoire de la Malaisie qui contient un examen complet de la correspondance de 1953⁶⁵². Les observations qui suivent sont simplement formulées à titre complémentaire.

505. Singapour invoque la lettre du secrétaire d'Etat par intérim du Johor dans laquelle il déclare que «le Gouvernement du Johor ne revendique pas la propriété de Pedra Branca». Singapour affirme que cela équivaut à une déclaration de non-revendication du titre ou à une déclaration unilatérale obligatoire sur laquelle Singapour était en droit de compter.

506. Mais Singapour omet de préciser que la lettre du secrétaire colonial de Singapour au conseiller britannique du Johor, à laquelle le secrétaire d'Etat par intérim du Johor finit par répondre, compromet la thèse qu'elle défend à présent, à savoir qu'elle aurait acquis un titre sur PBP par la «prise de possession légale» de l'île par la Grande-Bretagne au cours de la période allant de 1847 à 1851. En 1953, année où le secrétaire colonial de Singapour écrivit au conseiller britannique du Johor, Singapour, qui était encore une colonie britannique, n'estimait de toute évidence pas qu'elle avait acquis PBP de cette manière.

237 507. Singapour n'examine pas non plus le fond de la demande que M. J. D. Higham adressa au nom du secrétaire colonial de Singapour au conseiller britannique du Johor. La lettre de Higham datée du 12 juin 1953 contient, comme l'a indiqué Singapour dans son mémoire, deux annexes⁶⁵³. L'annexe A reproduit un extrait du traité Crawford et l'annexe B, un «extrait d'une dépêche datée du 28 novembre 1844 adressée au gouverneur-général du Bengale par le gouverneur de Singapour». Il s'agit du paragraphe dans lequel le gouverneur se réfère à l'autorisation accordée par Johor de construire un phare : «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». Entre les mots «Ce rocher» et le membre de phrase «fait partie des territoires du rajah du Johor», figure le rajout «[c'est-à-dire Pedra Branca]».

508. Cette lettre montre clairement que Singapour avait connaissance du fait que PBP faisait partie du Sultanat de Johor, que l'autorisation de construire le phare s'appliquait aussi à cette île et que la mention, dans la dépêche du gouverneur, d'un prétendu «consentement de cession à titre gracieux» ne prouvait pas qu'un transfert de souveraineté avait eu lieu. La teneur même de la lettre corrobore ce dernier point. Les autorités britanniques à Singapour cherchaient «à clarifier le statut de Pedra Branca». Après avoir mentionné l'annexe B, Higham poursuivait ainsi : «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 Johor l'a cédé ou en a disposé de toute autre manière.» Cette lettre montre qu'en 1953, les autorités britanniques considéraient que l'autorisation de 1844 de construire le phare sur PBP équivalait à un transfert de propriété. Elles attendaient du conseiller britannique du Johor qu'il leur confirme

⁶⁴⁹ MS, par. 8.11.

⁶⁵⁰ MS, par. 8.17 ; voir aussi par. 8.35.

⁶⁵¹ MS, par. 8.18.

⁶⁵² MM, par. 235-243 et annexes 67-70.

⁶⁵³ MS, vol. 6, annexe 93, p. 923.

l'existence ou non d'un bail, d'une concession ou d'une cession, ou qu'il leur dise si PBP avait été aliéné de toute autre manière. Il ne faut pas oublier que la lettre du secrétaire d'Etat par intérim du Johor répondait à la lettre que le secrétaire colonial de Singapour avait adressée au conseiller britannique du Johor.

238

509. De surcroît, bien que Singapour mentionne la lettre que le secrétaire colonial de Singapour adressa le 13 octobre 1953 au *Master Attendant* de Singapour⁶⁵⁴, elle n'en examine pas pour autant l'élément central. Le secrétaire colonial de Singapour y indique que sur le fondement de la déclaration du secrétaire d'Etat par intérim du Johor, «l'attorney general admet que *nous pouvons revendiquer* [l'île] comme territoire de Singapour»⁶⁵⁵. La communication interne que le secrétaire colonial adressa le 2 octobre 1953 à l'*Attorney General* de Singapour, reproduite à l'annexe 70 du mémoire de la Malaisie, confirme le commentaire de ce dernier lorsqu'il écrit : «J'estime que, sur le fondement [de la déclaration du secrétaire d'Etat par intérim], *nous pouvons revendiquer* Pedra Branca comme faisant partie du territoire de Singapour»⁶⁵⁶.

510. Il est à noter que ni l'*Attorney General* ni le secrétaire colonial de Singapour n'ont répondu à la déclaration du secrétaire d'Etat par intérim du Johor en faisant par exemple valoir que «cela confirm[ait] que Pedra Branca fai[sai]t partie du territoire de Singapour». Pour eux, l'île ne faisait *jusqu'alors* pas partie du territoire de Singapour. En outre, ils ne cherchèrent nullement à traduire dans les faits la teneur de leur échange de correspondance : à aucun moment jusque peu avant la date critique, Singapour ne revendiqua PBP. Elle ne modifia pas sa conduite d'un iota : elle continua d'agir comme avant en se contentant d'administrer le phare. Elle n'étendit pas ses eaux territoriales et rien dans sa conduite ne pouvait être interprété comme une revendication de souveraineté. La question ne fit l'objet d'aucune autre déclaration. Si Singapour prétend aujourd'hui qu'elle avait en fait pris acte de la déclaration du secrétaire d'Etat par intérim du Johor, rien ne permet d'établir que ce fut bien le cas. Au contraire, il ressort clairement des activités ultérieures de Singapour qu'elle continua à traiter PBP comme ne relevant pas de son territoire.

511. Il n'est pas étonnant que le *Master Attendant* de Singapour, qui connaissait très bien le système des phares des détroits, n'ait pas réagi à la note du secrétaire colonial de Singapour et qu'il n'ait pris aucune mesure visant à revendiquer PBP ou à encourager quiconque à le faire.

239

512. Ainsi que l'a souligné la Malaisie dans son mémoire⁶⁵⁷, alors même qu'avait lieu l'échange de correspondance en 1953, le bureau des affaires rurales de Singapour publia une liste détaillée des îles qui étaient placées sous son contrôle. PBP ne figurait pas sur cette liste. Et le bureau des affaires rurales n'était pas le seul dans ce cas. Pendant longtemps, divers organes officiels de Singapour ont dressé des listes détaillées des îles qui étaient censées faire partie de Singapour : il n'est fait mention de PBP dans aucune de ces listes⁶⁵⁸. Cela prêche à conclure que Singapour considérait systématiquement que PBP ne faisait pas partie de son territoire.

⁶⁵⁴ MS, par. 8.35 et note de bas de page 376.

⁶⁵⁵ MS, annexe 97 ; les italiques sont de nous.

⁶⁵⁶ MM, annexe 70 ; les italiques sont de nous.

⁶⁵⁷ MM, par. 213-216.

⁶⁵⁸ MM, par. 207-218.

513. A la même époque, la gestion courante du phare d'Horsburgh ainsi que des tâches similaires effectuées sur les autres phares, notamment celui de Pulau Pisang, étaient classées dans les rapports annuels successifs du ministère de la marine de Singapour sous la rubrique «Groupe de phares de Singapour»⁶⁵⁹. Ces rapports attestent que les eaux autour du phare Horsburgh relevaient de la Malaisie et non de Singapour⁶⁶⁰.

514. Quoi qu'il en soit, l'échange de correspondance de 1953 n'est pas décisif. Si du point de vue de la Malaisie, il n'est pas un modèle de clarté, il ne joue pas non plus en faveur de la cause de Singapour. En effet, il montre qu'en 1953, Singapour considérait que PBP ne faisait pas partie de son territoire, comme le confirme sa conduite en d'autres occasions à la même époque. Après 1953, Singapour ne chercha nullement à revendiquer PBP et n'invoqua pas davantage cet échange de correspondance à d'autres fins. Quant à la Fédération de Malaya, sa conduite dans les années qui suivirent ne laisse aucun doute que, pour elle, le statut de PBP et de ses eaux environnantes restait inchangé.

C. La conduite de la Malaisie confirme son titre

240

515. Singapour prétend que la Malaisie n'a jamais accompli d'acte de souveraineté à l'égard de PBP⁶⁶¹. La Malaisie a démontré dans son mémoire puis de manière plus détaillée ci-dessus que cela est faux⁶⁶². Sans pour autant reprendre cette analyse déjà faite, il est utile de la compléter par l'examen de deux nouveaux éléments de la conduite de la Malaisie qui confirment son titre. Il s'agit, premièrement, de l'utilisation des eaux autour de PBP comme zones de pêche traditionnelle par les pêcheurs du sud-est du Johor et, deuxièmement, des patrouilles effectuées dans ces eaux par la marine royale malaisienne. Cet examen permettra de démontrer que PBP a toujours été considérée, dans les faits et dans les esprits, tant par des particuliers (les pêcheurs du Johor) que par l'Etat (les patrouilles navales), comme faisant partie du territoire malaisien.

i) L'utilisation des eaux de PBP par les pêcheurs du Johor

516. PBP est située à 7,7 milles marins du Johor continental et à 6,8 milles marins de Pulau Pemanggil, l'île malaisienne la plus proche. Pulau Pemanggil fait partie d'un chapelet de petites îles situées immédiatement au large de la côte du Johor face à Tanjung Penyusoh (Point Romania), appelé îles Romania ou îles Lima. Pulau Lima et Pulau Besar figurent parmi les autres îles de ce chapelet.

517. Sungai Rengit est le principal village de pêcheurs de cette partie de la côte du Johor. Il est situé à environ 10 milles marins de PBP et à quelque 5 milles marins de Pulau Besar et Pulau Lima⁶⁶³. Ainsi que l'attestent MM. Idris Bin Yusof et Saban Bin Ahmad dans leurs déclarations, les pêcheurs du Johor pratiquent depuis des générations la pêche traditionnelle dans les eaux autour de PBP⁶⁶⁴.

⁶⁵⁹ Voir plus haut, par. 329.

⁶⁶⁰ Voir plus haut, par. 324, 359-362.

⁶⁶¹ MS, par. 6.112.

⁶⁶² Voir MM, chap. 7.

⁶⁶³ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 2.

⁶⁶⁴ *Ibid.*, par. 5, 10. Voir également la déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad ; CMM, vol. 2, annexe 6, par. 4.

241

518. Selon la taille du bateau et la puissance du moteur, il faut aux pêcheurs de Sungai Rengit trente à quatre vingt-dix minutes pour gagner PBP⁶⁶⁵. Les petits voiliers de pêche des générations précédentes mettaient environ cinq heures pour faire la traversée⁶⁶⁶. A cette époque, les pêcheurs restaient en mer au moins un jour. Aujourd'hui, les pêcheurs locaux ont pour habitude de sortir en mer soit de l'aube au crépuscule, soit en fin d'après-midi jusqu'à l'aube le lendemain matin⁶⁶⁷.

519. PBP se trouve à 25,5 milles marins du point le plus proche de la côte de Singapour⁶⁶⁸ et à quelque 35 milles marins du port de Singapour⁶⁶⁹. Selon la taille du bateau et la puissance du moteur, un pêcheur mettrait depuis le port de Singapour trois à cinq heures pour rejoindre PBP⁶⁷⁰. Avant l'arrivée des bateaux à moteurs, il aurait fallu à un petit voilier quinze à vingt-cinq heures pour faire cette traversée.

520. Les déclarations sous serment de deux pêcheurs locaux, M. Idris Bin Yusof et M. Saban Bin Ahmad, sont annexées au présent contre-mémoire. Leurs témoignages sont représentatifs d'un plus vaste ensemble de témoignages similaires recueillis auprès des pêcheurs de Sungai Rengit.

521. Idris Bin Yusof est né en 1945 à Sungai Rengit. Il est devenu pêcheur aux alentours de 1958-1959 lorsqu'il était encore adolescent et n'a jamais cessé d'exercer cette profession depuis. En 1979, il a été nommé à la tête du groupe de pêcheurs de Sungai Rengit à qui le département local des pêches du Johor avaient octroyé des permis les autorisant à pêcher au-delà des 3 milles marins au large de la côte du Johor. Il a exercé cette fonction jusqu'en 2000. Sa mission consistait à soutenir les pêcheurs du groupe et à faire valoir leurs intérêts. Depuis 2003, il est membre du conseil d'administration et vice-président de l'association des pêcheurs de Pengerang⁶⁷¹. Dans sa déposition au sujet des activités des pêcheurs de Sungai Rengit, au Johor, dans les eaux autour de PBP, il relate à la fois son expérience propre et des faits dont il a eu connaissance en raison de ses fonctions représentatives.

242

522. Saban Bin Ahmad est né en 1948 à Sungai Rengit dans une famille de pêcheurs. Son grand-père et son père exercèrent ce métier avant lui. Il commença à pêcher avec ce dernier en 1957 alors qu'il était âgé de neuf ans. Par suite des mesures prises en 1986 par la marine et la police maritime de Singapour visant à empêcher les pêcheurs du Johor de pêcher dans les eaux autour de PBP, Saban Bin Ahmad ne pêche presque plus, préférant travailler dans son entreprise de pâte de crevette, denrée utilisée dans la cuisine malaise traditionnelle⁶⁷². Dans sa déposition au sujet des activités des pêcheurs de Sungai Rengit, au Johor, dans les eaux autour de PBP, il relate à la fois son expérience propre et des faits dont il a eu connaissance en raison de l'influence dont il jouit au sein de la communauté de pêcheurs de Sungai Rengit.

⁶⁶⁵ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 12 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 6.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, par. 4.

⁶⁶⁷ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 13 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 7.

⁶⁶⁸ MM, par. 32.

⁶⁶⁹ Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, CMM, vol. 2, annexe 4, par. 47.

⁶⁷⁰ *Ibid.*, par. 48.

⁶⁷¹ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 1-4.

⁶⁷² Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 1-3, 14.

523. Les dépositions d'Idris Bin Yusof et de Saban Bin Ahmad démontrent que les pêcheurs de Sungai Rengit pratiquaient depuis des générations la pêche traditionnelle dans les eaux autour de PBP lorsque Singapour, dans la seconde moitié des années quatre-vingt, a commencé à les en empêcher par un recours péremptoire à ses forces navales et à sa police maritime. Point n'est besoin d'expliquer l'importance que les eaux de PBP revêtent aux yeux des pêcheurs de Sungai Rengit. Relativement abritées, elles attirent une multitude de poissons d'espèces très variées et sont facilement accessibles depuis Sungai Rengit. L'île servait aussi de refuge aux pêcheurs par gros temps.

243

524. Les eaux autour de PBP sont relativement abritées en comparaison avec les eaux plus profondes à proximité de la côte du Johor, qui sont traversées par des courants plus forts et par le principal chenal de navigation internationale⁶⁷³. La carte 5403 de l'Amirauté (pliée en troisième de couverture du présent volume) indique que la profondeur des eaux aux abords immédiats de PBP varie entre un maximum de 23 brasses (138 pieds ou 42,1 mètres) et un minimum de 10 brasses tout au plus (60 pieds ou 18,3 mètres) et qu'elle s'établit en moyenne entre 12 et 14 brasses (72 à 84 pieds ou 21,9 à 25,8 mètres). Pendant la journée, quand les poissons, qui voient les filets et les évitent, ont tendance à rester en profondeur, la pratique habituelle consiste à pêcher à la ligne. Les filets, d'une largeur d'environ 8 à 10 mètres, sont utilisés la nuit lorsque les poissons remontent près de la surface⁶⁷⁴. Ni les lignes ni ces filets ne seraient efficaces dans les eaux plus profondes et plus agitées près du Johor continental, qui, de toute façon, sont pauvres en poisson⁶⁷⁵.

525. Dans sa déposition, Saban Bin Ahmad témoigne de la grande variété de poissons dans les eaux autour de PBP⁶⁷⁶. Il s'agit de poissons dont la valeur marchande est moyenne⁶⁷⁷. Les pêcheurs de Sungai Rengit vendaient habituellement leur pêche à des intermédiaires sino-malais locaux⁶⁷⁸.

244

526. Les deux témoins mentionnent la facilité avec laquelle on rejoint les eaux de PBP depuis Sungai Rengit⁶⁷⁹. Ils attestent également de manière anecdotique, en faisant part de l'expérience de plusieurs générations, l'abondance particulière du poisson dans ces eaux. Ainsi, Idris Bin Yusof indique qu'«en un jour de pêche dans les eaux autour de PBP, un pêcheur pouvait espérer attraper autant de poissons qu'en trois ou quatre jours de pêche dans d'autres zones»⁶⁸⁰.

⁶⁷³ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 10 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 9.

⁶⁷⁴ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 7 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 8.

⁶⁷⁵ Voir aussi, à ce sujet, la déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, CMM, vol. 2, annexe 4, par. 80.

⁶⁷⁶ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 8. Voir aussi la déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 13.

⁶⁷⁷ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 8. Voir aussi la déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 13.

⁶⁷⁸ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 8. Voir aussi la déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 5.

⁶⁷⁹ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 10 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 6.

⁶⁸⁰ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 10.

Saban Bin Ahmad relate que, d'après une histoire que son grand-père lui avait racontée, «il y avait tellement de poissons dans les eaux autour de PBP que, lorsqu'un mariage était célébré, il n'était pas nécessaire d'aller pêcher avant la veille de l'événement. Ils étaient sûrs et certains de faire une bonne pêche»⁶⁸¹.

527. Il est également fait mention dans les déclarations que les pêcheurs pouvaient s'abriter sur l'île par gros temps. Idris Bin Yusof déclare que :

«Même pour les pêcheurs de Sungai Rengit qui avaient de très petits bateaux, PBP était un bon endroit pour pêcher étant donné que l'île leur offrait un abri. Quand la mer était démontée, les pêcheurs pouvaient tirer leurs bateaux sur les rochers et trouver refuge dans le phare. Les gardiens du phare étaient serviables et leur offraient le gîte et le couvert.»⁶⁸²

Le témoignage de Saban Bin Ahmad, fondé sur sa propre expérience et sur celles de son grand-père et de son père, confirme ces déclarations :

«PBP est utilisée pour la pêche traditionnelle par les pêcheurs de Sungai Rengit, au Johor, depuis des générations. Je me souviens des histoires que racontaient mon père et mon grand-père sur la pêche dans ces eaux. A leur époque, on utilisait des bateaux à voile et à rames. Selon le vent, il leur fallait environ cinq heures pour rejoindre PBP. Ils s'abritaient dans les eaux autour de l'île. En cas de mauvais temps, ils tiraient les bateaux sur les rochers et étaient invités par les gardiens du phare à se réfugier dans l'édifice...

En général, je ne débarquais pas sur PBP, préférant jeter l'ancre dans les eaux autour de l'île pour pêcher. Toutefois, depuis les années soixante, j'ai débarqué sur l'île environ 10 fois. Un jour, ma pêche était si fructueuse que j'ai dû laisser un sac de poissons sur les rochers pour revenir le chercher le lendemain. En d'autres occasions, les gardiens du phare m'ont aidé et m'ont offert le gîte. Je me rappelle notamment de trois gardiens : Samy, un indien, Salim, un anglais converti à l'Islam, et Thomas, qui était chinois. Je me rappelle tout particulièrement de Samy et Salim en raison de la gentillesse qu'ils m'ont témoignée. En général, il y avait aussi d'autres personnes dans le phare, dont un cuisinier et un aide pour le phare. Au cours des années soixante et soixante-dix, les gardiens et le reste du personnel étaient relevés une fois par mois.»⁶⁸³

245

Chaque année d'avril à octobre, les pêcheurs de Sungai Rengit sortaient en mer entre dix à vingt jours par mois pour pêcher dans les eaux autour de PBP⁶⁸⁴. Ils mouillaient près de l'île — peut-être à 100 mètres de distance — pour pêcher⁶⁸⁵.

528. Au fil du temps, les pêcheurs de Sungai Rengit nouèrent des liens avec les gardiens du phare Horsburgh. Selon Idris Bin Yusof :

⁶⁸¹ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 5.

⁶⁸² Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 11.

⁶⁸³ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, 11, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 4.

⁶⁸⁴ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 8 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 6.

⁶⁸⁵ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 13 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 11.

«Les pêcheurs étaient convenus avec les gardiens du phare qu'ils les approvisionneraient en vivres achetés à Sungai Rengit en échange d'un abri et de pétrole. Les vivres que les pêcheurs apportaient aux gardiens consistaient d'huile alimentaire, de pain, de biscuits, d'autres aliments et parfois de cigarettes. Si les gardiens du phare se retrouvaient à court de ces denrées, ils pouvaient attendre une semaine avant d'être ravitaillés de produits frais. Au lieu de patienter, ils donnaient de l'argent aux pêcheurs qui les approvisionnaient le lendemain.»⁶⁸⁶

De même, Saban Bin Ahmad déclare ce qui suit :

«En cas de mauvais temps, [mon père et mon grand-père] tiraient les bateaux sur les rochers et étaient invités par les gardiens du phare à s'abriter dans l'édifice. Les gardiens leurs offraient aussi le couvert. En échange, mon père et mon grand-père leur donnaient une petite portion de leur pêche ainsi que d'autres denrées telles que des légumes, des fruits, des piments, des noix de coco, ou tout ce dont les gardiens avaient besoin. Il en allait de même pour les autres pêcheurs de Sungai Rengit.»⁶⁸⁷

246

Idris Bin Yusof et Saban Bin Ahmad affirment tous deux que, jusqu'au milieu des années quatre-vingt, les pêcheurs du Johor avaient librement accès aux eaux autour de PBP. L'un et l'autre déclarent que la police maritime malaisienne était visiblement présente dans la zone⁶⁸⁸.

529. Alors que les pêcheurs utilisaient librement les eaux de PBP depuis des générations, les navires de la marine et de la police maritime de Singapour ont commencé, à partir de 1985-1986, à restreindre leur accès de façon péremptoire. Idris Bin Yusof relate ces faits de la manière suivante :

«La pêche autour de PBP n'était soumise à aucune restriction jusqu'aux environs de 1985 ou un peu après. A partir de cette date, la police maritime et la marine de Singapour ont commencé à nous arrêter, nous interdisant de mouiller à proximité de l'île. Ils faisaient valoir qu'il y avait des câbles sous l'eau et que nos ancres risquaient d'exercer une traction sur eux, ce qui nous électrocuterait. Je ne sais pas si c'était vrai ou s'ils cherchaient juste à nous faire peur. Depuis, il est interdit aux pêcheurs du Johor de jeter l'ancre dans un rayon d'un mille nautique de PBP. Avant cela, nous jetions l'ancre à environ 100 mètres de l'île.»⁶⁸⁹

De même, Saban Bin Ahmad fait la déclaration suivante:

«Jusqu'aux environs de 1986, je n'ai jamais été arrêté quand je me rendais à PBP. Une ou deux fois par mois, j'apercevais la police maritime malaisienne dans la zone mais elle ne m'a jamais empêché de passer. Jusqu'à cette époque, je n'avais jamais vu la police maritime de Singapour dans la zone. Pourtant, c'est à peu près à

⁶⁸⁶ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof ; CMM, vol. 2, annexe 5, par. 11.

⁶⁸⁷ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad ; CMM, vol. 2, annexe 6, par. 4.

⁶⁸⁸ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 14-15 ; déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad ; CMM, vol. 2, annexe 6, par. 12.

⁶⁸⁹ Déclaration sous serment d'Idris Bin Yusof, CMM, vol. 2, annexe 5, par. 15.

ce moment-là qu'elle a commencé à m'arrêter, disant que pénétrer dans la zone autour de l'île compromettrait les relations entre la Malaisie et Singapour. On ne m'a jamais donné aucune autre raison et on m'a ordonné d'aller pêcher à au moins un mille marin de l'île.»⁶⁹⁰

247

530. Ces dépositions ne signifient pas que le comportement des pêcheurs de Sungai Rengit, au Johor, constitue une conduite à titre de souverain de la Malaisie à l'égard de PBP. Ce sont des actes de particuliers⁶⁹¹. Il ressort en revanche clairement de ces dépositions que des générations de pêcheurs du Johor ont librement utilisé les eaux autour de l'île sans que cela n'ait jamais fait l'objet de contestations. La déposition de Saban Bin Ahmad au sujet de son arrestation par la police maritime indonésienne alors qu'il se trouvait dans les eaux situées au sud-est de PBP montre que les pêcheurs du Johor s'étaient fait une idée, fondée sur l'expérience, des limites des eaux malaisiennes ainsi que de leur droit de pêcher⁶⁹².

531. Il ressort également des dépositions que, jusqu'au milieu des années quatre-vingt, Singapour n'était absolument pas présente dans les eaux autour de PBP et qu'elle s'en désintéressait. Les gardiens singapouriens du phare Horsburgh ne s'inquiétaient manifestement pas non plus de la présence des pêcheurs du Johor dans les eaux autour de PBP et jusque sur l'île même.

532. Bien qu'on ne puisse totalement exclure que des pêcheurs de Singapour aient de temps à autre navigué dans les eaux de PBP avant le milieu des années quatre-vingt, ce n'était pas chose courante. Voici ce que le contre-amiral Thanabalasingam a déclaré au sujet des pratiques locales de pêche dans les eaux autour de l'île :

«Grâce aux fonctions que j'ai exercées dans la marine, j'étais au courant des pratiques des pêcheurs du sud-est du Johor dans les eaux autour de PBP. Permettez-moi de m'expliquer.

Durant la confrontation avec l'Indonésie de 1963 à 1966, la marine royale malaisienne patrouilla activement dans les eaux du détroit de Singapour, y compris autour de PBP. Pour des raisons de sécurité, tous les navires de la marine patrouillaient dans l'obscurité totale, tous feux éteints. La sécurité du navire, comme celle des autres bâtiments qui se trouvaient dans les parages, reposait donc entièrement dans les mains du commandant. Nous naviguions au radar.

248

Compte tenu de la confrontation et des conditions de navigation dans l'obscurité, nous devons être particulièrement vigilants. Chaque fois que nous identifions une petite embarcation de toute espèce, nous l'abordions et l'arraisonnions afin d'identifier les passagers, de connaître sa provenance et pour déterminer s'il s'agissait d'un bateau de pêche, d'un bateau utilisé pour le troc ou d'un bateau qui était impliqué dans l'insurrection. C'est ainsi que nous avons abordé à maintes reprises dans la zone autour de PBP nos propres bateaux de pêche, lesquels représentaient de loin le plus gros des bateaux qui naviguaient dans la zone. Une fois établi qu'ils étaient des bateaux de pêche malaisiens, nous les laissions repartir.

⁶⁹⁰ Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 12.

⁶⁹¹ Voir l'affaire de *l'île de Kasikili/Sedudu (Botswana/Namibie)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1999, p. 1105-1106, par. 98.

⁶⁹² Déclaration sous serment de Saban Bin Ahmad, CMM, vol. 2, annexe 6, par. 10.

Les bateaux qui se livraient au troc provenaient des îles de Riau et naviguaient pour l'essentiel à proximité de Singapour. Je ne me souviens pas avoir rencontré des bateaux de pêche de Singapour à proximité de PBP. Comme déjà indiqué, un petit bateau de pêche mettrait 3 à 5 heures pour rejoindre PBP depuis Singapour, ce qui représente une durée et une distance considérables pour un pêcheur local. Il n'est donc pas surprenant que les eaux autour de PBP aient été presque exclusivement utilisées par des pêcheurs du Johor.»⁶⁹³

ii) Les patrouilles de la marine royale malaisienne dans les eaux autour de PBP

533. Dans son mémoire, la Malaisie attire l'attention sur la lettre de promulgation et les cartes y annexées que le contre-amiral Thanabalasingam (qui était alors commodore et nommé depuis peu commandant en chef de la marine royale malaisienne) publia en juillet 1968. Cette lettre indiquait, aux fins des patrouilles effectuées par la marine royale malaisienne, les limites extérieures des eaux territoriales malaisiennes et les eaux faisant l'objet de revendications étrangères en Malaisie occidentale. L'une des cartes jointes à la lettre, la carte n° 2403, situe clairement PBP, Middle Rocks et South Ledge dans les eaux territoriales malaisiennes («ETM»). La lettre de promulgation figure à l'annexe 76 du mémoire de la Malaisie et la carte n° 2403 y est reproduite sous le numéro 25. Ainsi que l'a indiqué la Malaisie dans son mémoire, bien qu'elle relève de la pratique malaisienne interne, cette lettre de promulgation montre de manière claire et irréfutable que la Malaisie considérait PBP, Middle Rocks, South Ledge et leurs eaux environnantes comme faisant partie du territoire malaisien⁶⁹⁴.

249

534. Dans sa déclaration sous serment, jointe en annexe 4 du présent contre-mémoire, le contre-amiral Thanabalasingam, qui fut promu à ce grade en 1973, expose le contexte dans lequel la lettre de promulgation et les cartes furent publiées ainsi que la portée de ces documents. Il aborde un certain nombre de questions connexes, notamment *a*) la création de la marine royale de la Fédération de Malaya (devenue par la suite la marine royale malaisienne) par les Britanniques et son transfert au Gouvernement de la Fédération de Malaya le 1^{er} juillet 1958, *b*) l'installation de la marine royale malaisienne à la base navale de Woodlands à Singapour, *c*) le financement, les effectifs et le rôle de la marine royale de la Fédération de Malaya puis de la marine royale malaisienne, y compris en ce qui concerne la défense de Singapour, et *d*) la conduite de la marine royale malaisienne à l'égard de PBP au cours de la période allant de 1958 à 1976, c'est-à-dire la période dont le contre-amiral Thanabalasingam peut apporter un témoignage de première main. Les mesures mises en place concernant les patrouilles navales dans les eaux autour de PBP rapportées par le contre-amiral furent maintenues après son départ à la retraite de la marine en 1976, au-delà de la période de cristallisation du différend.

535. La section malaisienne de la marine royale britannique, créée avant la seconde guerre mondiale, est l'ancêtre de la marine royale de la Fédération de Malaya, qui devint par la suite la marine royale malaisienne («MRM»). La quasi-totalité des recrues de la section malaisienne étaient originaires des Etats malais, du Johor pour la plupart d'entre elles. Après la seconde guerre mondiale, la section malaisienne fut dissoute puis reconstituée en décembre 1948 sous le nom de Force navale de la Fédération de Malaya. Cette nouvelle entité, qui devint en août 1952 la marine royale malaisienne, était établie à la base navale de Woodlands à Singapour⁶⁹⁵.

⁶⁹³ Voir aussi, à ce sujet, la déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, CMM, vol. 2, annexe 4, par. 76-79.

⁶⁹⁴ MM, par. 270-273.

⁶⁹⁵ *Ibid.*, par. 11.

536. La Fédération de Malaya a accédé à l'indépendance le 31 août 1957. La Grande-Bretagne a donc pris les dispositions nécessaires pour lui transférer le commandement de la marine royale de la Fédération de Malaya. Le transfert a eu lieu le 1^{er} juillet 1958. Le 12 juillet 1958, la Grande-Bretagne lui a également transféré la base navale de Woodlands à Singapour, qui devint la base principale de la marine royale malaisienne. Celle-ci n'a finalement quitté la base navale de Woodlands que vers la fin de 1997, la restituant à Singapour⁶⁹⁶.

250

537. Jusqu'en 1975, Singapour ne possédait pas de force navale propre⁶⁹⁷. La Grande-Bretagne avait créé en 1934 une modeste force navale de réserve qui ne disposait toutefois pas de l'équipement pour sortir en mer⁶⁹⁸. Jusqu'en 1975, Singapour n'était pas en mesure d'effectuer des patrouilles dans les eaux autour de PBP. La Grande-Bretagne continua d'assurer la défense maritime de Singapour jusqu'à ce que celle-ci se joigne à la Fédération de Malaya le 16 septembre 1963. Durant les années qui suivirent immédiatement l'accession à l'indépendance de Singapour le 9 août 1965, la Malaisie continua d'être en partie responsable de la défense de l'île en vertu de l'accord de séparation de 1965⁶⁹⁹. Pendant la période de la confrontation — l'insurrection soutenue par l'Indonésie contre la Malaisie de 1963 à 1966 —, la marine royale malaisienne reçut une aide considérable des marines britannique, australienne et néo-zélandaise pour faire face à cette menace⁷⁰⁰. La marine royale de la Fédération de Malaya puis de la Malaisie a donc — comme nous le verrons — effectué des patrouilles dans les eaux autour de PBP, d'une part, pendant longtemps et, d'autre part, en étroite collaboration avec les marines britannique, australienne et néo-zélandaise, qui considéraient toutes que PBP était une île malaisienne⁷⁰¹.

538. Le contre-amiral Thanabalasingam déclare être fermement convaincu que, tout au long de ses années de service dans la marine, PBP et ses eaux environnantes faisaient partie du territoire malaisien. Il relate, à titre d'exemple, comment, en avril ou en mai 1962 alors qu'il était au commandement du navire de la marine royale malaisienne le KD *Sri Pahang*, il débarqua sur l'île en grand uniforme : «Je n'aurais jamais fait une telle chose si j'avais pensé, ne serait-ce qu'un instant, que PBP ne faisait pas partie du territoire malaisien»⁷⁰². Il mentionne également qu'il était entendu entre les officiers de marine que les dispositions relatives au phare Horsburgh étaient similaires à celles du phare de Pulau Pisang, à savoir que «Singapour administrait les phares, même s'ils étaient tous deux situés en territoire malaisien»⁷⁰³.

251

539. Le contre-amiral Thanabalasingam mentionne aussi divers éléments supplémentaires indiquant que «PBP était une île malaisienne même si le phare était exploité par Singapour». Il déclare «[être] également convaincu que Singapour, de même que les officiers supérieurs de la marine royale britannique et des marines australienne et néo-zélandaise avec qui [il avait] servi, considérait l'île comme malaisienne»⁷⁰⁴. Ces éléments supplémentaires comprennent les patrouilles régulières qu'effectuait la marine royale malaisienne dans les eaux autour de PBP, le

⁶⁹⁶ *Ibid.*, par. 13, 15.

⁶⁹⁷ MS, par. 6.70

⁶⁹⁸ Déclaration sous serment du contre-amiral Thanabalasingam, CMM, vol. 2, annexe 4, par. 12.

⁶⁹⁹ *Ibid.*, par. 21.

⁷⁰⁰ *Ibid.*, par. 22.

⁷⁰¹ *Ibid.*, par. 22-25, 57-63.

⁷⁰² *Ibid.*, par. 52.

⁷⁰³ *Ibid.*, par. 58.

⁷⁰⁴ *Ibid.*, par. 57.

fait que les officiers supérieurs de la marine royale britannique (et des marines australienne et néo-zélandaise) considéraient manifestement que PBP était malaisienne et l'appréciation claire et précise des limites des eaux territoriales malaisiennes qui permit d'élaborer et de publier la lettre de promulgation de 1968 et les cartes y annexées.

540. Sur la question de l'appréciation des officiers supérieurs de la marine royale britannique et des marines australienne et néozélandaise, le contre-amiral déclare ce qui suit :

«Le statut malaisien de PBP a également été confirmé en 1962, année où j'ai servi à bord de l'HMS *Cavalier*, destroyer de la marine royale britannique, dont j'ai déjà parlé. A cette époque, nous avions l'habitude de quitter la base navale de Singapour pour nous rendre au large de la mer de Chine méridionale afin d'effectuer des manœuvres sous-marines. Comme je l'ai déjà indiqué, au retour nous nous livrions à des exercices de navigation sans visibilité. Pour ce faire, il fallait tracer la route du retour à la base navale en effectuant des relèvements sur divers points situés «sur le territoire malaisien». Ainsi, lorsque nous arrivions à hauteur de la pointe sud-est de la péninsule malaise, je traçais une route en prenant des relèvements sur Tanjung Penyusoh et les petites îles, comme Pulau Lima, situées juste au large de cette pointe, d'une part, et sur PBP de l'autre. Il va de soi que nous naviguions alors sans visibilité et notre première préoccupation était d'éviter les dangers pour la navigation. Nous n'étions pas directement préoccupés par le statut de l'île. Je mentionne toutefois ce point pour montrer que PBP était à cette époque régulièrement mentionnée dans le cadre des opérations menées avec la marine royale britannique et fut toujours et sans aucun doute considérée comme une île malaisienne.

252

En d'autres occasions, alors que j'effectuais des manœuvres avec les marines britannique, australienne et néo-zélandaise, PBP était mentionnée dans la planification des opérations et était là encore considérée par tous comme une île malaisienne. Les appellations de zone SCAP, dont j'ai déjà parlé, et qui étaient utilisées par les marines malaisienne, britannique, australienne et néo-zélandaise mentionnaient toutes PBP. Dans le cadre de ces patrouilles coordonnées, je ne me souviens d'aucune conversation ou observation relative à PBP qui ait pu laisser entendre que cette île fût autre que malaisienne. Tous les navires qui participaient à ces patrouilles disposaient de cartes qui indiquaient clairement les eaux territoriales des divers Etats, y compris l'étendue des eaux territoriales malaisiennes et indonésiennes. De même, les eaux territoriales de Singapour, lors de son accession à l'indépendance en août 1965, avaient été reportées sur les cartes.

Je me souviens d'un autre élément prouvant le caractère malaisien de PBP. Il s'agit des demandes d'autorisation formulées par la marine britannique tendant à ce que le bateau HMS *Dampier* procède à des levés au large de PBP. L'une d'entre elles dont je pris connaissance par la suite, est datée du 20 février 1967, c'est-à-dire à peu près à l'époque où j'appris que j'allais devenir le commandant en chef de la marine. La demande, qui émanait du bureau du commandant de la flotte d'Extrême-Orient de la marine britannique, à Singapour, était adressée au ministère de la défense (la marine) à Kuala Lumpur et visait à obtenir l'autorisation «pour le HMS *Dampier* et le personnel détaché de réaliser les levés en Malaisie occidentale». Les coordonnées du levé indiquées dans la demande d'autorisation, que j'ai consultée et jointe à ma déclaration en tant que pièce n° 6, correspondent à des points de référence sur les

côtes. Le levé incluait les eaux autour de PBP, comme l'indique clairement la minute de rédaction du levé établie par le HMS *Dampier*. La minute de rédaction, que j'ai consultée et qui constitue la pièce jointe n° 7 de ma déclaration, portait la signature du capitaine du HMS *Dampier*.»⁷⁰⁵

541. Voici ce que fait observer le contre-amiral Thanabalasingam à propos des patrouilles navales effectuées dans les eaux autour de PBP :

«Nous avons régulièrement patrouillé dans cette zone dès les tout premiers jours de l'indépendance en 1957 et notre prise de commandement de la marine royale de la Fédération de Malaya en juillet 1958. Singapour n'a, autant que je sache, pas une seule fois protesté contre ces patrouilles, ce dont j'aurai dû sans aucun doute avoir connaissance étant donné les hautes fonctions que j'ai commencé à exercer dans la marine en 1967.»⁷⁰⁶

253

542. Sur le caractère général de ces patrouilles, le contre-amiral déclare que :

«Singapour ne demanda jamais d'autorisation pour ravitailler le phare Horsburgh et la Malaisie n'attendit jamais rien de tel de sa part. Cela faisait des années que Singapour administrait le phare et cela ne posait pas de problème. La marine royale de la Fédération de Malaya puis de Malaisie patrouillaient régulièrement dans les eaux autour de PBP lorsque l'île se trouvait sur notre route. En d'autres mots, nous n'y accordions pas une attention particulière, tout comme nous n'accordions pas d'attention particulière aux nombreuses autres îles situées le long de la côte malaisienne. La Malaisie, tant la péninsule malaise que les Etats orientaux du Sabah et du Sarawak, possède une très longue côte d'environ 4300 kilomètres. Le besoin spécial d'une présence navale en divers points de la côte peut parfois se faire sentir. La marine royale malaisienne ne dispose pas de ressources illimitées. Cela était particulièrement vrai du temps de la Fédération de Malaya jusqu'au début des années quatre-vingt, période au cours de laquelle la quasi-totalité de notre flotte était stationnée à la base navale de Woodlands à Singapour. Des patrouilles de la marine royale de la Fédération de Malaya puis de Malaisie passaient donc régulièrement dans la zone au sud-est du Johor et autour de PBP. En règle générale, nous ne jetions pas l'ancre près de l'île. Nous n'avions aucune raison de le faire.»⁷⁰⁷

543. Le contre-amiral Thanabalasingam cite plusieurs exemples de patrouilles effectuées par la marine royale malaisienne dans les eaux autour de PBP. Il a joint à sa déclaration divers journaux de mer et livres de bord de nombreux navires de la marine royale malaisienne qui patrouillèrent dans les eaux de PBP et y menèrent d'autres activités au cours de la période allant de janvier 1965 à novembre 1971. Parmi ces navires, figure le KD *Hang Tuah*, vaisseau amiral de la marine royale malaisienne, à bord duquel le contre-amiral Thanabalasingam a d'abord servi au grade de capitaine de corvette en tant que commandant en second de février 1965 à octobre 1966 puis, au grade de capitaine de frégate, en tant que commandant de bord du 1^{er} mars au 31 août 1967⁷⁰⁸. Les faits ci-après sont consignés sur le journal de mer de ce navire⁷⁰⁹ :

⁷⁰⁵ *Ibid.*, par. 61-63.

⁷⁰⁶ *Ibid.*, par. 60.

⁷⁰⁷ *Ibid.*, par. 59.

⁷⁰⁸ *Ibid.*, par. 9-10.

⁷⁰⁹ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, CMM, vol. 2, annexe 4.

254

- a) Janvier 1965 «Nous avons largué les amarres au point de mouillage 14 à 14 heures (GMT +7h30) le lundi 11 janvier 1965 pour effectuer des manœuvres au large de la côte orientale et des patrouilles de nuit entre le phare Horsburgh et Jasons Bay. Les patrouilles n'ont rien donné en raison d'une mer assez grosse, [des vents de] force 4 à 5, si bien que le débarquement par la mer, bien que possible, était hasardeux.»⁷¹⁰
- b) Juin 1965 «A 22 heures, nous avons reçu l'ordre de patrouiller au large du phare Horsburgh, à la place de l'*Agincourt*, dont le moteur montrait des signes de faiblesse. A 23 h 50, un sampan éclairé se déplaçant à vive allure a été repéré et un coup de semonce a été tiré avec un canon Bofor. Le sampan s'est arrêté et l'arraisonnement de l'embarcation a permis de constater qu'il s'agissait de deux Indonésiens d'origine chinoise qui retournaient en Indonésie à bord d'un bateau dont le moteur tenait par des bouts de ficelle, après avoir chargé une cargaison de biscuits à Singapour. Ils ont été gardés à bord puis remis à la police le lendemain matin. Le bateau s'est ensuite dirigé vers la balise M1. Nous sommes arrivés à 9 heures (GMT +7h30).»⁷¹¹
- c) Septembre 1965 — «Nous avons largué les amarres à la balise «C» à 9 heures (GMT +7h30) le mardi 7 septembre en direction du détroit de Singapour pour réaliser des tests sur les positions principales. Les essais ont été menés avec succès. Nous avons effectué une patrouille de nuit au large du phare Horsburgh : rien à signaler sauf la présence d'un bateau B.T... De retour dans le détroit de Singapour le vendredi 17 pour effectuer une patrouille de nuit au large du phare Horsburgh.»⁷¹²
- d) Novembre 1965 «Vendredi 26 novembre, une équipe poids et encombrement de la compagnie néerlandaise des Indes orientales a été hélicoptérée à bord à 7 h 30 pour une inspection en mer. Une fois l'inspection terminée, nous avons effectué une patrouille au large du phare Horsburgh.»⁷¹³
- e) Avril 1966 — «Le lendemain, un hélico a été envoyé et le *Hang Tuah* a patrouillé dans les eaux entre le phare Horsburgh et Jasons Bay.»⁷¹⁴
- f) Mai 1966 — «Il a été observé qu'entre le phare Horsburgh et Tg API, le courant filait en direction du nord légèrement au dessus d'un nœud.»⁷¹⁵

544. Les livres de bord du KD *Hang Tuah* et d'autres navires de la marine royale malaisienne relatent ce qui suit :

255

- a) Avril 1966 — «Le *Jerai* a largué les amarres à 6 heures le mardi 12 pour rencontrer le KD *Hang Tuah* positionné aux coordonnées «63 phare Horsburgh 15.5»»⁷¹⁶.
- b) Avril 1966 — «L'hélicoptère a débarqué le 27 avril, et après avoir effectué deux patrouilles au large du phare Horsburgh et s'être ravitaillé en carburant, le *Hang Tuah* a regagné Singapour où il s'est amarré à la balise M à 9 heures le vendredi 29 avril.»⁷¹⁷

⁷¹⁰ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, par. 10.

⁷¹¹ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, par. 20.

⁷¹² *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, par. 27.

⁷¹³ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, par. 31.

⁷¹⁴ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, p. 7, «Patrouille de la côte ouest, 23-26 avril».

⁷¹⁵ *Ibid.*, pièce jointe n° 1, journal de mer, p. 7, «De Singapour à la Malaisie orientale».

⁷¹⁶ *Ibid.*, pièce jointe n° 2, livre de bord, avril 1966, KD *Jerai*, par. 7, CMM, vol. 2, annexe 4.

- c) Juin 1971 «Au large du phare Horsburgh, le KD *Handalan* a transféré 1200 gallons de carburant vers le KD *Pendekar* par abordage des deux navires avec General Motors après que l'ensemble des passagers du KD *Pendekar* furent transbordés par abordage avec Proteus sur le KD *Gempita*.»⁷¹⁸
- d) Novembre 1971 «Le 3 novembre à 13h30, le navire a reçu l'ordre immédiat de sortir en mer et a été informé qu'en attente de nouvelles instructions du *Kementah KL*, il devait se diriger vers la côte est pour rechercher et éventuellement arraisonner un chalutier nord-vietnamien. L'ordre a été reçu à 17 heures, plus tard dans la soirée, et, à 17 h 25, le navire se mit en route en direction de MBJ sous le commandement tactique du KD *Sri Negri Sembilan* (lieutenant commandant Pang Meng Kung, marine royale malaisienne, officier supérieur de la deuxième patrouille de l'escadron d'embarcation). A l'arrivée au phare Horsburgh à 20 h 50, le bateau a été affecté à une patrouille au nord de Pulau Aur. La nuit s'est déroulée sans incident.»⁷¹⁹

256

545. Ces extraits montrent que la marine royale malaisienne effectuait couramment des patrouilles dans les eaux autour de PBP. Ces patrouilles ont continué ainsi après le départ à la retraite de la marine du contre-amiral Thanabalasingam le 31 décembre 1976. Les livres de bord joints en annexe du KD *Sri Perak* (pour le mois de septembre 1977) et du KD *Leming* (pour les mois de janvier et février 1979) illustrent la continuité de cette pratique⁷²⁰.

546. Dans son mémoire, la Malaisie a examiné la lettre de promulgation de juillet 1968 et les cartes y annexées⁷²¹. Dans sa déclaration⁷²², le contre-amiral Thanabalasingam fait de ces documents un examen plus complet dont voici les éléments essentiels :

«64. La lettre de promulgation du 16 juillet 1968 ainsi que les cartes et les notes y annexées constituent l'exemple le plus frappant dans la pratique de la marine du caractère malaisien de PBP.

65. En raison du trafic maritime important dans le chenal profond au nord et à l'ouest de PBP, les patrouilles de la marine royale malaisienne se cantonnaient habituellement au sud, à l'est ou nord-est de l'île, c'est-à-dire à l'écart du chenal de navigation principal. Elles courraient toutefois le risque, au sud et à l'est, de se retrouver dans les eaux revendiquées par l'Indonésie («ERI»). Quelque temps avant ma nomination au grade de commandant en chef de la marine en 1967, l'Indonésie avait revendiqué de manière unilatérale une mer territoriale de 12 milles marins. PBP est à moins de 8 milles marins de l'île indonésienne de Pulau Bintan, laquelle se trouve à quelque 5,6 milles marins de South Ledge, île que nous considérons également comme malaisienne.

66. C'est en 1969 que la Malaisie a pour la première fois revendiqué une mer territoriale de 12 milles marins. Lorsque je suis devenu commandant en chef de la marine en décembre 1967, la question des limites de la mer territoriale malaisienne

⁷¹⁷ *Ibid.*, pièce jointe n° 3, KD *Hang Tuah*, 2hb Mei, 1966, par. 8, CMM, vol. 2, annexe 4.

⁷¹⁸ *Ibid.*, pièce jointe n° 4, KD *Pendekar*, livre de bord, avril 1971, par. 3, CMM, vol. 2, annexe 4.

⁷¹⁹ *Ibid.*, pièce jointe n° 5, KD *Trengganu*, livre de bord du mois de novembre 1971, par. 4, CMM, vol. 2, annexe 4.

⁷²⁰ CMM, vol. 3, annexe 43.

⁷²¹ MM, par. 270-273.

⁷²² Les problèmes généraux qui revêtent une pertinence pour la lettre de promulgation sont traités aux paragraphes 37 à 46 de la déclaration du contre-amiral. La lettre de promulgation elle-même est examinée aux paragraphes 64 à 75 de la déclaration.

était sérieusement à l'étude. Telle que je la comprends, la convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contigüe, à laquelle la Malaisie était partie, disposait que lorsque les côtes de deux Etats se font face, la limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne médiane entre les deux Etats. Etant donné la largeur du détroit de Singapour (moins de 12 milles marins à son point le plus large), les prétentions territoriales de la Malaisie et de l'Indonésie dans la région se seraient chevauchées. Nous avons donc alors entamé des pourparlers avec l'Indonésie sur les questions de délimitation maritime qui ont abouti en 1969 à un accord de délimitation du plateau continental entre la Malaisie et l'Indonésie.

257

67. La profondeur de l'eau dans la zone de PBP est variable et comporte un certain nombre de dangers pour la navigation. J'ai eu l'occasion de consulter une version grande échelle de la carte 2403 qui avait été établie par l'Amirauté britannique et que j'ai annotée et jointe en annexe à ma lettre de promulgation du 16 juillet 1968. Je crois comprendre que la Malaisie l'annexera à son contre-mémoire. Cette carte montre que la profondeur de l'eau immédiatement au sud et à l'est de PBP varie entre environ 7 brasses (soit 42 pieds ou 12,8 mètres) et environ 19 brasses (soit 114 pieds ou 34,7 mètres), la profondeur moyenne étant de 12 à 14 brasses. La carte indique également une ligne de 10 brasses ainsi que Middle Rocks, South Ledge et d'autres dangers pour la navigation dans la zone.

68. Ces éléments sont importants parce que deux d'entre eux ont lourdement pesé dans la rédaction de la lettre de promulgation que j'ai finalement publiée en juillet 1968. Le premier était, dans l'attente de l'extension des eaux territoriales malaisiennes à 12 milles marins — que je prévoyais —, la nécessité de déterminer les limites de ces eaux. Le second consistait à déterminer les limites des eaux revendiquées par des Etats tiers, notamment par l'Indonésie et par Singapour, et visait à s'assurer que les opérations navales ne se dérouleraient pas au mépris des limites de ces eaux. Je voulais en particulier que nos navires connaissent les limites revendiquées par l'Indonésie et qu'ils les respectent, tout spécialement parce que la Malaisie sortait juste de la période de confrontation avec ce pays. C'est pourquoi la lettre de promulgation a été rédigée en 1968. Etant donné l'étroitesse du détroit et la faible profondeur des eaux, il était impératif de tracer avec précision ces limites sur les cartes.

69. Comme spécifié dans son texte même, la lettre de promulgation visait à indiquer «les limites extérieures des eaux territoriales malaisiennes et les eaux faisant l'objet de revendications étrangères en Malaisie occidentale» pour l'information des officiers supérieurs et du commandement. Bien que seuls le commandement et les autres officiers supérieurs aient eu la lettre en main propre, les cartes qui y étaient annexées ont été distribuées à tous les navires de la marine royale afin que les informations qui y figuraient soient reportées sur les cartes à grande échelle dont ils disposaient.

70. Les notes et les cartes jointes à la lettre de promulgation indiquent à la fois clairement les limites extérieures des eaux territoriales malaisiennes et divers points indéterminés, qu'il nous importait de représenter fidèlement. Ainsi, s'agissant de la «carte 2403 — détroit de Singapour»..., un certain nombre de lignes frontières (existantes ou revendiquées) sont représentées par des annotations manuscrites sur l'original de la carte établie par l'Amirauté. La ligne épaisse et continue qui traverse le détroit de Singapour dans sa longueur indique la limite des eaux revendiquées par l'Indonésie, telles que nous les concevions à l'époque. Cela ressort clairement de l'annotation manuscrite partiellement effacée mais néanmoins bien visible, «limite des ERI», qui figure le long de la ligne.

258

71. La ligne épaisse et continue tracée entre la Malaisie et Singapour en direction du nord, de l'ouest et de l'est représente la ligne frontière indiquée en détail dans l'accord du 19 octobre 1927 relatif aux eaux territoriales des Etablissements des détroits et du Johor. Les notes jointes à la lettre de promulgation, où il est question du «traité de 1923», comportent une faute typographique à propos de cette ligne.

72. La ligne épaisse et continue se termine à l'est de Singapour, à la pointe du détroit de Johor entre Singapour et Johor, et réapparaît plus au sud sous la forme d'une ligne en pointillé plus fine qui bifurque à l'est et à l'ouest. A cet endroit, sur la carte, figure l'annotation manuscrite estompée «voir note 1». La note 1, qui figure parmi les notes jointes à la lettre de promulgation, indique à propos de cette carte (jointe en annexe 76 au mémoire de la Malaisie) ce qui suit :

«Il semblerait que la frontière entre Singapour et la Malaisie soit toujours établie sur la base du traité [*sic*] conclu entre le Gouvernement britannique et celui du Johor, selon lequel la ligne de division suit le centre du chenal d'eau profonde du détroit de Johor. Pour autant qu'on puisse le vérifier, la ligne exacte n'a jamais été officiellement tracée ni publiée. Le traité étant sujet à diverses interprétations au sud du port de Calder, la ligne de division dans cette zone n'a pas été représentée sur cette carte. La ligne en pointillé tracée au sud de la balise de Johore Shoal représente la limite extérieure des eaux territoriales entre Singapour et la Malaisie.»

73. Lorsqu'une incertitude existait à propos des limites des eaux territoriales, nous prenions soin de la reporter sur les cartes. A cet endroit, la ligne en pointillé, qui devient une ligne continue tout en restant quelque peu fine, reflète l'appréciation que la Malaisie avait à l'époque des limites tant de ses propres eaux territoriales que de celles de Singapour.

74. La fine ligne continue qui longe la courbe décrite par la côte sud-est de la Malaisie représente les limites extérieures des eaux territoriales de la Malaisie. La ligne se poursuit jusqu'à un point adjacent à PBP, Middle Rocks et South Ledge, à partir duquel elle décrit un cercle autour de ces trois formations, les englobant dans les eaux territoriales malaisiennes. A son point d'intersection avec la ligne représentant la limite des eaux revendiquées par l'Indonésie, elle devient pointillée dans la zone adjacente à l'île indonésienne de Pulau Bintan. A cet endroit, on lit sur la carte l'annotation manuscrite «voir note 2». La note 2, qui figure parmi les notes jointes à la lettre de promulgation de cette carte indique ce qui suit :

«La ligne en pointillé qui passe au sud du phare Horsburgh représente la limite extérieure des eaux territoriales malaisiennes conformément à la convention de Genève de 1958, en décrivant autour de South Ledge un cercle de 3 milles aplati en son extrémité méridionale par une ligne médiane exacte entre South Ledge et le rocher isolé situé près du nord de Tanjong Sading. Les navires de la marine royale malaisienne doivent se conformer à l'instruction SOAI 107 à l'égard de cette zone.»

75. En examinant aujourd'hui, trente-six années après la publication de la lettre de promulgation, la carte et les notes qui y sont jointes, je puis affirmer qu'en 1968, nous ne doutions pas que PBP (ainsi que Middle Rocks et South Ledge) relevait de la Malaisie. Tout aussi important est le fait que la marine royale malaisienne utilisait ces cartes pour effectuer ses patrouilles régulières dans ces eaux, ce dont j'ai déjà parlé.

S'agissant des patrouilles effectuées dans les eaux autour de PBP, elles étaient soumises à une seule restriction : elles ne pouvaient pas pénétrer dans la zone qui s'étendait au sud de la ligne indiquant la limite des eaux revendiquées par l'Indonésie.»⁷²³

D. Conclusions

547. L'examen auquel nous venons de nous livrer montre que l'allégation de Singapour relative au consentement de la Malaisie et à sa non-revendication du titre ne repose sur rien de solide. La Malaisie a, contrairement à ce que prétend Singapour, bel et bien agi à titre de souverain à l'égard de PBP et de ses eaux environnantes. Quant aux officiers supérieurs des marines britannique, australienne et néozélandaise, ils considéraient largement que la Malaisie avait souveraineté sur PBP.

260

548. Il ressort également de ce qui précède que l'on ne saurait se livrer à un examen de la pratique des Parties en l'espèce sans tenir compte du contexte historique et géographique. Singapour cherche à convaincre la Cour que la seule conduite pertinente consiste en une série d'actes indépendants les uns des autres, exécutés isolément par chacune des Parties. En procédant de la sorte, Singapour ne cherche pas à savoir si les exemples de conduite auxquels elle se réfère correspondaient simplement à un type d'actes couramment accomplis dans le cadre de l'administration du phare Horsburgh ou s'ils étaient des manifestations de l'exercice de la souveraineté. Elle passe sous silence les réalités historiques du système des phares des détroits et de l'interaction séculaire entre la Malaisie et Singapour. Elle ne tient pas compte du caractère même de PBP et ne dit rien des accords communs de coopération relatifs au détroit de Singapour auxquels la Malaisie a activement pris part. L'argumentation de Singapour sur la conduite des Parties — aussi bien la sienne que celle de la Malaisie — repose donc largement sur des omissions et ne contient aucune réflexion sur l'objet *réel* de la conduite qu'elle invoque.

549. La portée des éléments de preuve examinés dans la dernière section du présent chapitre, relatifs à l'utilisation traditionnelle des eaux de PBP par les pêcheurs de Johor ainsi qu'aux patrouilles effectuées par la marine royale malaisienne, est double. Premièrement, ces éléments de preuve montrent que PBP a toujours été considérée comme malaisienne, dans la pratique et dans les esprits, et tant par des particuliers qu'au niveau de l'Etat. Deuxièmement, compte tenu du caractère de PBP et du fait qu'il n'y a rien d'autre que le phare Horsburgh sur cette île, la conduite de la Malaisie revêt une importance toute particulière. Elle ne peut s'interpréter que comme une manifestation ou une appréciation de la souveraineté. En revanche, la conduite de Singapour relève à *tous égards* des activités courantes menées dans le cadre de l'administration du phare.

⁷²³ *Ibid.*, par. 64-75.

CHAPITRE 10

LE CONTEXTE MARITIME

A. La nouvelle revendication de souveraineté de Singapour en mer de Chine méridionale considérée par rapport à sa pratique de délimitation

261

550. Si Singapour était souveraine sur PBP depuis 1851, comme elle le prétend, une ligne frontière maritime aurait été tracée, et délimiterait tout au moins les alentours de PBP, à l'entrée du détroit de Singapour dans la mer de Chine, entre Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Toutefois, bien qu'elle en ait eu la possibilité, Singapour n'a pas cherché à délimiter de frontière maritime à proximité de PBP. Elle n'a pas non plus réservé formellement ses droits alors qu'on aurait pu attendre d'elle qu'elle le fasse si elle était réellement convaincue de sa souveraineté sur les trois formations. Il est frappant que Singapour n'ait aucunement fait valoir, sur la zone entourant PBP, les droits qu'elle affirme à présent résulter d'une souveraineté acquise en 1851.

551. En particulier, relevons qu'elle ne l'a pas fait lors des négociations sur la délimitation des frontières de sa mer territoriale avec l'Indonésie.

262

552. L'île indonésienne de Pulau Bintan se situe à moins de 10 milles marins de PBP, de sorte que la revendication de mer territoriale de 12 milles marins formulée par l'Indonésie en 1960⁷²⁴ chevaucherait celle de Singapour autour de PBP. Pourtant, ainsi qu'il est indiqué dans le mémoire de la Malaisie⁷²⁵, l'accord du 25 mai 1973 définissant les limites des mers territoriales de l'Indonésie et de la République de Singapour dans le détroit de Singapour⁷²⁶ ne mentionne pas les eaux qui entourent PBP, ni aux fins de les délimiter entre les parties, ni pour constater qu'elles ne le sont pas encore. Rien n'explique pourquoi, en 1973, c'est-à-dire avant la naissance du présent différend, si Singapour estimait avoir effectivement la souveraineté sur PBP, elle n'a pas cherché à délimiter ses eaux territoriales et celles de l'Indonésie aux alentours de PBP, ou au moins à déclarer qu'elle avait une telle prétention.

553. Rien n'indique non plus qu'une portion des lignes frontières de la mer territoriale entre les deux parties devait faire l'objet de négociations futures : le préambule de l'accord indique que les parties relèvent «que les côtes des deux pays se font face dans le détroit de Singapour... Et désirant établir *les frontières* des mers territoriales des deux pays dans le détroit de Singapour.» (Les italiques sont de nous.) Si, d'après Singapour, PBP était située dans le détroit de Singapour, l'accord aurait alors délimité la mer territoriale qui la sépare de Pulau Bintan. S'il n'était pas établi que PBP se trouvait dans le détroit de Singapour, pourquoi les parties n'ont-elles pas relevé que les côtes des deux pays se «faisaient face» également dans cette zone ?

⁷²⁴ Article 1 2) du règlement gouvernemental remplaçant la loi n° 4 de l'année 1960 sur les eaux indonésiennes, 18 février 1960 : annexes, vol. 3, annexe 38.

⁷²⁵ MM, par. 101.

⁷²⁶ MM, annexe 18.

554. La conduite de Singapour lors des négociations sur les frontières de la mer territoriale avec les Etats voisins ne concorde donc pas avec la revendication d'une souveraineté de longue date sur PBP. Ce n'est pas ainsi que se comporte un Etat qui estime avoir la souveraineté sur une île bien visible et jouissant d'une position stratégique. C'est ainsi, en revanche, que se comporte un exploitant de phare.

B. La pratique de la Malaisie

555. En revanche, la pratique de la Malaisie pendant cette même période s'accorde bien avec la thèse selon laquelle PBP est une île malaisienne. Cette pratique a été exposée en détail dans le mémoire de la Malaisie⁷²⁷, mais il n'est pas inutile de la rappeler ici :

- 263** — Aux termes de l'accord pétrolier d'avril 1968 signé entre la Malaisie et la Continental Oil Company of Malaysia, la Malaisie accorda une concession sur un espace maritime qui incluait PBP et déterminait une ligne frontière dont le tracé suivait à peu près la ligne de délimitation prévue du plateau continental entre la Malaisie et l'Indonésie, laquelle fit l'objet d'un accord l'année suivante. C'est ce que montre clairement la carte de la zone de concession reproduite à la page 120 du mémoire de la Malaisie. Comme l'indique ce mémoire, la concession ne «contournait» aucun espace autour de PBP, comme cela aurait normalement dû être le cas si la Malaisie avait pu s'imaginer que PBP faisait partie de Singapour⁷²⁸.
- Lorsque la Malaisie porta ses eaux territoriales à 12 milles marins par l'ordonnance sur l'état d'urgence (pouvoirs essentiels) de 1969, cette disposition s'appliquait aux eaux situées autour de PBP. Manifestement, lorsqu'elle délimita sa mer territoriale, la Malaisie estimait que PBP en faisait partie et n'était pas un territoire de Singapour⁷²⁹.
- L'accord Indonésie-Malaisie du 27 octobre 1969 sur le plateau continental fut, il faut l'avouer, un accord partiel, qui ne régla pas tous les problèmes. Le point 11 de la frontière définie par l'accord fut fixé à 6,4 milles marins de PBP. Les négociations relatives au plateau continental firent l'objet d'un communiqué de presse publié conjointement par la Malaisie et l'Indonésie le 22 septembre, plus d'un mois avant la conclusion de l'accord le 27 octobre⁷³⁰.

556. Comme l'indique la Malaisie dans son mémoire, à aucun moment Singapour n'émit de protestation à l'égard des frontières maritimes qui avaient été délimitées aux trois occasions précitées. Singapour ne semble d'ailleurs pas prétendre le contraire dans son mémoire.

C. La position d'Etats tiers

- 264** 557. Les Etats tiers considèrent que Singapour n'a pas de frontière maritime dans la zone qui entoure PBP.

⁷²⁷ MM, par. 268-281.

⁷²⁸ MM, par. 278.

⁷²⁹ MM, par. 279.

⁷³⁰ MM, par. 280.

558. Dans son mémoire, la Malaisie a donné de nombreux exemples de cartes faisant apparaître des lignes frontières qui situent incontestablement PBP dans les eaux territoriales de la Malaisie ou de ses prédécesseurs. A l'évidence, ces cartes ne montrent pas l'existence d'une ligne frontière singapourienne aux alentours de PBP. Il s'agit des cartes suivantes :

- une carte du détroit de Singapour établie par l'Amirauté britannique en 1936⁷³¹ ;
- une carte publiée en 1941 par le War Office du Royaume-Uni⁷³² ;
- une carte publiée en 1944 par les services cartographiques de l'Inde⁷³³ ;
- une carte du War Office du Royaume-Uni datant de 1950⁷³⁴ ;
- une carte du War Office & Air Ministry datant de 1959⁷³⁵ ;
- une carte du ministère de la défense du Royaume-Uni de 1967⁷³⁶ ;
- une carte du ministère de la défense du Royaume-Uni de 1968⁷³⁷ ;
- une carte du département d'Etat des Etats-Unis publiée en 1974⁷³⁸ ;
- une carte des opérations conjointes publiée en 1994 par le directeur général des levés militaires du Royaume-Uni⁷³⁹.

559. Aucune des cartes précitées ne représente dans la région de PBP d'autre ligne frontière que celle qui sépare la Malaisie et l'Indonésie ou leurs prédécesseurs. L'absence d'une telle frontière dans les cartes établies par le Royaume-Uni et les Etats-Unis révèle que selon ces pays, Singapour ne possédait pas de frontière maritime autour de PBP ou que l'île n'était pas située dans les eaux de Singapour.

265

560. La carte des opérations conjointes, par exemple, publiée par la direction générale des levés militaires du Royaume-Uni en 1994⁷⁴⁰, indique les frontières maritimes entre Singapour et la Malaisie, Singapour et l'Indonésie et la Malaisie et l'Indonésie. La frontière entre les trois Etats y est représentée par une ligne en pointillés incomplète, mais, pour ce qui est de la région de PBP, on voit bien que l'île est située du côté malaisien de la frontière entre la Malaisie et l'Indonésie ; aucune autre délimitation n'est représentée aux alentours de PBP et aucune prétention territoriale de Singapour à cet endroit n'est mentionnée.

⁷³¹ MM, par. 316, atlas cartographique, carte 25.

⁷³² MM, par. 317 et encart 29, p. 147 ; atlas cartographique, carte 26.

⁷³³ MM, par. 318 ; atlas cartographique, carte 27.

⁷³⁴ MM, par. 318 ; atlas cartographique, carte 29.

⁷³⁵ MM, par. 317 ; atlas cartographique, carte 31.

⁷³⁶ MM, par. 318 ; atlas cartographique, carte 35.

⁷³⁷ MM, par. 318 ; atlas cartographique, carte 36.

⁷³⁸ MM, par. 322 et encart 30, p. 149 ; atlas cartographique, carte 40.

⁷³⁹ MM, par. 325 et encart 32, p. 153 ; atlas cartographique, carte 47.

⁷⁴⁰ MM, par. 325 et encart 32, p. 153 ; atlas cartographique, carte 47.

561. La carte de la mer de Chine méridionale datant de 1950, publiée par le War Office du Royaume-Uni (feuille A-48 O, «Sedili Besar», première édition), indique les frontières maritimes entre la Fédération de Malaya, les Indes orientales néerlandaises et Singapour sous la forme d'une ligne continue incluant Singapour. Elle montre que la frontière maritime entre Singapour et la Fédération de Malaya croise la frontière maritime entre la Fédération de Malaya et les Indes orientales néerlandaises en un point situé juste à droite et en dessous de l'île de Singapour. PBP est incontestablement située à l'intérieur des frontières maritimes de la Fédération de Malaya et bien à l'extérieur de la ligne frontalière singapourienne. Voir la carte 7 de la section des cartes, à la fin du présent mémoire⁷⁴¹.

266

562. La liste ci-dessus peut être complétée par d'autres exemples de cartes officielles du Royaume-Uni et des Etats-Unis qui situent PBP à l'extérieur des eaux de Singapour. Une carte militaire du Royaume-Uni de 1965, établie pour «l'Opération Mason» menée par les Britanniques et le Commonwealth dans le cadre de dispositions prises face à l'insurrection indonésienne, reprend la même ligne continue que la carte de 1950 citée au paragraphe 558 ci-dessus aux fins de représenter les frontières maritimes entre la Malaisie, la République d'Indonésie et Singapour, situant PBP bien au-delà de la ligne frontière de Singapour. Voir la carte 8 de la section des cartes, à la fin du présent mémoire, qui comporte un agrandissement de la zone pertinente.

563. Les mêmes lignes frontières continues apparaissent sur une carte établie par le War Office des Etats-Unis (deuxième édition — AMS 2, «Lagoi», feuille 26) ; sur celle-ci, la ligne principale sépare «Les Etats malais non-fédérés-Etablissements des détroits» et «Sumatra, Indes orientales néerlandaises», mais la ligne frontière entre Singapour et le Johor, qui croise la précédente, est également représentée et porte les mentions «Singapour» et «Johor» de part et d'autre. Là encore, les eaux de Singapour excluent incontestablement PBP. Voir la carte 9 de la section des cartes, à la fin du présent mémoire.

564. Les cartes de la région établies par des organismes du Gouvernement des Etats-Unis représentent des lignes frontières qui ne s'accordent pas avec la thèse selon laquelle Singapour possède une frontière maritime dans la zone de PBP. Une carte de 1965 intitulée «Malaisie et Singapour» tirée des collections de la division de la géographie et des cartes de la Bibliothèque du Congrès des Etats-Unis représente de manière imprécise les frontières maritimes des deux Etats par une ligne en pointillés brisée. Cette carte contient un encadré qui est un gros plan de Singapour et des frontières maritimes qui l'entourent. Cet encadré n'inclut pas les alentours de PBP, aussi ne peut-on conclure que Singapour ait une ligne frontière maritime dans la zone de PBP. Voir la carte 10 de la section des cartes figurant à la fin du présent mémoire.

267

565. Une carte de Singapour de 1967, tirée de la même collection (base 52646 3-67) montre la même ligne frontière de Singapour, de manière encore plus détaillée. Bien que celle-ci soit représentée par une ligne en pointillés brisée, des points d'intersection, qui marquent la convergence des lignes frontières Singapour-Malaisie-Indonésie dans le détroit de Singapour, déterminent une ligne frontière qui encercle totalement les eaux de Singapour et qui exclut sans conteste l'existence d'une frontière maritime de Singapour à proximité de PBP. PBP n'est d'ailleurs pas représentée (carte 11 de la section des cartes). Une carte de Singapour datée de 1968 (57209 7-68) (carte 12 de la section des cartes) montre la même chose, de même qu'une carte de la Malaisie et de Singapour datant de 1969 (77236 10-69) (carte 13 de la section des cartes) et une carte de Singapour datant de 1973 (base 501016 3-73), publiée par l'Agence centrale du renseignement des Etats-Unis (CIA) (carte 14 de la section des cartes).

⁷⁴¹ La carte 7 est une reproduction en couleur et un agrandissement de la carte 29 contenue dans l'atlas cartographique du mémoire de la Malaisie. Voir également MM, par. 318.

566. Une carte de navigation opérationnelle de 1974 (ONC L-10) pour l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, représente des frontières maritimes situant PBP dans les eaux malaisiennes (voir la carte 15 de la section des cartes, ainsi que l'agrandissement qui la suit).

567. Dans une autre carte de Singapour tirée de la même série établie par la CIA et publiée en 1994, après la date critique (802150 (R01039) 10-94), les points de convergence des lignes frontières de Singapour, de la Malaisie et de l'Indonésie dans le détroit de Singapour, qui attestaient clairement l'existence d'une ligne frontière autour des eaux de Singapour, ne sont pas représentés. PBP n'y figure pas davantage (carte 16 de la section des cartes). L'édition 2000 de la même carte de Singapour représente quant à elle «Pedra Branca» dans un encadré, bien qu'aucune frontière maritime ne soit tracée entre l'île et le Johor (carte 17 de la section des cartes). Le fait que la représentation de Singapour a été modifiée en 2000 pour inclure un encadré de Pedra Branca laisse supposer que le Gouvernement des Etats-Unis a été informé de la revendication de souveraineté de Singapour sur PBP et du présent litige.

568. Il n'empêche que les représentations antérieures de la Malaisie et de Singapour donnent à penser que, selon le Gouvernement des Etats-Unis, PBP ne faisait pas partie de Singapour et Singapour n'avait pas de frontière maritime dans la région de PBP à l'époque considérée.

569. A une seule exception près, qui est récente, toutes les cartes de la région de Singapour, de la Malaisie et des alentours publiées par des Etats tiers représentent des frontières maritimes à proximité de PBP qui situent catégoriquement celle-ci dans les eaux malaisiennes et hors des eaux singapouriennes. Cette pratique s'accorde bien avec la thèse selon laquelle Singapour n'a pas de frontière maritime dans la région de PBP.

268

D. Certaines cartes malaisiennes invoquées par Singapour

570. Dans son mémoire, Singapour fait grand cas de certaines cartes malaisiennes qui montrent la présence d'un phare et l'attribuent à Singapour⁷⁴². D'après Singapour, ces cartes «doivent en conséquence se voir attribuer la plus haute valeur probante, comme des admissions faites contre son propre intérêt par le Gouvernement de la Malaisie»⁷⁴³.

571. Se pose évidemment la question de savoir si des cartes, en tant que telles, peuvent équivaloir à des admissions (indépendamment de leur utilisation dans des négociations ou des rencontres entre Etats, comme en l'affaire du *Temple*⁷⁴⁴). Et il y a de bonnes raisons, tant générales que spécifiques, pour dire que cela ne peut être le cas en l'espèce.

572. Sur le plan général, la Cour a constamment considéré que «[les cartes] ne constituent jamais — à elles seules et du seul fait de leur existence — un titre territorial»⁷⁴⁵, et il s'ensuit logiquement que — à moins d'être incorporées ou citées dans des traités ou à l'occasion de rencontres entre Etats et d'acquérir ainsi un statut particulier — elles ne peuvent pas non plus constituer des admissions définitives de la part des Etats.

⁷⁴² MS, par. 7.38-7.50.

⁷⁴³ MS, par. 7.50.

⁷⁴⁴ Voir ci-dessus, paragraphe 382.

⁷⁴⁵ Voir l'affaire du *Différend frontalier (Burkina Faso/République du Mali)*, arrêt, C.I.J. Recueil 1986, p. 582, par. 54, cité dans MM, par. 302.

269

573. C'est tout particulièrement le cas lorsque, comme en l'espèce, les cartes sont assorties d'un déni de responsabilité. Singapour prétend que dans la mesure où les réserves ainsi formulées renvoient à des «frontières» ou à «la délimitation de frontières internationales ou autres», les cartes ont bien valeur de déclaration ou d'admission en ce qui concerne la souveraineté sur les îles⁷⁴⁶. La distinction entre l'attribution de la souveraineté et la délimitation de frontières est pourtant toute relative ; les deux concepts sont étroitement liés. Dans certains cas, la souveraineté sur un territoire (terrestre ou insulaire) résulte d'une délimitation des frontières ; dans d'autres, l'attribution de la souveraineté sur des parcelles ou zones données entraîne implicitement l'existence de frontières et le processus de délimitation est engagé sur cette base. Il est donc artificiel à l'extrême de supposer que le cartographe ait eu l'intention d'opérer, par des dénis de responsabilité diversement formulés, une telle distinction catégorique entre souveraineté et délimitation, ou que la carte puisse contribuer au règlement de questions de souveraineté.

574. En ce qui concerne les raisons spécifiques à l'affaire qui nous occupe, même si les cartes peuvent avoir, dans certains cas, l'effet de forclusion allégué par Singapour, ce n'est pas le cas ici. Il s'agit en effet ici de plusieurs cartes parmi les nombreuses de la région qui ont été publiées, et aucun Etat ne les a jamais invoquées à des fins d'attribution de souveraineté. En particulier, ainsi que la Malaisie le souligne dans son mémoire, ces cartes ne font que montrer qu'il y a là un phare, comme l'indique le symbole correspondant. Dans ces conditions, elles ne constituent pas une déclaration concernant la souveraineté sur le bout de rocher où le phare est construit⁷⁴⁷. Peut-on réellement supposer que le cartographe, en représentant (à juste titre) le phare Horsburgh comme la propriété de Singapour, ait ainsi voulu statuer en droit sur le sort d'espaces terrestres et maritimes ? Les autres Etats n'ont pas davantage considéré que ces cartes indiquaient la frontière maritime, ainsi que cela a été démontré⁷⁴⁸.

E. Conclusion

575. Les paragraphes qui précèdent montrent que ni la pratique de Singapour elle-même, ni celle des autres Etats, y compris la Malaisie, en ce qui concerne les frontières maritimes, n'attestent l'idée selon laquelle Singapour a, comme elle le prétend, la souveraineté sur PBP depuis plus de cent cinquante ans :

270

- a) Singapour n'a pas délimité la zone entourant PBP dans l'accord sur la délimitation des eaux territoriales qu'elle a conclu avec l'Indonésie en 1973, bien que PBP ne soit distante que de 10 milles marins du littoral indonésien ;
- b) la Malaisie, en revanche, a bien agi en accord avec l'idée selon laquelle elle partageait une frontière maritime avec seulement l'Indonésie dans la région de PBP — voir l'accord pétrolier conclu en avril 1968 entre la Malaisie et la Continental Oil Company of Malaysia, et l'accord sur le plateau continental conclu le 27 octobre 1969 entre l'Indonésie et la Malaisie ;
- c) Singapour n'a jamais protesté contre les actes de la Malaisie ni d'aucune manière indiqué qu'elle estimait avoir une frontière maritime dans la région de PBP, confirmant sa souveraineté sur l'île ;
- d) Selon la pratique constante des Gouvernements du Royaume-Uni et des Etats-Unis en matière de représentation des frontières maritimes sur les cartes officielles de la région, PBP se situe dans les eaux malaisiennes.

⁷⁴⁶ MS, par. 7.49.

⁷⁴⁷ MM, par. 321.

Résumé

271 576. Singapour soutient, dans tout son mémoire, que son titre sur les trois formations résulte d'«une prise de possession légale» de PBP dans la période comprise entre 1847 et 1851. Mais un Etat peut posséder un territoire en ce sens qu'il peut l'utiliser de plein droit à des fins spécifiques, sans pour autant affirmer qu'il en est le souverain, ou le devenir. La question essentielle est celle-ci : à quel titre la Grande-Bretagne a-t-elle construit et exploité le phare ? Sa conduite à l'époque montre clairement qu'elle ne l'a pas fait afin d'acquérir la souveraineté territoriale mais dans le but précis d'aider la navigation dans l'intérêt général. De nombreux autres phares furent ainsi exploités, sous l'égide britannique, dans la région et ailleurs, à l'époque considérée et ultérieurement. La Grande-Bretagne n'a jamais modifié sa conduite avant l'indépendance de Singapour. Elle n'a jamais affirmé publiquement avoir la souveraineté sur PBP. Et, jusqu'en 1980, date de l'éclatement du litige, Singapour n'a pas davantage modifié sa conduite. Dans ces conditions, la souveraineté n'a pas changé de détenteur ; elle reste détenue par le souverain qui a donné son accord à la construction du phare.

577. Avant 1824, le sultanat de Johor était établi au nord et au sud du détroit de Singapour et comprenait toutes les îles et autres formations maritimes du détroit de Singapour et de ses alentours. Le traité anglo-néerlandais de 1824 ainsi que le traité Crawford de 1824 le confirment.

272 578. Les actes accomplis à l'occasion de la construction et de l'inauguration du phare diffèrent clairement de la pratique constamment suivie par la Grande-Bretagne dans le cadre de prises de possession officielles au nom de la Couronne. Ils ne marquèrent pas la volonté de la Couronne britannique d'acquérir la souveraineté, pas plus que PBP ne fut annexée ou incorporée à la colonie britannique des Etablissements des détroits. Au contraire, la construction du phare fut entreprise avec l'autorisation du souverain reconnu du territoire, le Johor.

579. La pratique constamment suivie par la Grande-Bretagne montre clairement que celle-ci ne détenait aucun titre originaire sur PBP. Il en va de même de la pratique suivie par Singapour : avant 1980, l'île ne fut jamais désignée par aucune autorité de Singapour comme appartenant à cet Etat. Les dépendances de Singapour ont toujours fait l'objet de désignations précises, et elles étaient invariablement situées dans la limite des 10 milles de l'île de Singapour. PBP n'en a jamais fait partie.

580. Middle Rocks et South Ledge sont distinctes et séparées de PBP. Les trois formations n'ont jamais été dénommées collectivement et présentent des caractéristiques géologiques et géomorphologiques distinctes. Les prétentions sur Middle Rocks et South Ledge tardivement formulées par Singapour ne constituent qu'une tentative de celle-ci pour élargir le champ de sa revendication territoriale.

273 581. Les effectivités invoquées par Singapour ne consistent en rien d'autre qu'en la construction, l'exploitation et l'administration du phare. Dans le contexte, compte tenu notamment de la pratique britannique dans la région (le système des phares des détroits) et ailleurs, cela ne constitue pas une conduite à titre de souverain. Les seuls éléments de preuve apportés par Singapour qui ne concernent pas la conduite liée à l'administration de phares sont soit peu concluants (ils ne se rapportent pas à PBP spécifiquement), soit postérieurs à la date critique et manifestement avancés pour les besoins de la cause.

⁷⁴⁸ Voir MM, par. 322, et voir aussi plus haut, par. 557-569.

582. En revanche, le Johor (et ultérieurement la Malaisie) n'a jamais renoncé à son titre sur les trois formations, continuant de les considérer comme une partie de son territoire, de même qu'un plus vaste ensemble d'îles placées sous sa souveraineté. A cet égard, des éléments d'information complémentaires sont communiqués à propos de l'utilisation des eaux entourant PBP pour la pêche traditionnelle par des pêcheurs du sud-est du Johor, ainsi que des patrouilles navales effectuées par la Marine royale malaisienne dans ces eaux.

583. Enfin, les pratiques de délimitation de la Malaisie, de Singapour et d'autres Etats dans les détroits de Singapour et en mer de Chine méridionale étayent et confirment la souveraineté de la Malaisie sur PBP, contredisant la revendication de Singapour.

CONCLUSIONS

A la lumière des considérations exposées ci-dessus, la Malaisie prie respectueusement la Cour de dire et juger que la souveraineté sur

a) Pedra Branca/Pulau Batu Puteh ;

b) Middle Rocks ;

c) South Ledge,

revient à la Malaisie.

L'agent de la Malaisie
Kuala Lumpur
Le 25 janvier 2005.

LISTE DES CARTES

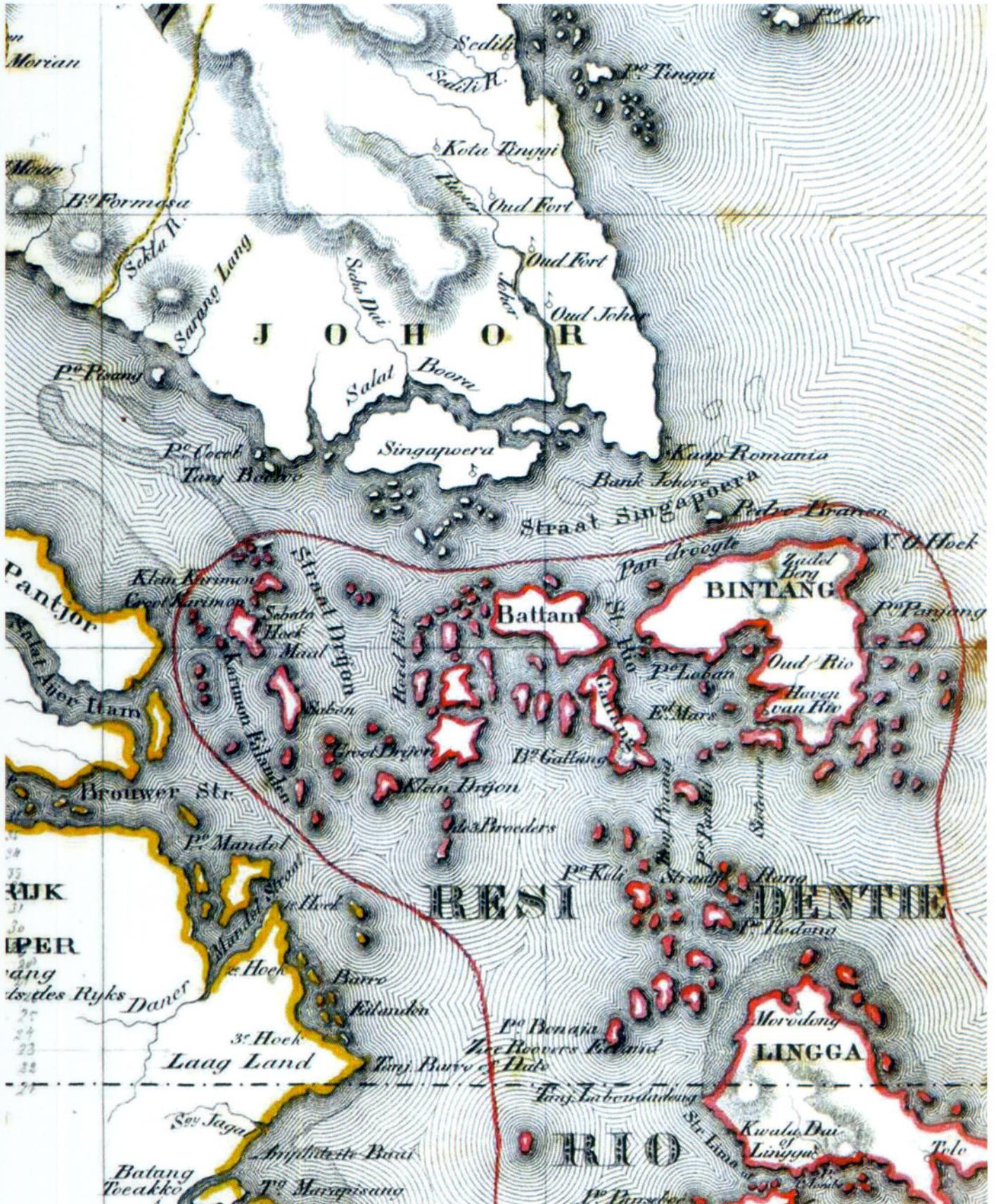
Carte 1	Carte des Indes orientales néerlandaises établie par G. F. von Derfelden van Hinderstein, sur ordre du roi, 1842	187-188
Carte 2	Carte établie par Armando Cotesão (carte portugaise), 1850	189
Carte 3	«A new chart of the Straits of Malacca and Singapore drawn from the latest surveys with additions and improvements» [Nouvelle carte des détroits de Malacca et de Singapour, dressée d'après les derniers levés, édition augmentée et améliorée], établie par William Heater, 1803	190-191
Carte 4	Carte des levés hydrographiques réalisés depuis Pula Aor vers le sud et de l'extérieur du récif se trouvant au large de Point Romania vers l'entrée du détroit de Singapour, avec la terre adjacente, établie par James Horsburgh, 1806.	192-193
Carte 5	Carte établie par J. W. Norie, extraite de «A new chart of the Straits of Malacca and Singapore» [Nouvelle carte des détroits de Malacca et Singapour], 1815.....	194
Carte 6	Carte établie par J. W. Norie, extraite de «New chart of the straits of Malacca and Singapore drawn from the latest surveys with additions and improvements» [Nouvelle carte des détroits de Malacca et de Singapour, dressée d'après les derniers levés, édition augmentée et améliorée], 1831	195
Carte 7	Sedili Besar, Malaya, GSGS 4218, feuille A-48 O, 1 ^{re} éd., publiée par le War Office, 1950	196-197
Carte 8	Carte militaire établie pour l'opération Mason (1 ^{re} épreuve), Royaume-Uni, 1965	198-199
Carte 9	Lagoi, GSGS n° 4550, HIND 1042, feuille 26, deuxième édition-AMS 2, publiée par le War Office, 1945	200
Carte 10	Malaisie et Singapour, 11-65, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1965	201
Carte 11	Singapour, base 52646 3-67, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1967	202
Carte 12	Singapour, 57209 7-68, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1968	203
Carte 13	Malaisie et Singapour, 77236 10-69, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1969	204
Carte 14	Singapour, base 501016 3-73, agence centrale du renseignement des Etats-Unis (CIA), collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1973.....	205
Carte 15	Carte ONC (Operational Navigation Chart) pour l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande, ONC L-10, 5 ^e éd., 1974	206-207
Carte 16	Singapour, 802150 (R01039) 10-94, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1994	208
Carte 17	Singapour, 13 ^e éd., collection de la bibliothèque des Nations Unies, 2000.....	209

Carte des Indes orientales néerlandaises établie par G. F. von Derfelden van Hinderstein, sur ordre du roi, 1842



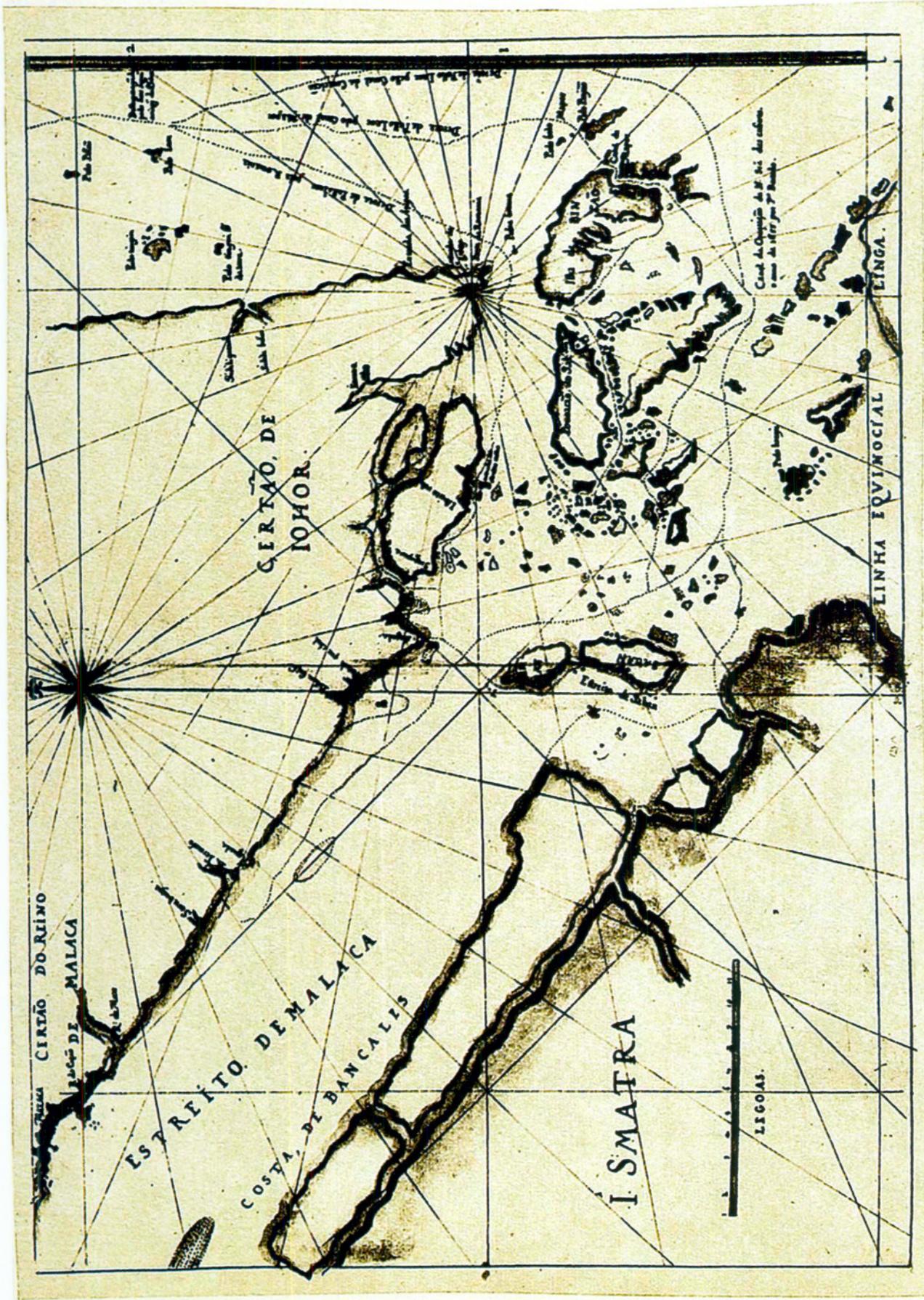
Voir agrandissement

Carte 1



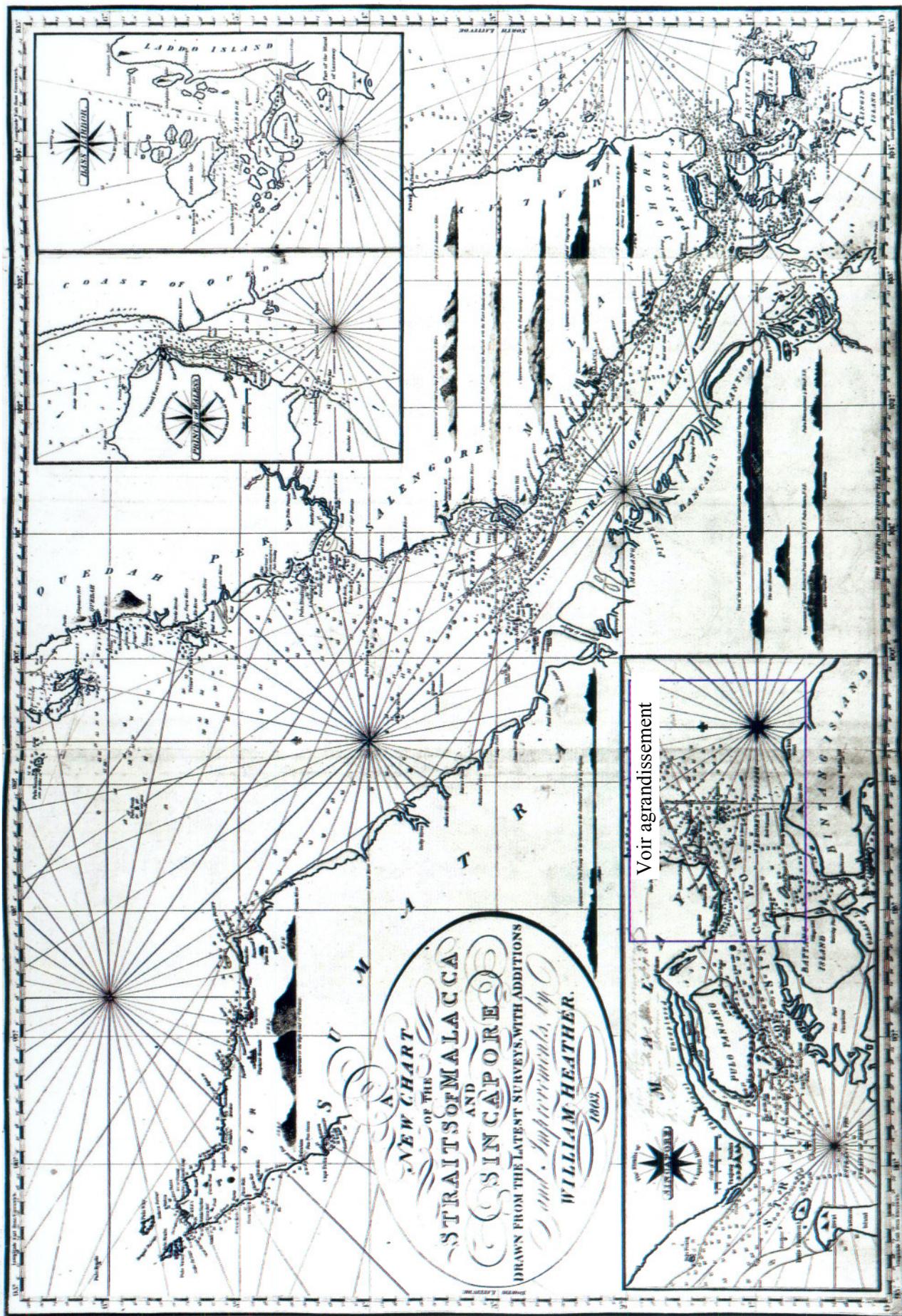
Carte 1 (agrandissement)

Carte établie par Armando Cotesão (carte portugaise), 1850

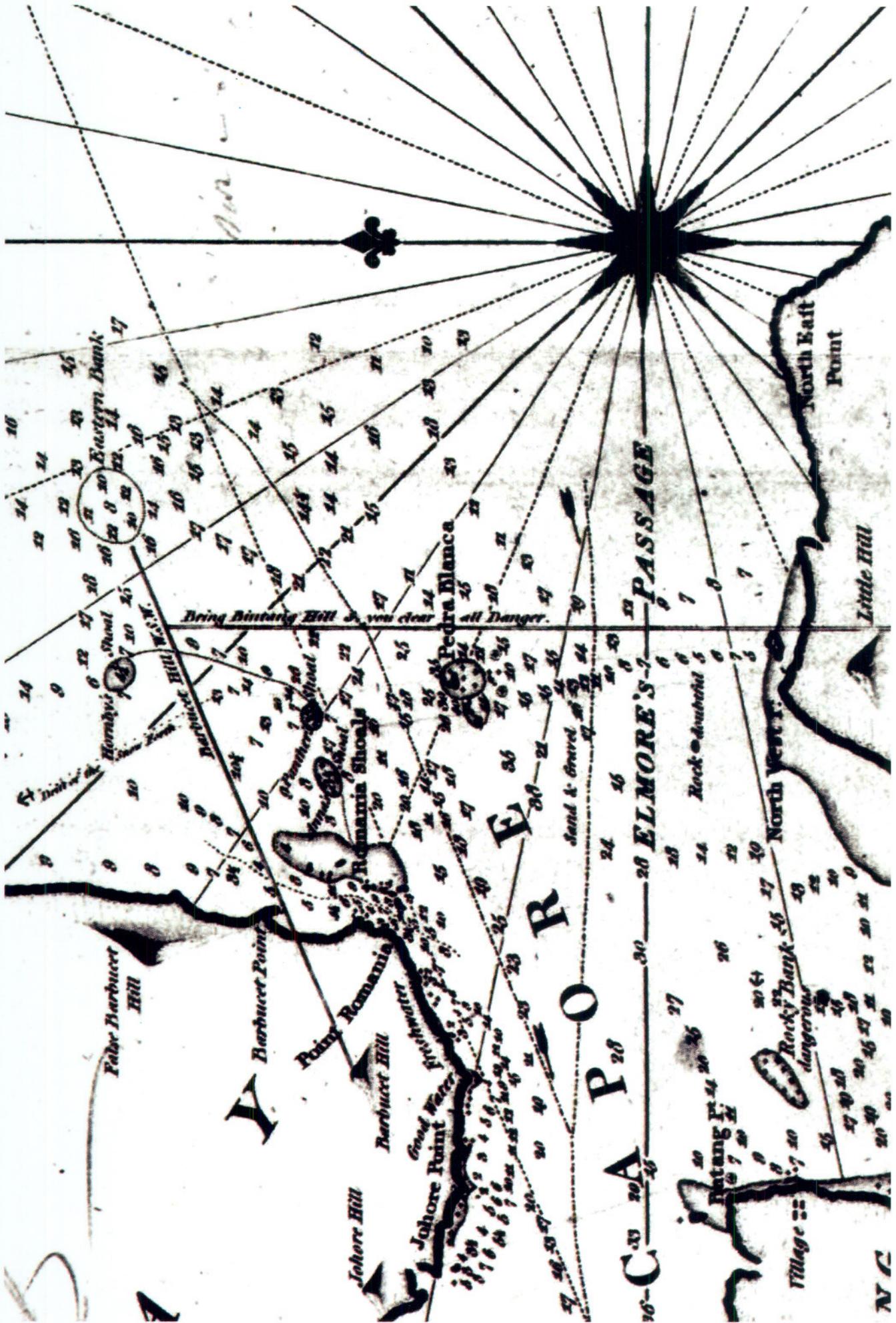


Nouvelle carte des détroits de Malacca et de Singapour, dressée d'après les derniers levés, édition augmentée et améliorée], établie par William Heater, 1803

DF

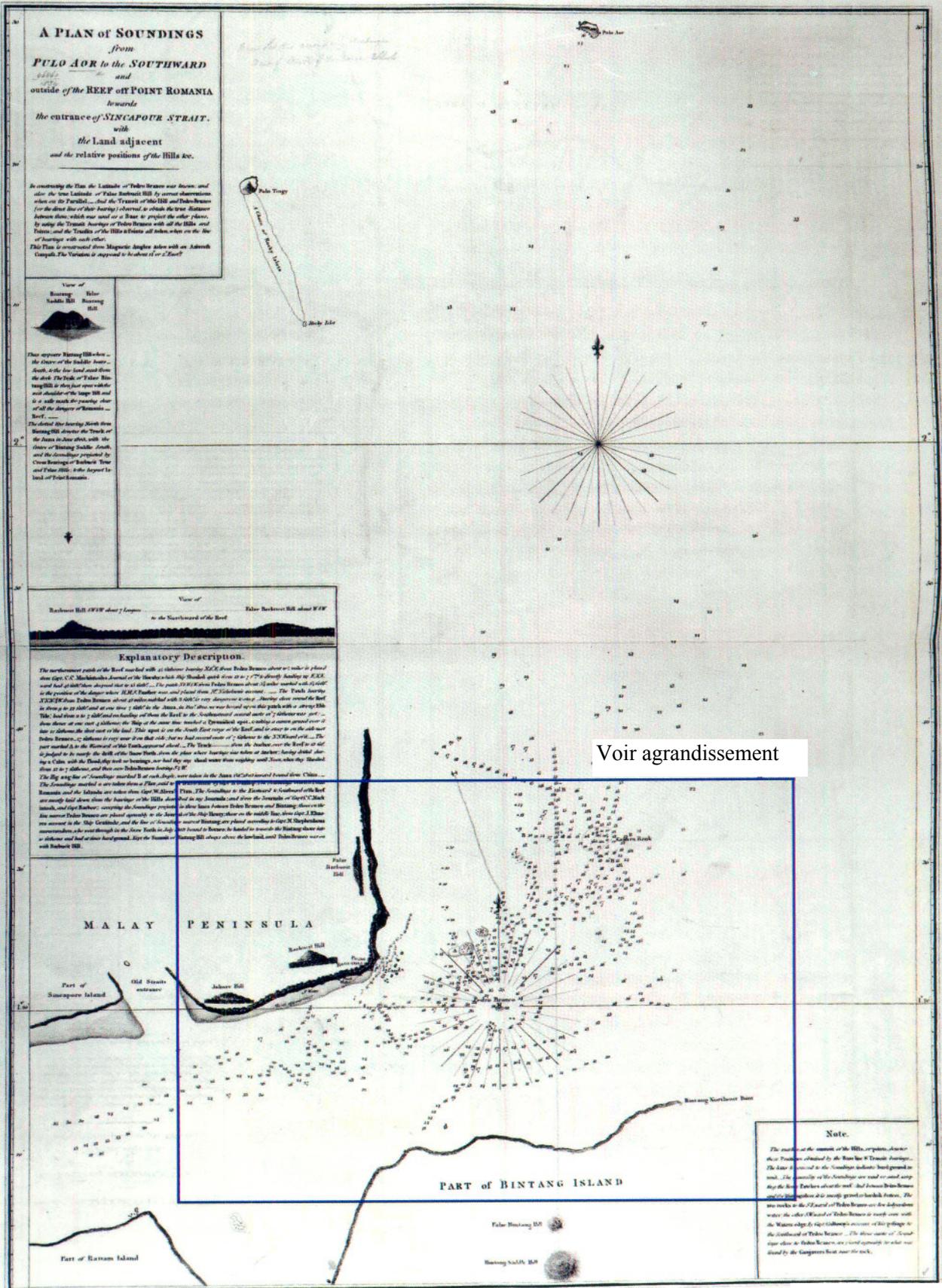


Voir agrandissement



Carte 3 (agrandissement)

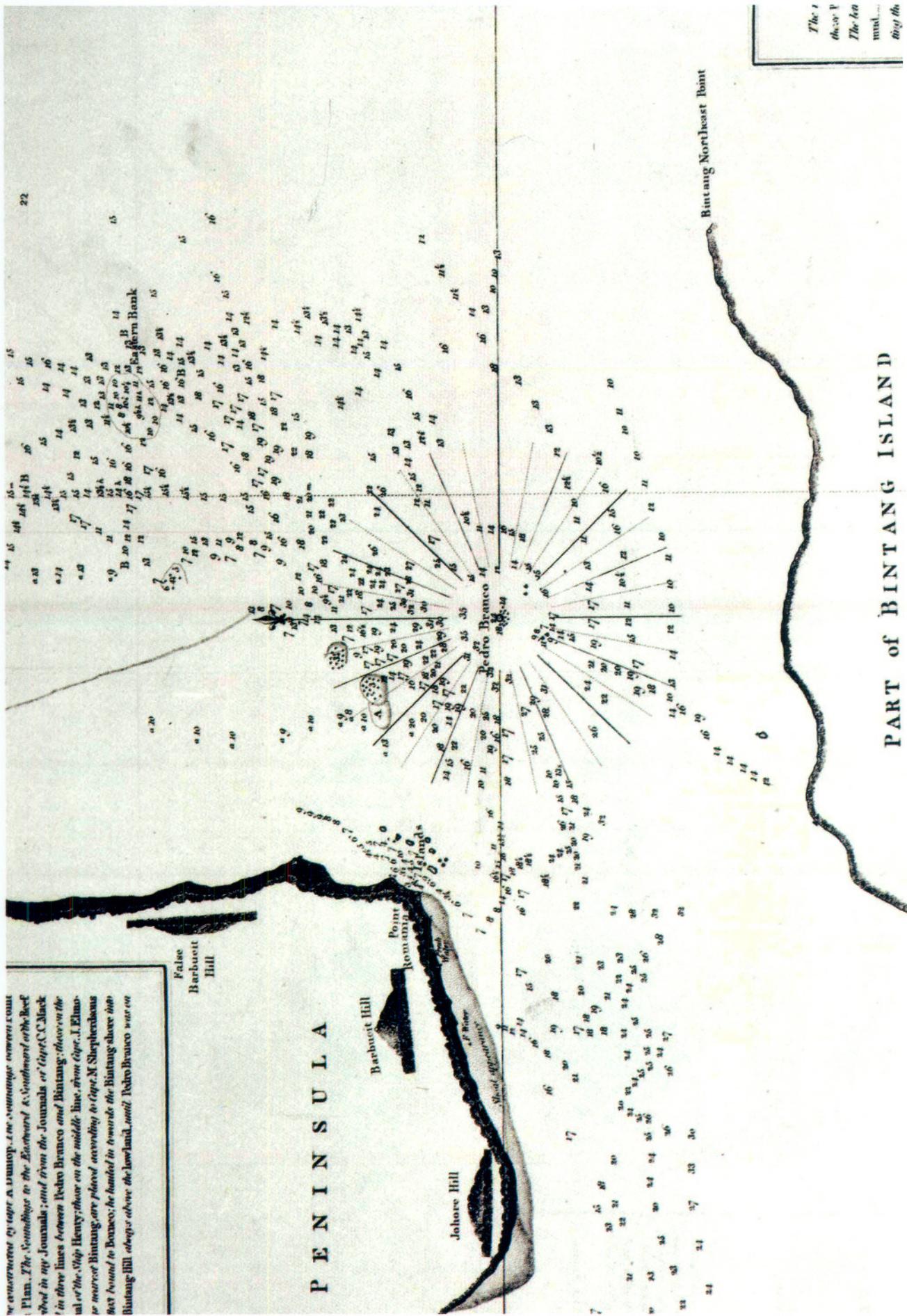
Carte des levés hydrographiques réalisés depuis Pula Aor vers le sud et de l'extérieur du récif se trouvant au large de Point Romania vers l'entrée du détroit de Singapour, avec la terre adjacente, établie par James Horsbrough, 1806



Voir agrandissement

Published according to Act of Parliament 1780 & 1802, James Horsbrough

Carte 4



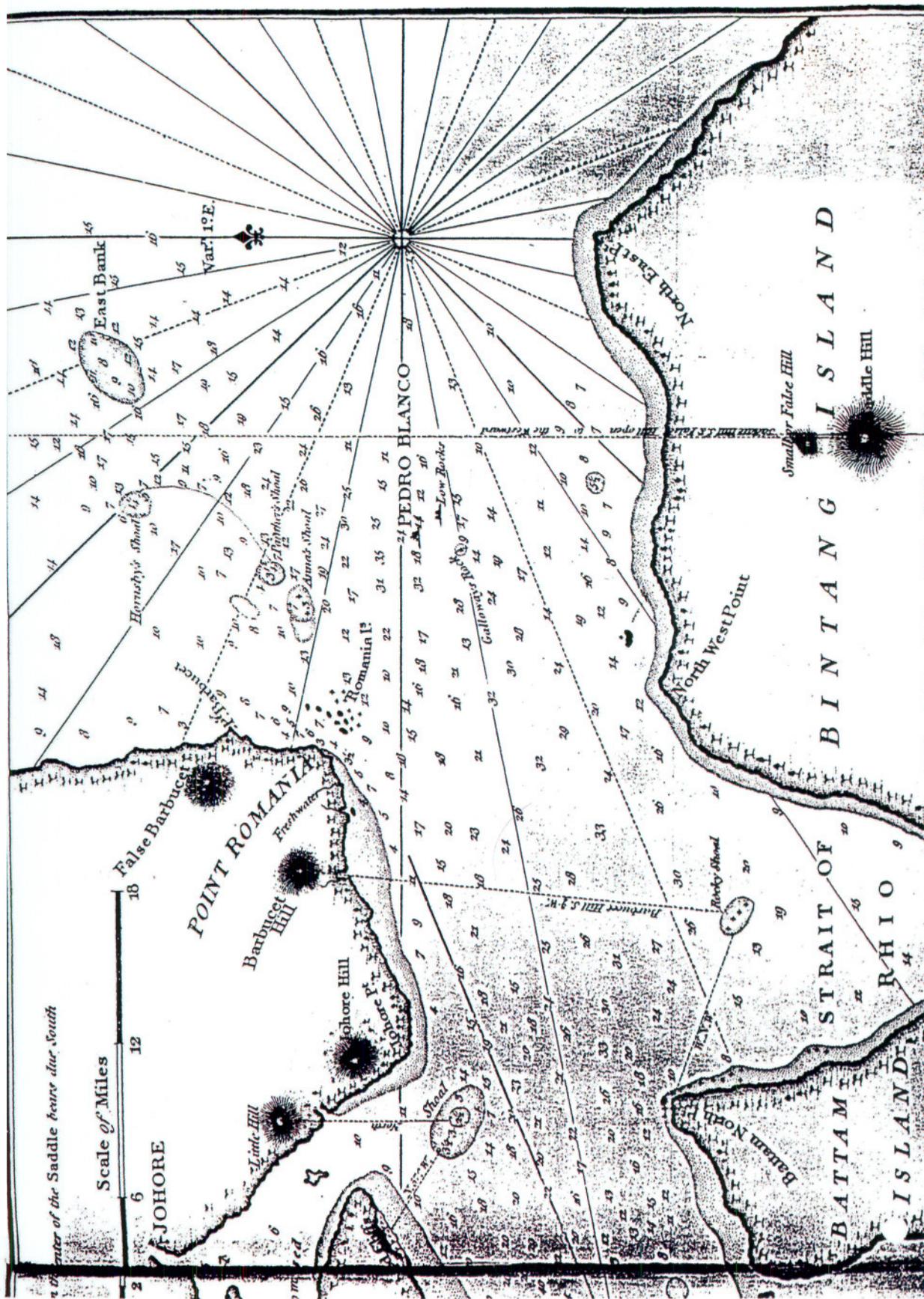
be encountered by Cape A. 11 miles, the southernmost towards point
 Plan. The soundings to the Eastward & Southward of the Reef
 were in my Journals; and from the Journals of Capt. C. Mack
 in three lines between Pedro Branco and Bintang; those on the
 side of the Ship Henry; those on the middle line, from Cape. J. Elm-
 so near Bintang; are placed according to Capt. M. Shepherdson
 who found to be correct; he sailed in towards the Bintang shore into
 Bintang Hill deeper above the lowland, until Pedro Branco were on

PART OF BINTANG ISLAND

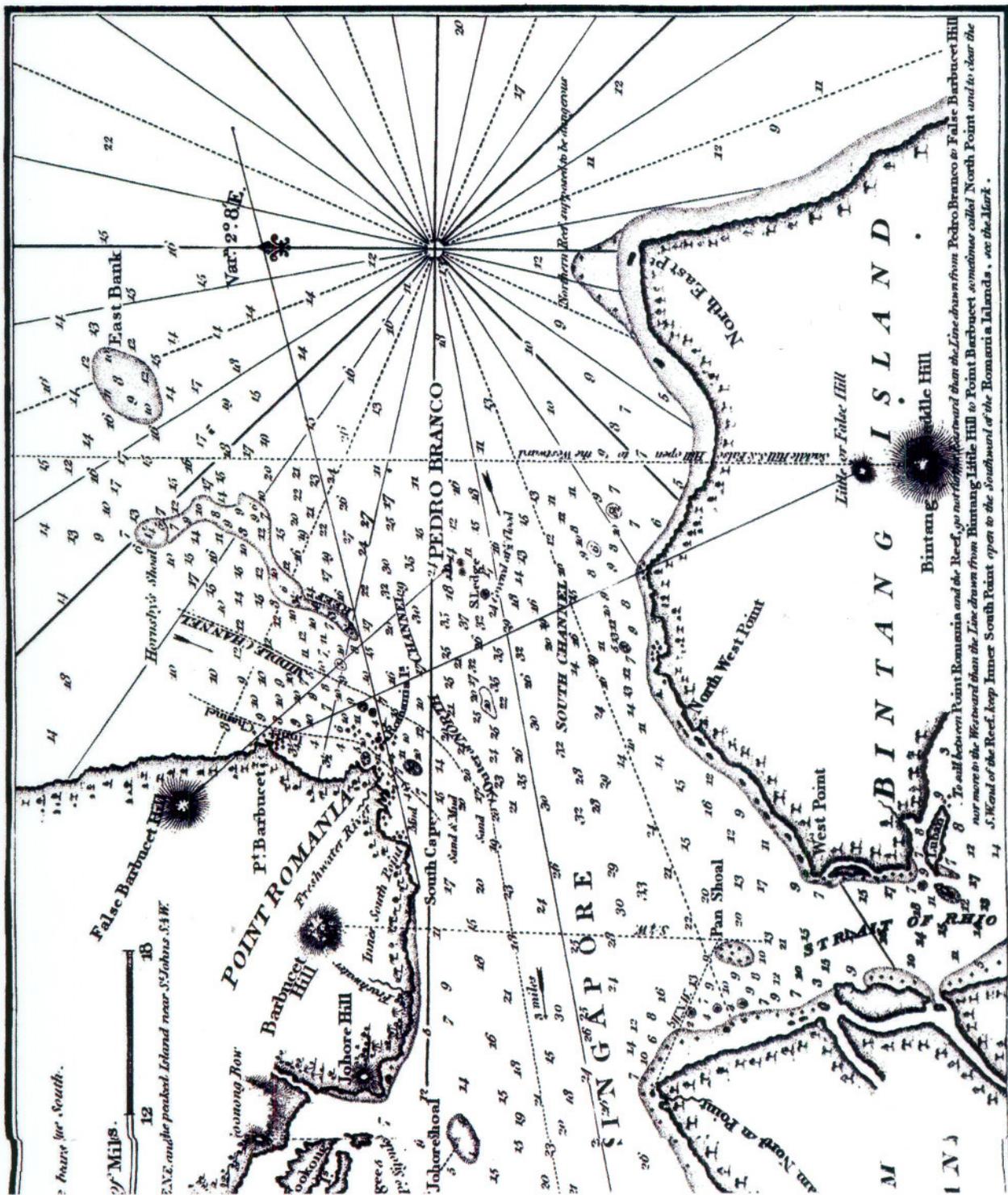
The
 the
 The
 must
 they

Carte 4 (agrandissement)

Carte établie par J. W. Norrie, extraite de «A new chart of the Straits of Malacca and Singapore» [Nouvelle carte des détroits de Malacca et Singapour], 1815

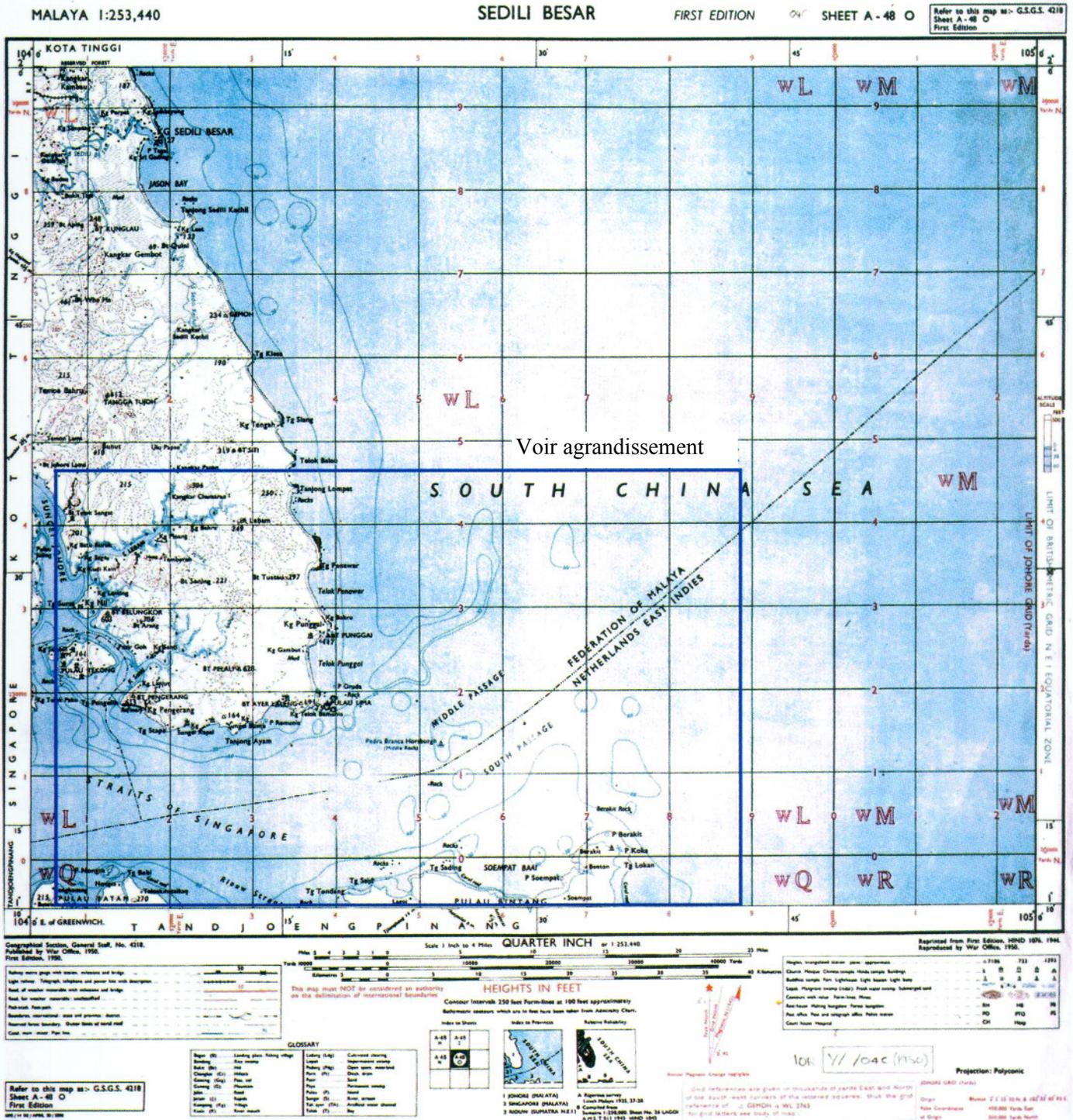


Carte établie par J. W. Norie, extraite de «New chart of the straits of Malacca and Singapore drawn from the latest surveys with additions and improvements» [Nouvelle carte des détroits de Malacca et de Singapour, dressée d'après les derniers levés, édition augmentée et améliorée], 1831



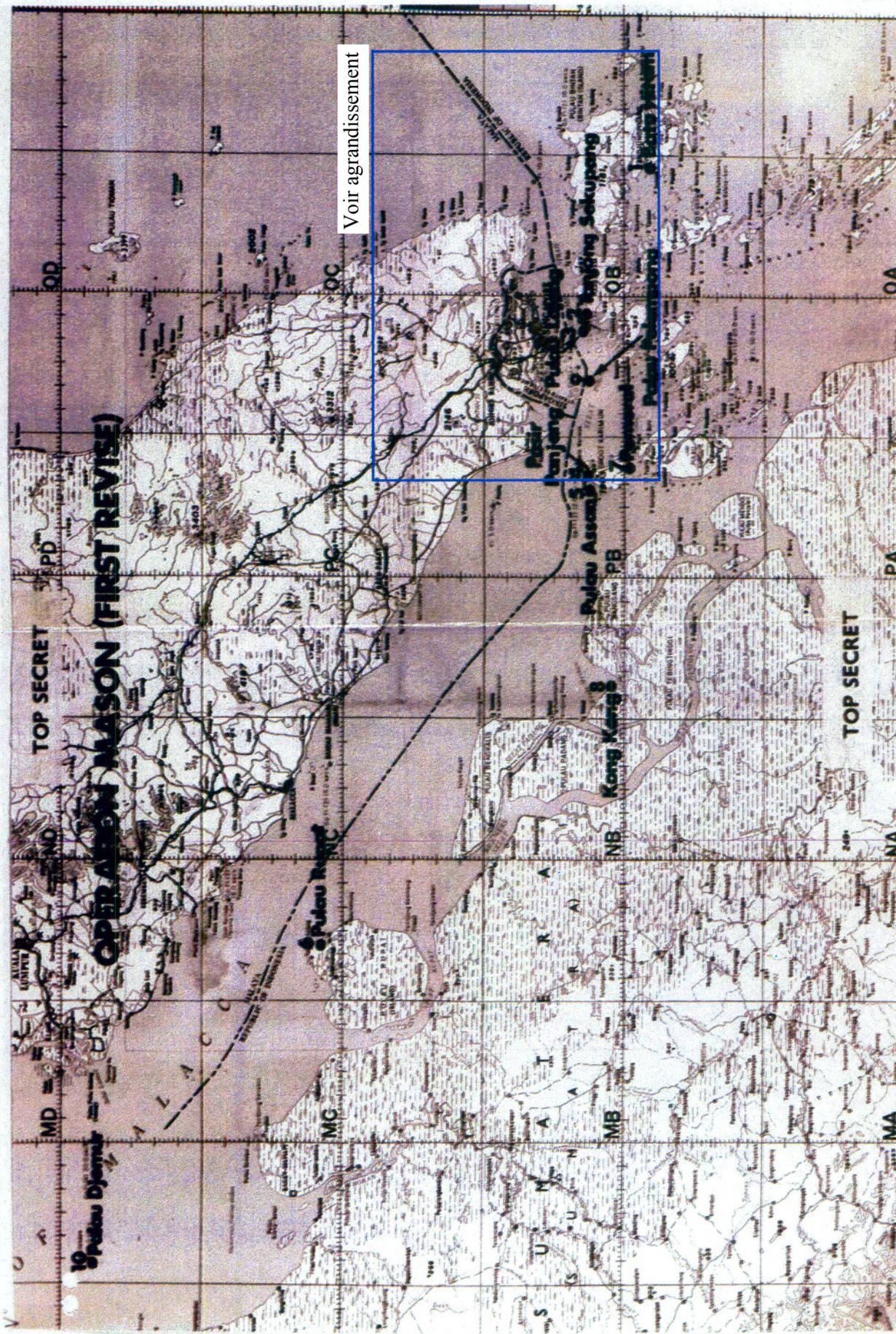
Carte 6

Sedili Besar, Malaya, GSGS 4218, feuille A-48 O, 1^{re} éd., publiée par le War Office, 1950

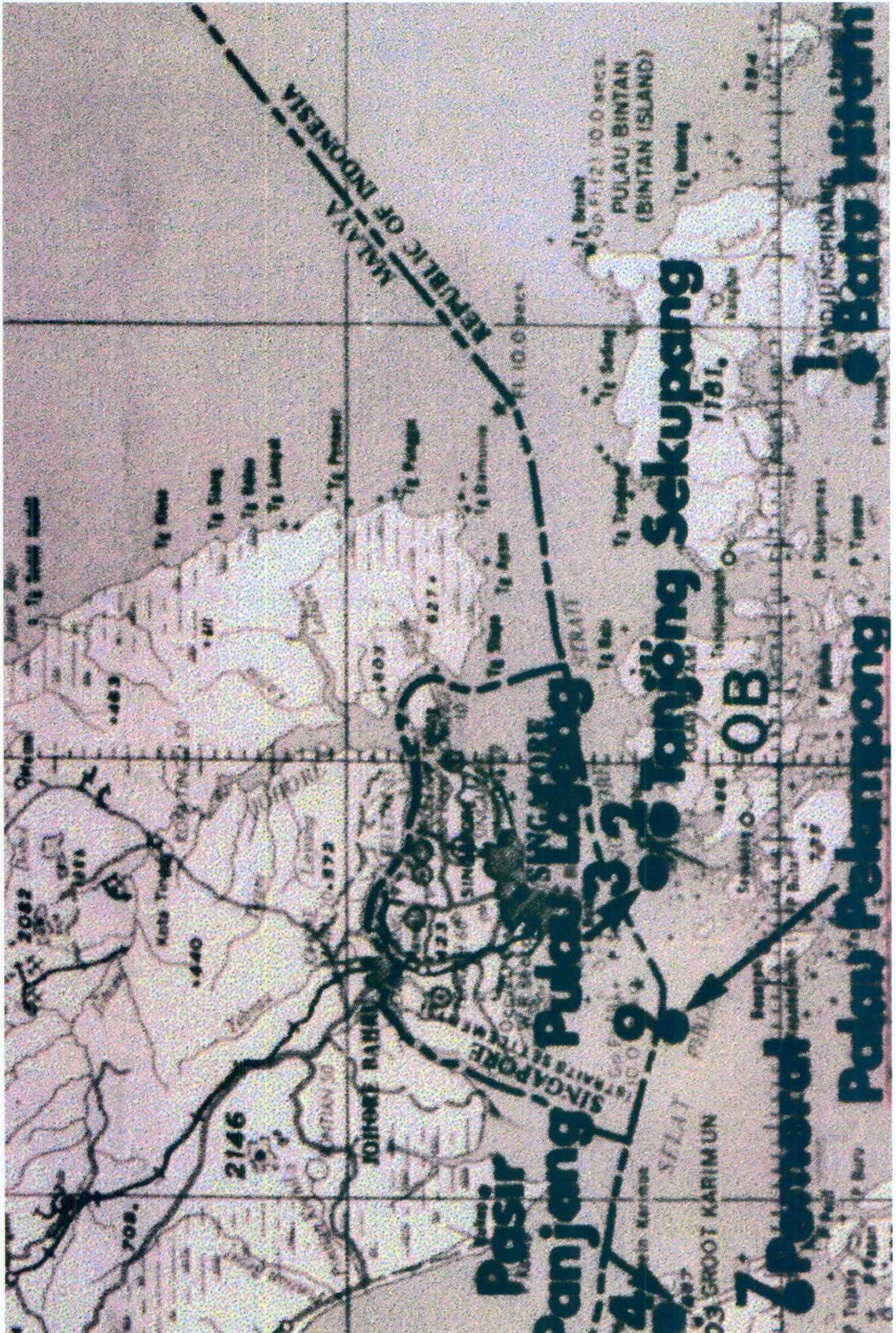


Carte 7

Carte militaire établie pour l'opération Mason (1^{re} épreuve), Royaume-Uni, 1965



Carte 8



Carte 8 (agrandissement)

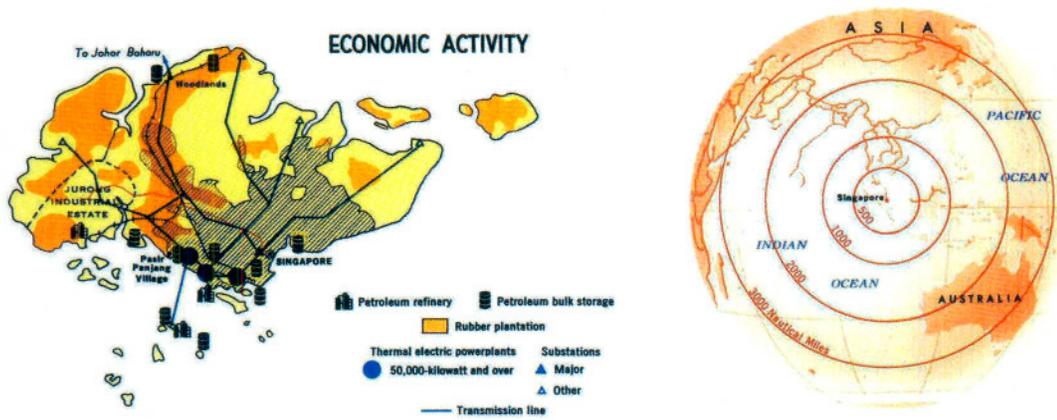
Singapour, base 52646 3-67, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1967



Carte 11

Singapour, 57209 9-68, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1968

REPRODUCED FROM THE COLLECTIONS OF THE LIBRARY OF CONGRESS, GEOGRAPHY AND MAP DIVISION



57209 7-68

Carte 12

Singapour, base 501016 3-73, agence centrale du renseignement des Etats-Unis (CIA), collection de la bibliotheque du Congrès des Etats-Unis, 1973



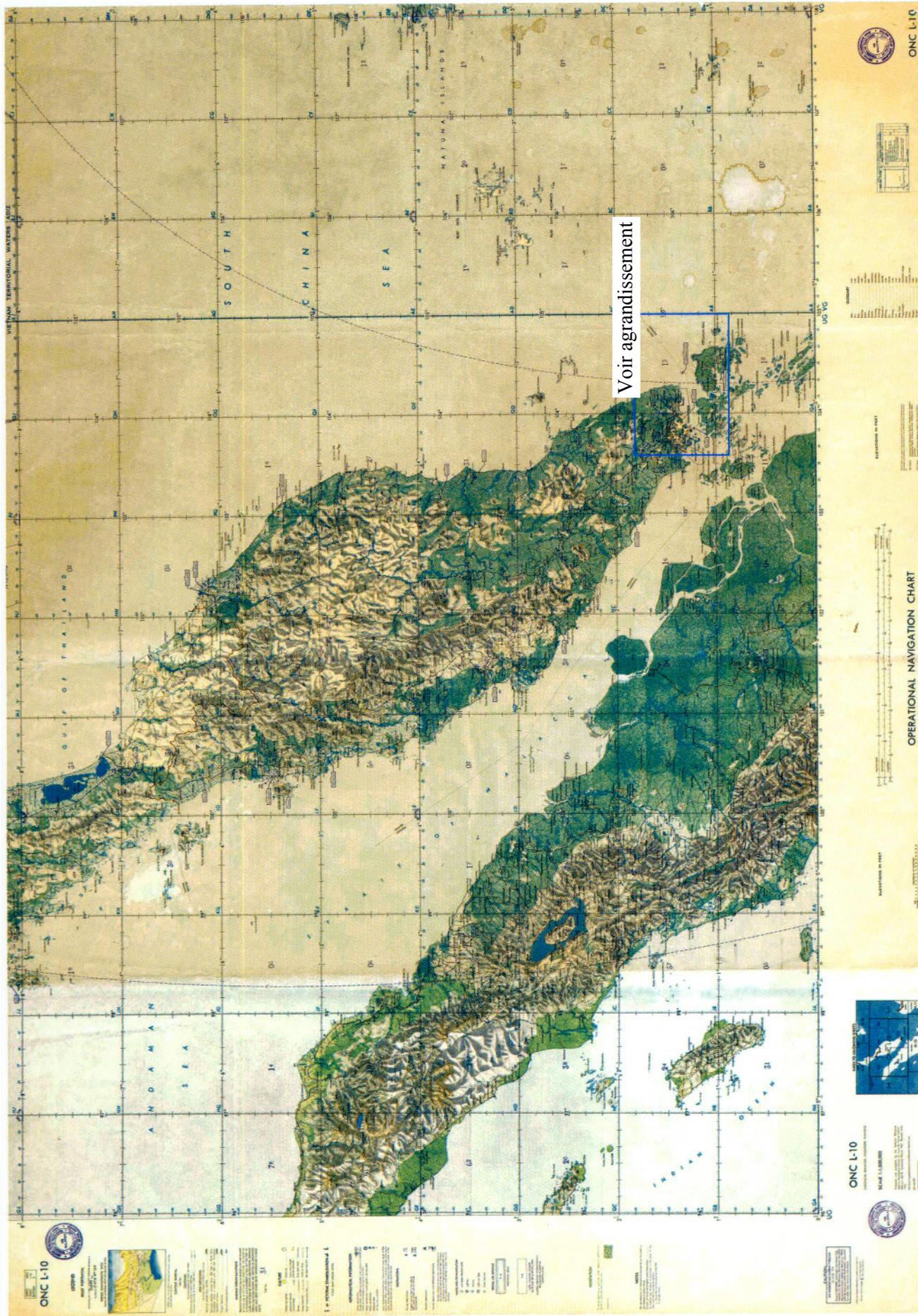
Carte 14

Central Intelligence Agency

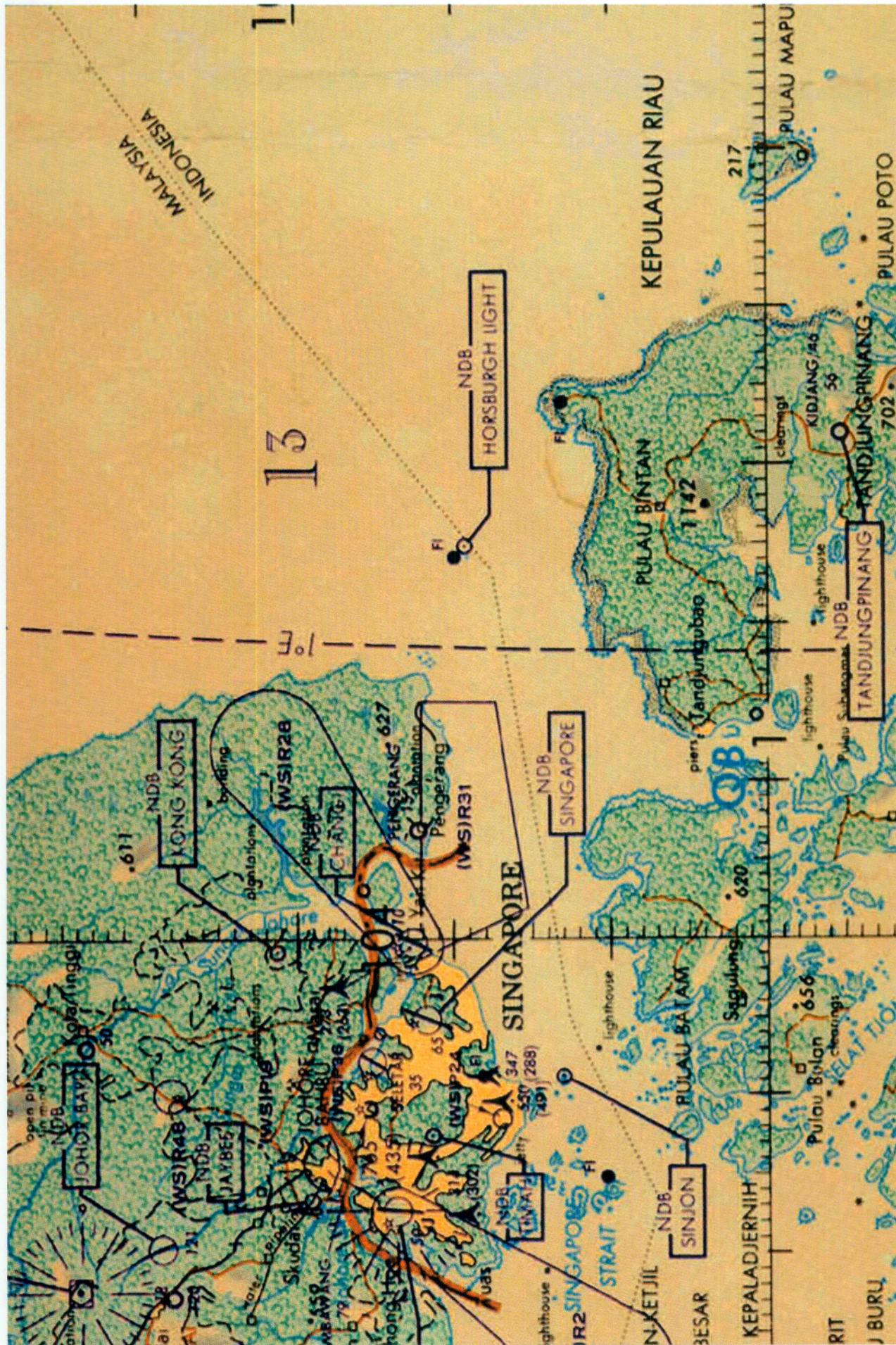


REPRODUCED FROM THE COLLECTIONS OF THE LIBRARY OF CONGRESS, GEOGRAPHY AND MAP DIVISION

Carte ONC (Operational Navigation Chart) pour l'Indonésie, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande, ONC L-10, 5^e éd., 1974



Carte 15



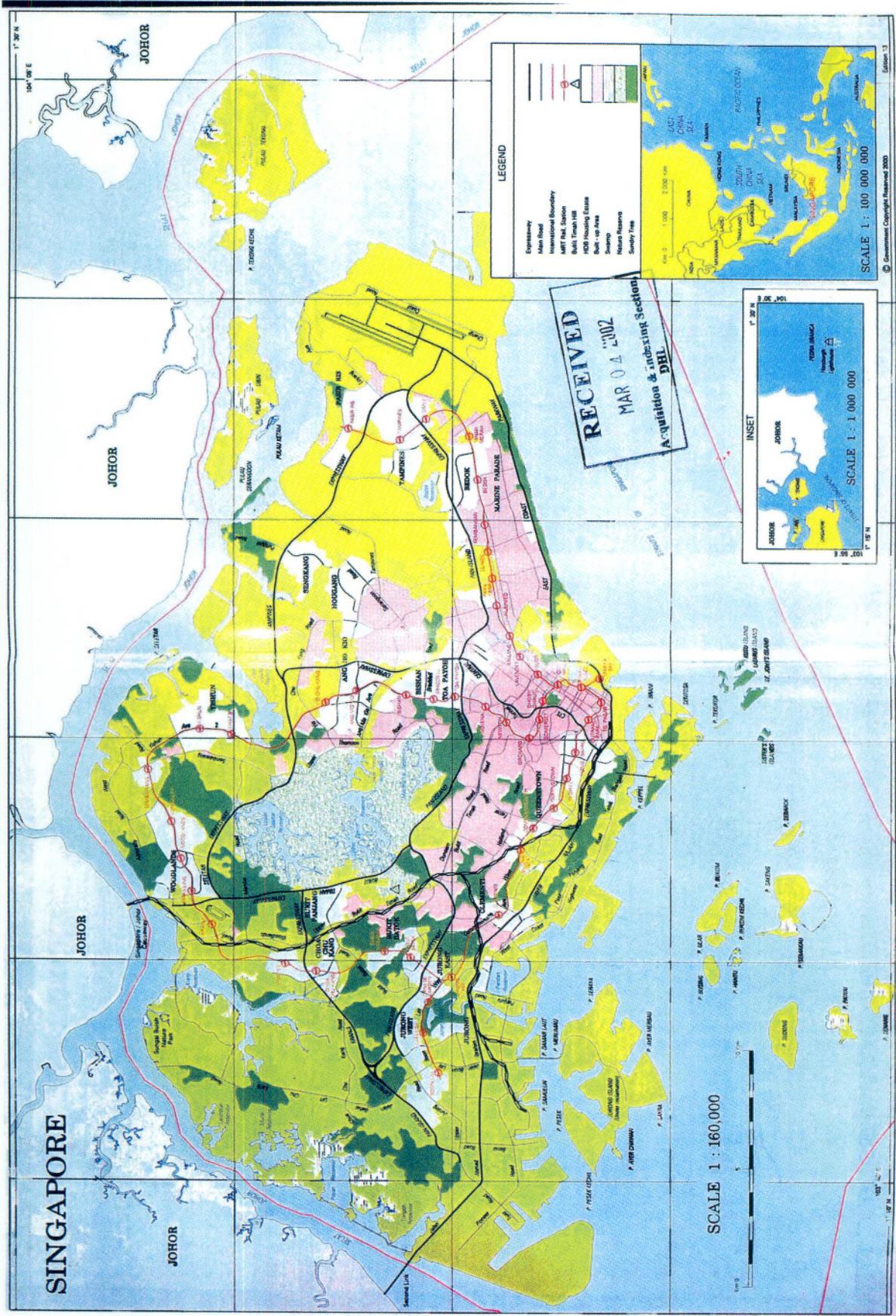
Carte 15 (agrandissement)

Singapour, 802150 (R01039) 10-94, collection de la bibliothèque du Congrès des Etats-Unis, 1994



Carte 16

Singapour, 13^e éd., collection de la bibliothèque des Nations Unies, 2000



This information and names shown on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations

MAP COLLECTION
UNITED NATIONS LIBRARY

Map H.504/0/2000
Carte 17