

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

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

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

(MALAISIE/SINGAPOUR)

CONTRE-MEMOIRE DE LA MALAISIE

VOLUME 3

Annexes documentaires

25 janvier 2005

[Traduction du Greffe]

TABLES DES MATIÈRES

	Page
Annexe CMM 7 Extrait de J. De Barros <i>Asia de João de Barros. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras de Oriente</i> , [Asie, par Joao de Barros. Faits établis par les Portugais lors de la découverte et de la conquête des mers et des terres de l’Orient] (Lisbonne, 1552 ; 6 ^e éd., Lisbonne, 1946), p.56.....	1
Annexe CMM 8 «Notes concernant divers aspects de l’administration britannique dans l’Archipel oriental», par sir Stamford Raffles.....	2
Annexe CMM 9 Extrait de <i>Phan Huy Chù, Un émissaire vietnamien à Batavia, Récit sommaire d’un voyage en mer</i> , traduit et présenté par Phan Huy Le, Claudine Salmon & Tra Trong Hiep (Paris, Association Archipel 1994, texte original en sino-vietnamien, traduit en vietnamien moderne et en français), p. 46.....	7
Annexe CMM 10 Extrait d’une lettre du sultan de Brunei au Gouvernement britannique relative à l’offre de Labuan, transmise par le capitaine sir Edward Belcher R.N., C.B., dans <i>Voyages of the HMS Samarang during the years 1843-1846 ; Employed Surveying the Islands of the Eastern Archipelago</i> , publiée sous l’autorité des lords commissaires de l’Amirauté, vol. I, 1848, p. 176-177.....	8
Annexe CMM 11 Lettre en date 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 du Bengale.....	9
Annexe CMM 12 Lettre du 1 ^{er} novembre 1844 adressée au commandant Bethune par l’Amirauté britannique, dans J. de V. Allen, A. J. Stockwell et L. R. Wright	10
Annexe CMM 13 Lettre en date du 29 janvier 1845 adressée à G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement de l’Inde par C. Beadon, sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.....	11
Annexe CMM 14 Lettre en date du 22 janvier 1846 adressée au secrétaire de la chambre de commerce de Singapour par les membres restants d’un comité de marchands constitué en 1837	13
Annexe CMM 15 Correspondance entre, notamment, M. Crawford, le Colonial Office, le Trésor et les lords de l’Amirauté au sujet de Labuan, juin 1846, dans dossier CO 144/1 du Colonial Office.....	14
Annexe CMM 16 Lettre en date du 19 septembre 1846 adressée au gouverneur des Etablissements des détroits par le secrétaire en exercice du gouvernement de l’Inde.....	15
Annexe CMM 17 Traité d’amitié entre le Grande-Bretagne et le sultan de Bornéo, 18 décembre 1846, dans J. de V. Allen, A. J. Stockwell and L. R. Wright (dir. publ.), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia 1761-1963</i> (Oceana Publications Inc., London, 1981), vol. II, p. 399	16

Annexe CMM 18	Lettre en date du 2 janvier 1847 adressée au gouverneur des Etablissements des détroits par le secrétaire en exercice du gouvernement de l'Inde.....	17
Annexe CMM 19	Lettre en date du 20 janvier 1847 adressée à G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement de l'Inde par le gouverneur Butterworth	18
Annexe CMM 20	Lettre en date du 10 mai 1847 adressée au gouverneur général de l'Inde en conseil par G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement de l'Inde, non datée, jointe à une lettre du sous-secrétaire du Bengale au gouverneur W. J. Butterworth	19
Annexe CMM 21	Traité d'amitié et de commerce entre la Grande-Bretagne et Bornéo (Brunéi), 27 mai 1847, dans J. de V. Allen, A. J. Stockwell and L. R. Wright (dir. publ.), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia 1761-1963</i> (Oceana Publications Inc., Londres, 1981), vol. II, p. 401-405.....	23
Annexe CMM 22	Rapport sur l'administration des Etablissements des détroits, années 1857-1858, p. 16.....	27
Annexe CMM 23	Proclamation du Raja Juma'at de Lukut concernant la cession du cap Rachado à la Grande-Bretagne le 23 août 1860, dans J. de V. Allen, A. J. Stockwell et L. R. Wright (dir. publ.), <i>A Collection of Treaties and Other Documents Affecting the States of Malaysia, 1761-1963</i> (Londres, Oceana Publications Inc., 1981), vol. II, p. 443	28
Annexe CMM 24	Correspondance en date du 9 janvier 1862 adressée au secrétaire d'Etat de l'Inde par le gouvernement du Bengale, dossier CO 273/5 du Colonial Office ayant notamment pour pièces jointes le «Johore Pass», licence de pêche accordée par le temonggong — annexée à la lettre en date du 2 mai 1861 adressée à M. Protheroe, secrétaire faisant fonction du gouverneur des détroits, par R. Macpherson, conseiller résident à Singapour — et l'échange de lettres datées des 4, 17 et 18 mai 1861.....	29
Annexe CMM 25	Document du 6 juillet 1883 intitulé «Report of the Light-House Commission» [rapport de la commission du phare] à soumettre au conseil législatif sur ordre de S. Exc. le gouverneur	44
Annexe CMM 26	Loi relative au transfert au dominion du Canada du phare du cap Race (Terre-Neuve) et de ses dépendances, ainsi qu'à d'autres fins en rapport avec ledit transfert («Loi britannique relative au cap Race») 49 Vict., c.13 (1886)	45
Annexe CMM 27	Loi du Gouvernement canadien concernant le transfert du phare du cap Race (Terre-Neuve) et de ses dépendances au dominion du Canada («Loi canadienne relative au cap Race») 49 Vict. C.20 (1886)	47
Annexe CMM 28	Loi complétant la loi impériale relative au transfert au dominion du Canada du phare du cap Race et de ses dépendances ainsi qu'à d'autres fins en rapport avec ledit transfert («Loi de Terre-Neuve relative au cap Race») 49 Vict., cap. 4 (1886).....	49
Annexe CMM 29	Lettre en date du 19 septembre 1893 adressée au Colonial Office par William Maxwell, gouverneur des Etablissements des détroits.....	51

Annexe CMM 30	Déclaration de l'attorney general sur le projet de loi portant amendement de la loi relative aux droits de péage (1910), compte rendu des travaux du conseil législatif des Etablissements des détroits pour l'année 1910, imprimerie officielle de Singapour (1911), p. B 108	52
Annexe CMM 31	Déclaration de M. Darbshire relative à la seconde lecture du projet de loi portant amendement de la loi sur les droits de péage de 1910, compte rendu des délibérations du conseil législatif des Etablissements des détroits pour l'année 1910, imprimerie officielle de Singapour (1911), p. B 114	53
Annexe CMM 32	Déclaration de l'attorney general sur la lecture du projet de loi sur les phares de 1912, compte rendu des délibérations du conseil législatif des Etablissements des détroits pour l'année 1912, imprimerie officielle de Singapour (1913), p. B 192-193	55
Annexe CMM 33	Livre bleu des Etablissements des détroits pour l'année 1912, imprimerie officielle de Singapour (1913), p. V2-V3	58
Annexe CMM 34	«Ordonnance impériale relative aux droits de phare», ordonnance des Etablissements des détroits n° XVII de 1915, ordonnances adoptées par le gouverneur des Etablissements des détroits avec l'accord et sur avis du conseil législatif, 1915, imprimerie officielle de Singapour (1916), p. 89-92.....	61
Annexe CMM 35	Rapport annuel du département de la marine, Etablissements des détroits, pour l'année 1931, imprimerie officielle de Singapour (1933), p. 92	64
Annexe CMM 36	Livre bleu des Etablissements des détroits pour l'année 1938, imprimerie officielle de Singapour (1940), p. 978-985	65
Annexe CMM 37	Rapport annuel du département de la marine de Singapour, pour l'année 1948, imprimerie officielle de Singapour (1949), p. 10	66
Annexe CMM 38	Règlement gouvernemental remplaçant la loi n° 4 de l'année 1960 sur les eaux indonésiennes, 18 février 1960	67
Annexe CMM 39	Lettre en date du 24 février 1967 adressée au secrétaire du ministère des transports, Kuala Lumpur, par J. Groves, directeur de la marine de Malaisie	68
Annexe CMM 40	Lettre en date du 28 mai 1968 adressée au secrétaire permanent du ministère des affaires étrangères de la Malaisie par le secrétaire du mouvement de la jeunesse de l'Organisation nationale des Malais unis.....	70
Annexe CMM 41	Rapport du troisième levé hydrographique commun réalisé dans les détroits de Malacca-Singapour, août 1974, p. 13	71
Annexe CMM 42	Rapport sur le quatrième levé hydrographique conjoint dans les détroits de Malacca-Singapour, avril 1975, p. 18.....	72
Annexe CMM 43	Livres de bord du KD <i>Sri Perak</i> (pour septembre 1977) et du KD <i>Lembing</i> (janvier-février 1979)	73
Annexe CMM 44	Note n° EC 1/78 en date du 13 janvier 1978 du ministère des affaires étrangères de la Malaisie au haut Commissariat de Singapour	74

Annexe CMM 45	Notes sur un entretien tenu entre M. Kishore, conseiller au haut Commissariat de Singapour et le secrétaire adjoint principal pour l'Asie du Sud-Est, le 13 avril 1978 à Wisam Putra.....	75
Annexe CMM 46	Documents concernant d'autres inspections de marégraphes en octobre-novembre 1978 et en mars 1979	76
Annexe CMM 47	Lettre en date du 26 février 1980 adressée au secrétaire général du ministère des affaires étrangères de la Malaisie par le directeur général du service de planification économique de la Malaisie, et télex ci-joint envoyé par la Sarawak Electricity Supply Corporation au service de planification économique de la Malaisie	77
Annexe CMM 48	Lettre en date du 4 mars 1980 adressée au secrétaire général du ministère des affaires étrangères de la Malaisie par le directeur général du service de planification économique de la Malaisie	78
Annexe CMM 49	Rapport du douzième groupe tripartite d'experts techniques sur la sécurité de la navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour («TTEG»), 5-6 mai 1983.....	79
Annexe CMM 50	Note diplomatique EC 60/89 en date du 14 juillet 1989 adressée au haut Commissariat de la République de Singapour par le ministère des affaires étrangères de la Malaisie	80
Annexe CMM 51	Note diplomatique n° EC 46/91 en date du 11 novembre 1991 adressée au haut Commissariat de la République de Singapour par le ministère des affaires étrangères de la Malaisie	81
Annexe CMM 52	Proposition commune adressée en avril 1997 au sous-comité de l'Organisation maritime internationale chargé de la sécurité de la navigation concernant la mise en place d'un «système obligatoire de rapports sur les navires passant par les détroits de Malacca et de Singapour connu sous le nom de STRAITREP», doc. NAV 43/3/5, 17 avril 1997.....	82
Annexe CMM 53	Extraits de AISM, <i>Aides à la navigation (Navguide)</i> (4 ^e éd., décembre 2001)	94
Annexe CMM 54	Extraits du <i>Manuel de l'AISM sur les services de trafic maritime</i> , 2002.....	105
Annexe CMM 55	MENAS, <i>Résumé des avis mensuels adressés aux navigateurs</i> , éd. 03/04, 1 ^{er} avril 2004.....	107

ANNEXE CMM 7

**EXTRAIT DE J. DE BARROS ASIA DE JOÃO DE BARROS. DOS FEITOS QUE OS PORTUGUESES
FIZERAM NO DESCOBRIMENTO E CONQUISTA DOS MARES E TERRAS DE ORIENTE,
[ASIE, PAR JOAO DE BARROS. FAITS ÉTABLIS PAR LES PORTUGAIS
LORS DE LA DÉCOUVERTE ET DE LA CONQUÊTE DES MERS
ET DES TERRES DE L'ORIENT] (LISBONNE, 1552 ;
6^e ÉD., LISBONNE, 1946), P.56**

Chap. XVI, p. 55 et 56

Du voyage de D. Jorge de Meneses de Malacca aux Moluques pour servir comme capitaine, et a découvert un nouvel itinéraire par l'île de Bornéo, et de ses différends avec D. Garcia Henriques.

Les deux navires qui, de l'avis des Maures de Ternate, n'ont pu accoster et que D. Garcia soupçonnait d'être espagnols, appartenaient à D. Jorge de Meneses, auquel D. Henrique de Meneses, avait confié le commandement des Moluques pour les nombreux services qu'il avait rendus en Inde (essentiellement lorsque Diogo Fernandes, de Beja, avait été tué et dont D. Jorge avait fait recouvrir le corps, avant d'être blessé à la main droite en entrant dans le chenal de Calicut)¹. Avant le départ de D. Jorge pour les Moluques, D. Henrique mourut et Lopo Vaz de Sampaio confirma la disposition prise, et à son arrivée à Malacca, D. Jorge rencontra Pero Mascarenhas, qui avait déjà été nommé gouverneur des Indes et qui, reconnaissant les qualités personnelles de D. Jorge, lui remit de la meilleure grâce la lettre confirmant sa nomination au poste de Commandant. Comptant quitter Malacca le 22 août 1526 avec soixante hommes et deux navires venus des Indes, l'un ayant à son bord D. Jorge et l'autre Baltasar Raposo en qualité d'administrateur, il leur fallait choisir entre deux itinéraires, l'un par Java et Banda, qui avait de beaucoup la faveur des Portugais bien qu'il fût plus long, et l'autre, plus court, par l'île de Bornéo. D. Jorge opta pour ce dernier itinéraire, que Pero Mascarenhas le chargea d'emprunter pour bien le reconnaître, et il lui demanda d'éviter l'escale habituelle à Banda en raison de la mousson. Nous décrivons donc le voyage de D. Jorge, premier Portugais à avoir navigué de Malacca aux Moluques en passant par Bornéo.

D. Jorge quitta Malacca avec des pilotes maures qui avaient entendu parler de cet itinéraire. Ils suivirent la côte de la baie et entrèrent dans le détroit de Singapour, d'une faible largeur («berço»)² et d'une profondeur ne dépassant pas six brasses, et qui était semé d'écueils. D. Jorge découvrit que la terre avait la forme de deux coudes, ce qui contraignait les navigateurs à faire preuve de la plus grande vigilance. Arrivé à une île appelée la Roche blanche (*Pedra Branca*), très utilisée par les pilotes de la région, il pris la direction de l'île que les indigènes appelaient Pulugaia, ce qui veut dire l'île de l'éléphant car on y distingue dans le paysage une forme rappelant cet animal.

¹ Décennie 3, livre 6, chap. 9, et livre 5, chap. 10.

² Portée d'un ancien canon de marine.

ANNEXE CMM 8

**«NOTES CONCERNANT DIVERS ASPECTS DE L'ADMINISTRATION BRITANNIQUE DANS
L'ARCHIPEL ORIENTAL», PAR SIR STAMFORD RAFFLES**

6 novembre 1823

P. 1-7

La Grande-Bretagne a ceci de particulier que partout où elle exerce son influence, elle est aussi porteuse de civilisation et de progrès. Dans quelque partie du monde où l'aient amenée ses armes ou sa politique, elle a eu pour but d'apporter les bienfaits que sont la liberté et la justice, pour la défense desquelles elle joue un rôle si éminent. Qu'elle proclame les droits des nations indépendantes, qu'elle défende la cause du captif ou de l'esclave, ou bien encore, qu'elle s'emploie à diffuser la vérité et le savoir, l'Angleterre est depuis toujours à l'avant-garde. Dans les vastes contrées des Indes où elle s'est dotée d'un empire sans précédent dans l'histoire, elle avait à peine rengainé l'épée de la conquête qu'elle veillait déjà à faire régner la justice, à assurer la sécurité des personnes et des biens, à améliorer la condition de ses nouveaux sujets, à réformer l'ensemble de l'administration judiciaire et fiscale du pays, à mettre en place un système de gestion interne destiné à protéger la population de l'oppression et des exactions, à diffuser les principes et les connaissances propres à élever les peuples que la conquête avaient placés sous son autorité, et à subordonner ainsi sa propre prospérité à celle de ces peuples. Le désir de connaître leur origine et leur histoire ancienne, leurs institutions, leurs lois et leurs opinions a amené à la création d'associations qui se consacrent exclusivement à cette entreprise. Grâce à l'application des informations ainsi obtenues à la situation actuelle du pays, l'esprit et les principes de la souveraineté britannique ont rapidement accru la puissance et les ressources du pays, mais en même temps, ils ont eu, dans une non moindre mesure, tendance à favoriser les échanges intellectuels ainsi que le bonheur de chacun.

Les acquisitions de la Grande-Bretagne en Orient ne sont pas attribuables à l'esprit de conquête. Un concours de circonstances inéluctable et les initiatives de ses fils l'ont emportée dans un élan irrésistible. D'autres nations ont peut-être elles aussi été conquérantes et connu le succès, mais à la différence de notre pays, elles n'ont pas su faire une pause pour consolider leurs conquêtes par la modération et la justice. Ce sont là les fondements sur lesquels repose solidement notre Empire des Indes, et la Grande-Bretagne a déjà fait preuve, dans l'application de ses principes, d'une persévérance qui lui est indispensable pour maintenir sa position prééminente et ne pas avoir à allonger la liste de ceux qui ont mordu la poussière en tentant de rivaliser avec elle et qu'une ambition démesurée a menés à leur perte. La conquête a engendré la conquête, et nous devons continuer à étendre notre influence. La marée déferle, et il serait vain de s'y opposer, mais ne perdons pas de vue ces mêmes principes, agrandissons notre Empire par notre intelligence et notre politique et cet empire sera non seulement le plus grand, mais aussi le plus beau et le plus durable jamais offert à la vue et à l'admiration du monde. Tout en élevant dans l'échelle de la civilisation ceux sur lesquels nous exerçons notre influence et notre pouvoir, nous fonderons notre domination sur les bases solides que sont la justice et l'avantage mutuel, plutôt que sur les principes incertains et inconséquents de la force et de l'intrigue.

Tels ont été les principes de notre administration aux Indes partout où nous avons acquis une influence territoriale, et il reste à déterminer quels sont les meilleurs moyens de les appliquer à des pays sur lesquels nous n'avons pas de visées territoriales, mais avec lesquels le commerce n'en est pas moins important pour nos intérêts. Avec les pays situés à l'est du Bengale, nos échanges commerciaux sont déjà très considérables, et notre influence se fait plus ou moins sentir dans toute la région, des rives du Gange à la Chine et à la Nouvelle Hollande. De récents événements ont appelé notre attention sur ces contrées, et en particulier sur l'archipel malais, où de grandes possibilités d'activités commerciales — dont les limites sont difficiles à prévoir ... se sont offertes

à nous. Diverses circonstances nous ont amenés à développer nos relations dans cette région, qui prennent de plus en plus de poids et d'importance en raison des dispositions que nous avons prises récemment pour les rendre plus cohérentes et plus solides, et pour les harmoniser avec la défense de nos intérêts, tant en Inde qu'en Europe. Nos relations avec ces contrées sont cependant fondamentalement très différentes de celles que nous entretenons avec les peuples des Indes, car si intéressantes ou abondantes que soient les ressources desdites contrées, nous estimons que ce sont les peuples indigènes eux-mêmes qui sont les mieux à même de les exploiter, sans ingérence étrangère et sans l'obstacle que constitueraient des réglementations étrangères. C'est en effet grâce aux bienfaits du commerce, et du seul commerce, que nous pouvons défendre et promouvoir au mieux nos intérêts. Quelques postes ont pour but d'assurer la sécurité et la protection de notre commerce, et non seulement nous reconnaissons l'indépendance de tous les Etats environnants, mais nous la préserverons et la défendrons.

Le commerce étant la raison d'être de nos relations avec les Etats orientaux, il nous faut examiner l'effet qu'il est censé avoir. Dans le monde entier, le commerce apporte avec lui de nombreux bienfaits, et il favorise en particulier la civilisation et le progrès en général. Toutefois, comme tous les autres facteurs aux effets considérables, il s'est révélé être la cause de nombreux maux lorsqu'il est mal orienté ou insuffisamment contrôlé. Il crée des besoins et donne accès à des produits de luxe, mais en l'absence de tout principe régulateur dans ce domaine, il a nécessairement pour corollaires la sensualité, le vice et la corruption mais là où les institutions sociales favorisent l'indépendance et le progrès, où l'activité intellectuelle est pratiquée et encouragée, il ouvre de grandes possibilités à la vie intellectuelle et la richesse et le raffinement vont alors de pair avec tout ce qui ennoblit et exalte la nature humaine. L'éducation doit avancer au même rythme que le commerce pour permettre de profiter de ses bienfaits et éviter ses effets pervers, et dans nos relations avec ces pays, nous devons veiller à apporter sur leurs rivages non seulement le capital de nos marchands, mais aussi les moyens de favoriser le progrès intellectuel sur place. Fort heureusement, notre politique est conforme à ces vues et à ces principes et nous constatons que rien ne s'y oppose, ni dans la situation de ces pays eux-mêmes, ni dans le caractère de leurs populations aussi nombreuses que diverses. Celles-ci nous invitent au contraire chez elle, et tous les principes d'une politique humaine et de la religion semblent nous inciter à leur accorder sans tarder la plus grande attention.

Quelques mots suffiront pour montrer la nature et l'ampleur de cette contrée. Dans ses limites les plus étroites, elle englobe le vaste archipel qui s'étend de Sumatra et Java jusqu'aux îles du Pacifique, et de là aux rivages de la Chine et du Japon. Depuis des temps immémoriaux, elle suscite toute l'attention et la cupidité des nations plus évoluées, dont les produits rares et précieux ont contribué au penchant immodéré des Romains pour le luxe, et à des époques plus récentes, renforcé successivement le pouvoir et l'influence des différentes nations européennes qui en ont contrôlé le commerce. Cette région a permis à certains de ces pays de sortir de l'insignifiance et de l'obscurité pour acquérir pouvoir et prestige, et à une époque plus reculée, elle a peut-être à l'origine, dans les Etats italiens, de la première étincelle qui a libéré les énergies de l'Europe et donné naissance à sa littérature. On ne peut estimer la population de ces îles si intéressantes à moins de 10 à 15 millions d'habitants, dont cinq ou six dans la seule île de Java et au moins trois à Sumatra.

Dans une perspective plus large, nous devons inclure les pays riches et peuplés d'Ava et du Siam, du Cambodge, de Cochinchine et du Tonkin, plus peuplés encore que ces îles, et si nous ajoutons la nombreuse population chinoise dispersée dans ces pays et par l'intermédiaire de laquelle les bienfaits du savoir peuvent être diffusés dans les régions les plus reculées de l'Empire chinois et même au Japon, il apparaît clairement que cette contrée est peut-être la plus vaste, la plus intéressante et la plus importante qui se soit jamais offerte à la contemplation d'un esprit philanthropique et éclairé.

Si nous considérons cette contrée plus en détail, notamment la situation actuelle de sa population aussi nombreuse que variée ainsi que l'histoire des nations et des tribus qui la composent, nous serons plus convaincus que jamais de la nécessité de lui offrir des moyens d'éducation et de progrès, et des avantages qui en découleront nécessairement. Aucun autre peuple n'est aussi prêt à recevoir des instructions, et à aucun autre peuple celles-ci ne peuvent être transmises plus aisément.

A l'exception de Java, des Moluques et des Philippines, presque tous les Etats indigènes de l'Archipel peuvent être considérés comme indépendants. Les établissements européens sur les côtes de Sumatra et de Bornéo sont de simples comptoirs commerciaux et l'intérieur de ces grandes îles n'a jamais connu les effets d'une présence européenne. *Une grande partie de ces côtes et l'ensemble des petites îles ainsi que les Etats de la péninsule malaise sont exclusivement sous autorité indigène.*

Il convient peut-être de parler tout d'abord des Malais qui habitent l'intérieur de Sumatra et sur les côtes de tout l'archipel. Le caractère particulier de cette nation a toujours suscité la plus vive attention et donné lieu aux opinions les plus variées et contradictoires. Certains ne voient que le côté sombre des Malais, dans lesquels ils ne voient qu'un peuple enclin à la piraterie et au vice, dénué de gouvernement régulier et de principes, livré à l'anarchie et à des passions incontrôlables. D'autres, toutefois, considérant les choses de façon plus approfondie et connaissant mieux leur sujet, en arrivent à un point de vue différent. Ils reconnaissent l'absence de gouvernement efficace, mais estiment que les Malais possèdent de grandes qualités et que dans des circonstances plus favorables, ils pourraient être dirigés de façon utile et profitable. Ce deuxième groupe d'observateurs voit dans leur caractère indépendant, leur sens de l'honneur exacerbé et leur vive réaction à tout affront une certaine réceptivité au progrès et à un meilleur système d'organisation de la société. Il se passionne pour leur histoire ancienne si méconnue, pour leur langue largement diffusée et pour les vestiges d'une grandeur révolue. Il ne fait pas de doute que ce peuple exerçait autrefois sa domination sur ces mers, et que cela fut le cas jusqu'à l'arrivée de l'Islam. Du fait de leur situation géographique, les principaux pays malais furent les premiers à entrer en contact avec les prédicateurs musulmans et à embrasser leur foi, à quoi on peut peut-être attribuer le démantèlement de l'empire malais et sa perte de pouvoir, avant l'arrivée des Européens dans cette région. A cette époque, toutefois, le pouvoir de Menangkabow, l'ancien siège du gouvernement, était encore reconnu, et les Etats d'Acheen et de Malacca ont longtemps résisté aux armées portugaises. Menangkabow a régné à une époque sur l'ensemble de Sumatra, et l'on peut encore trouver des preuves de la grandeur et de la prééminence passées de cet Etat non seulement dans les édits solennels de leurs souverains et dans la vénération et le respect dans font l'objet les branches les plus éloignées de la famille, mais aussi dans le niveau culturel relativement élevé du pays et les vestiges antiques qui y ont été récemment découverts. Ce pays se situe dans les régions du centre de Sumatra et compte entre un et deux millions d'habitants qui se livrent tous à l'agriculture, en dehors de ceux qui travaillent dans les mines d'or si réputées. Les vestiges de sculptures et les inscriptions trouvés près de l'ancienne capitale correspondent à ceux que l'on a découverts à Java et reflètent l'influence de la même religion hindoue qui prévalait dans cette île jusqu'à l'arrivée de l'Islam au quinzième siècle. On ne sait à quel moment les habitants de Menangkabow se sont convertis à la religion du Prophète, et ce point mériterait d'être éclairci. Le ralliement des Etats malais à l'Islam a eu lieu au treizième siècle, mais on ne sait si la conversion de Menangkabow a été antérieure ou postérieure à cette date, bien que la religion mahométane semble avoir été prêchée à Sumatra dès le douzième siècle. C'est vers 1160 qu'une colonie est apparue à l'intérieur de Sumatra et a créé l'Etat maritime de Singapour, à l'extrémité de la péninsule malaise, où une succession de princes hindous a continué à régner jusqu'à la création de Malacca et à la conversion de sa population en 1276. Quelle qu'elle ait pu être, en ces temps reculés, la nature des relations entre les nations étrangères et Menangkabow, nous savons que, durant la période en question, Singapour était un Etat aux activités maritimes et commerciales très développées et qu'à l'arrivée des Portugais à Malacca, il contrôlait la plus grande partie du commerce entre les nations orientales et occidentales. Il n'est pas nécessaire d'étudier en détail l'histoire de l'ascension et de la chute des Etats malais de Malacca et d'Acheen ni de la création de Johor. Du fait de leurs activités maritimes

et commerciales, les Malais avaient déjà été dispersés aux quatre coins de l'archipel et, en démantelant leurs principaux établissements, la puissance et la politique de leurs visiteurs européens ont contribué à les disperser encore davantage, ne les laissant former que des établissements encore plus petits, lorsqu'ils parvenaient à échapper au pouvoir et à la vigilance des Européens.

Il ressort de tout cela que les Malais peuvent être divisés en deux catégories, les agriculteurs et les commerçants. Ce sont ces derniers que nous connaissons le mieux et l'opinion que nous nous sommes faite d'eux s'appliquant généralement aux Etats maritimes, il suffit peut-être, à ce stade, de décrire quelques caractéristiques du mode de gouvernement, des habitudes et de la mentalité des Malais.

Le mode de gouvernement de ces Etats, qui contrôlent à des degrés divers les différents fleuves, la côte orientale de Sumatra, la péninsule malaise ainsi que la côte de Bornéo et l'ensemble des petites îles, est fondé sur des principes à caractère totalement féodal. Le plus grand respect est accordé à la personne et à la famille du Prince, qui, du côté malais, descend d'une longue succession d'ancêtres généralement originaires de Menangkabow ou de Johor, et qui compte souvent, du côté mahométan, des descendants du Prophète. Les nobles sont chefs de clans dont les membres sont à leur entière disposition. Les institutions civiles et la politique intérieure combinent la traditions mahométane à des us et coutumes locaux particuliers et plus anciens, qui prédominent dans les principaux Etats, où ils sont consignés dans un code approximatif, alors que les établissements moins évolués s'en remettent à la tradition.

Les Malais se distinguent non seulement par le grand respect qu'ils accordent à leurs ancêtres et à leurs nobles et par leur dévotion absolue à leurs chefs et à la cause qu'ils défendent, mais aussi par la vénération et le respect qu'ils manifestent pour leurs anciens ainsi que pour leur expérience et leurs opinions. Ils ne se lancent jamais dans une entreprise sans en peser les avantages et les inconvénients, mais une fois qu'ils s'y sont engagés, ils s'emploient pleinement à la mener à bien. Ils ne sont pas particulièrement travailleurs mais quand une tâche les intéresse, ils ne manquent pas de s'y vouer avec conviction et enthousiasme. Dans leurs entreprises commerciales, ils sont capables de finesse et d'imagination, et leur goût du jeu se manifeste, mais d'une façon générale, ils ne font pas preuve d'une grande curiosité.

Connaissant le caractère des Malais, nous pouvons voir jusqu'à un certain point dans la situation qui est maintenant la leur une circonstance atténuante à leur goût prononcé pour la piraterie et à la pratique de l'«amok» qu'on leur reproche si souvent et si justement. La politique européenne, qui a tout d'abord mis fin à l'indépendance de leurs Etats les plus respectables et qui a eu pour effet de réserver aux Européens la totalité des échanges commerciaux dans l'archipel, les a laissés ...

P. 67-69

En favorisant le rayonnement de la littérature et de la science au profit du Bengale, où des études sur la littérature, l'histoire et les coutumes des nations orientales ont été conduites avec le plus grand succès et ont porté des fruits remarquables, une telle institution aidera puissamment à poursuivre ces études parmi les peuples de l'Extrême-Orient. Un grand nombre des recherches déjà commencées ne pourront être perfectionnées et menées à leur terme que sur cette terre, et on les favorisera à présent en recueillant les vestiges épars de la littérature de ces pays, en avivant le goût du peuple pour la connaissance et en éveillant des images qui sommeillent en lui. Les rayons de ... maintenant divisés devront être réunis et nos lumières supérieures aideront à les élargir et à les intensifier. Nos comptoirs deviendront ainsi des centres non seulement de commerce et de luxe, mais aussi d'expérience et de culture. Si le commerce apporte la richesse à nos rivages, c'est l'esprit de la littérature et la philanthropie qui nous apprennent à l'utiliser aux fins les plus nobles. C'est cela qui donne à la Grande Bretagne son rang prééminent parmi les nations, qui la rend forte

pour faire rayonner sa puissance. Si un jour son empire venait à disparaître, ce monument de sa vertu ... quand son triomphe ne serait plus qu'un souvenir. Que la Grande-Bretagne puisse encore se targuer d'apporter la lumière, que l'on se souvienne d'elle non pas comme un simple fanal sur le chemin de la désolation, mais comme un éveil printanier, rappelant les consciences à la vie après un long hiver d'ignorance et d'oppression. Que le soleil britannique brille sur ces îles, sans férocité aucune, mais avec la douceur propre au ciel de notre patrie, saluée et bénie par tous ceux qu'illuminent ses rayons.

(Signé) Sir Stamford RAFFLES.

ANNEXE CMM 9

**EXTRAIT DE PHAN HUY CHÙ, *UN ÉMISSAIRE VIETNAMIEN À BATAVIA, RÉCIT SOMMAIRE D'UN VOYAGE EN MER*, TRADUIT ET PRÉSENTÉ PAR PHAN HUY LE, CLAUDINE SALMON & TRA TRONG HIEP (PARIS, ASSOCIATION ARCHIPEL 1994, TEXTE ORIGINAL EN SINO-VIETNAMIEN, TRADUIT EN VIETNAMIEN MODERNE ET EN FRANÇAIS),
P. 46**

[Texte en français dans l'original : non reproduit.]

ANNEXE CMM 10

**EXTRAIT D'UNE LETTRE DU SULTAN DE BRUNEÏ AU GOUVERNEMENT BRITANNIQUE RELATIVE
À L'OFFRE DE LABUAN, TRANSMISE PAR LE CAPITAINE SIR EDWARD BELCHER R.N., C.B.,
DANS *VOYAGES OF THE HMS SAMARANG DURING THE YEARS 1843-1846 ; EMPLOYED
SURVEYING THE ISLANDS OF THE EASTERN ARCHIPELAGO*, PUBLIÉE SOUS
L'AUTORITÉ DES LORDS COMMISSAIRES DE L'AMIRAUTÉ,
VOL. I, 1848, P. 176-177**

Puis, le sultan, faisant venir le Rajah à lui, dit : «mon père m'a ordonné, à sa mort, de faire appel à vos conseils, et j'ai l'intention de me conformer à son vœu» et, se sentant soudain indisposé, il se retira, demandant à M. Brooke «de confier le pouvoir au Rajah». Après le départ du sultan, le Rajah prit immédiatement le pouvoir et reprochant à Pangeran Usop ses actes fâcheux, envoya les autres ministres, accompagnés de Pangeran Usop, auprès du sultan pour proposer la destruction immédiate des batteries afin d'éviter qu'elles ne causent de nouveaux torts à la Grande-Bretagne. Au retour des ministres, avec l'accord officiel du sultan, ordre fut donné de «les démolir avant l'aube». Pangeran Usop fut traité avec ménagement et autorisé à conserver des fonctions subalternes. Il était visiblement très heureux de s'en être sorti à si bon compte et il est très probable que la présence de M. Brooke y avait été pour beaucoup. Ces questions ainsi réglées, un document adressé à la reine d'Angleterre fut dûment rédigé et les sceaux du sultan et des Pangerans y furent officiellement apposés. Ce document demandait l'amitié de la Grande-Bretagne et offrait une aide dans la lutte contre la piraterie et exprimant à nouveau le désir de bénéficier de relations commerciales, offrait de céder l'île de Labuan et ses dépendances, aux conditions suivantes :

LE SULTAN DE BRUNAI À LA REINE D'ANGLETERRE

«Le présent document est adressé à la Reine d'Angleterre par le sultan et le Rajah Muda Hassim, en tant que souverains du territoire de Bornéo.

Le sultan et le Rajah Muda Hassim, désireux de s'assurer l'amitié de la reine d'Angleterre et son aide dans la lutte contre les pirates, d'encourager et de développer les échanges, sont disposés à céder à la Reine d'Angleterre l'île de Labuan et ses dépendances, aux conditions qui seront convenues avec toute personne désignée par Sa Majesté. Le sultan et le Rajah Muda Hassim considèrent qu'un établissement anglais sur Labuan aurait les effets les plus bénéfiques pour les indigènes de la côte et qu'il susciterait un commerce considérable à partir du nord et de la Chine. Si Sa Majesté Reine d'Angleterre approuve ce projet, le sultan et le Rajah Muda Hassim s'engagent à apporter toute leur aide aux autorités anglaises».

Ayant appris des autorités, et également des notes de M. Lay (ancien naturaliste, et qui fut mon compagnon de voyage sur le Blossom) qui avait visité cette région, que celle-ci recelait de riches gisements de charbon situés immédiatement au sud et à l'ouest de la colline appelée Kianggi, nous nous sommes procurés les services de guides, et accompagnés de M. Brooke, nous nous sommes rendus sur place, emportant un petit canot pour franchir un cours d'eau.

La colline de Kianggi est un monticule d'une quinzaine de mètres au-dessus du niveau de la rivière au sud de la rivière et sur sa rive gauche, qui s'étend de façon continue à partir d'un point situé presque en face de l'île de Moarra, et à première vue, tout indique qu'elle contient du charbon sur toute sa longueur. L'île d'Areng, que nous avons visitée en 1843, est située en aval, à environ un tiers du cours de la rivière et compte tenu des morceaux de charbon ramassés par M. Brooke en 1843 sur le point de Moarra le plus proche, nous pouvons en conclure que tout ce secteur offre des possibilités d'exploitation intéressantes.

ANNEXE CMM 11

**LETTRE EN DATE 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 DU BENGALE**

Source : British Library, The Board's Collections, 1836-1858, F/4/2108

Call No. 98792

N° 13

Suite à votre lettre citée en marge [note en marge : ...], je suis chargé de vous transmettre pour information l'extrait joint en annexe de la lettre n° 22 de 1839 [note en marge : par. 20 et 21] de l'honorable Cour des directeurs du ministère de la marine en date du 4 septembre.

Veillez agréer, etc.

(Signé) H. T. PRINSEP,

Secrétaire du gouvernement
du Bengale.

**Extrait de la lettre n° 22 en date du 4 septembre 1839 de l'honorable Cour des directeurs du
ministère de la marine**

20. Etant donné que la construction de phares dans le détroit [note en marge : les par. 101 à 103 concernant un projet de construction de phares dans le détroit de Singapour, pour lequel le Gouvernement s'estime ... d'imposer le paiement de droits de phare aux fins de mobiliser les ... requis sans les moyens ... de la Cour auprès ... soumet donc ... maintenant également une demande du mémorialiste qui souhaiterait recevoir deux atlas de la marine] n'est pas jugée absolument indispensable pour assurer la sécurité de la navigation dans le détroit et que l'on pourrait avoir certaines difficultés à mobiliser les fonds nécessaires à l'entretien desdits phares, nous estimons qu'il n'y a pas lieu de donner suite à ce projet et nous précisons par ailleurs que l'importance attachée par les milieux d'affaires de ce pays au maintien de la liberté totale du commerce à Singapour nous interdit d'imposer quelque restriction que ce soit aux échanges.

21. Nous transmettrons dans les meilleurs délais deux jeux complets de cartes à l'intention du ministère de la marine de votre présidence.

(copies certifiées conformes)

(Signé) C. BEADON,

Sous-secrétaire du gouvernement
du Bengale.

ANNEXE CMM 12

**LETTRE DU 1^{ER} NOVEMBRE 1844 ADRESSÉE AU COMMANDANT BETHUNE PAR L'AMIRAUTÉ
BRITANNIQUE, DANS J. DE V. ALLEN, A. J. STOCKWELL ET L. R. WRIGHT**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 13

LETTRE EN DATE DU 29 JANVIER 1845 ADRESSÉE À G. A. BUSHBY, SECRÉTAIRE DU
GOUVERNEMENT DE L'INDE PAR C. BEADON, SOUS-SECRÉTAIRE DU
GOUVERNEMENT DU BENGALE

J'ai été chargé par l'honorable gouverneur du Bengale de transmettre la correspondance notée en marge avec le gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, sur la question de la construction d'un phare à Singapour, et de vous demander de la soumettre à l'examen et à la décision de l'honorable gouverneur général au sein du conseil.

(Lettres de l'île du Prince-de-Galles du 28 juillet 1842 avec pièces jointes
du 31 août 1842 n° 852
du 25 octobre 1842 n° 132
du 22 novembre 1844 n° 10
du 27 novembre 1844 avec pièces jointes)

2. Il ressort de ces documents qu'étant donné que la Cour des directeurs a refusé en 1839 le projet de construction d'un phare à Singapour en arguant de l'impossibilité de réunir les fonds nécessaires à la construction de cet ouvrage et de son entretien sans nuire à la liberté de commerce de ce port, le gouvernement a été contraint à deux reprises de rejeter les recommandations des autorités locales en faveur de ce projet, bien qu'une somme de 12 378 roupies (soit presque l'équivalent du coût de l'ouvrage) réunie par souscription à Canton ait été *mise à la disposition du gouverneur des détroits pour la construction de phares* afin d'édifier un monument en hommage au célèbre hydrographe disparu, M. Horsburgh.

3. Le gouverneur actuel des détroits ... cette question ; il a correspondu avec sir E. Belcher, officier supérieur de marine commandant la station, qui recommande vivement d'approuver ce projet. Par ailleurs, il a fait effectuer un relevé des lieux et fait estimer le coût de l'ouvrage proposé. Il semble que l'on puisse construire un phare pour un montant supérieur de 3000 roupies à celui de la souscription actuellement disponible, compte non tenu du coût des dispositifs d'éclairage.

4. Le gouverneur juge utile la construction du phare proposé dans laquelle il voit une entreprise des plus souhaitables, et il estime possible d'obtenir des souscriptions supplémentaires pour couvrir une grande partie, sinon la totalité du coût des travaux. Il recommande donc au gouvernement de prendre ce coût en charge, ainsi que les frais annuels d'entretien du phare qui s'élèvent à 2856 roupies.

5. Du fait du développement et de l'importance croissante des communications avec le détroit et la Chine, l'honorable gouverneur du Bengale convient avec le gouverneur des détroits de la nécessité de construire le phare. Son Excellence demande en conséquence d'approuver ce projet ou si nécessaire, de le recommander à la Cour des directeurs en vue d'un examen et d'une décision favorables.

Votre plus obéissant serviteur,

(Signé) Le Sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.

N° 328 du 29 janvier/4 février

Je pense que cela pourrait ... sanctionner

(initiales)

XX : 15 février

Je ne pense pas que nous puissions faire beaucoup plus que transmettre une recommandation énergique à la Cour.

(initiales)

N° 4

Transmettre la correspondance avec le gouverneur des établissements des détroits concernant la construction d'un phare à Singapour. Dans les circonstances actuelles, demander aux plus hautes autorités d'approuver ce projet ou si nécessaire, de le recommander à la Cour des directeurs.

La Cour semble s'être opposée à la construction d'un phare uniquement parce qu'elle ne la jugeait pas ... indispensable. Mais comme sir Belcher le recommande vivement, ... le phare devrait être construit ... approuvé.

(initiales)

ANNEXE CMM 14

**LETTRE EN DATE DU 22 JANVIER 1846 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE
COMMERCE DE SINGAPOUR PAR LES MEMBRES RESTANTS D'UN COMITÉ DE
MARCHANDS CONSTITUÉ EN 1837**

Archives de la Straits Settlements Factory

Série : W 11

Feuillet : n.d.

Bobine 124 (copie de microfilm, bibliothèque de l'Université de Malaisie)

Nous, soussignés, sommes les membres qui subsistent d'un comité constitué en 1837 pour recevoir des souscriptions en vue de l'érection à Bombay d'un monument à la mémoire de feu James Horsburgh Esq. La somme collectée à cette fin n'ayant atteint que 4308 roupies, ce projet a été abandonné mais, ayant appris par la presse qu'un phare devait être construit à Singapour en hommage au défunt et que vous serviez d'intermédiaire, nous avons l'honneur de vous faire savoir que nous mettons la somme mentionnée plus haut à la disposition du Comité de Singapour, étant entendu que le phare sera appelé «The Horsburgh Light».

Si cette proposition est acceptée, vous pouvez vous en aviser MM.Pinnington & Co., trésoriers pour la souscription, qui ont été invités à payer ladite somme. Nous suggérons que le prélèvement correspondant soit effectué à Singapour et notre ... autorisé par votre comité.

(Signé) Les souscripteurs.

ANNEXE CMM 15

**CORRESPONDANCE ENTRE, NOTAMMENT, M. CRAWFURD, LE COLONIAL OFFICE, LE TRÉSOR
ET LES LORDS DE L'AMIRAUTÉ AU SUJET DE LABUAN, JUIN 1846, DANS DOSSIER CO 144/1
DU COLONIAL OFFICE**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 16

**LETTRE EN DATE DU 19 SEPTEMBRE 1846 ADRESSÉE AU GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS
DES DÉTROITS PAR LE SECRÉTAIRE EN EXERCICE DU GOUVERNEMENT DE L'INDE**

Source : archives nationales de l'Inde, New Delhi, ministères des affaires étrangères, services secrets, 19 septembre 1846, consultation, n° 71, 27 mars 1847

N° 190

J'ai été chargé par l'honorable président du conseil de vous transmettre par la présente pour information la copie d'une lettre des services secrets datée 5 Ultimo (dans la marge : 1206) et la pièce qui y est jointe, adressée par le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères aux lords commissaires de l'Amirauté, transmettant l'ordre donné par Sa Majesté à l'amiral britannique pour les mers d'Extrême-Orient, de faire le nécessaire pour prendre officiellement possession de l'île de Laboan, située sur la côte de Bornéo.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Le secrétaire en exercice du Gouvernement des Indes.

Lettre au secrétaire G.G. du 13 mars 1847

Transmission d'une copie d'une lettre des services secrets concernant les instructions données à l'amiral britannique pour les mers d'Extrême-Orient, en vue de prendre officiellement possession de l'île de Laboan, sur la côte de Bornéo.

ANNEXE CMM 17

**TRAITÉ D'AMITIÉ ENTRE LE GRANDE-BRETAGNE ET LE SULTAN DE BORNÉO,
18 DÉCEMBRE 1846, DANS J. DE V. ALLEN, A. J. STOCKWELL AND
L. R. WRIGHT (DIR. PUBL.), *A COLLECTION OF TREATIES AND
OTHER DOCUMENTS AFFECTING THE STATES OF MALAYSIA
1761-1963* (OCEANA PUBLICATIONS INC.,
LONDON, 1981), VOL. II, P. 399**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 18

LETTRE EN DATE DU 2 JANVIER 1847 ADRESSÉE AU GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS PAR LE SECRÉTAIRE EN EXERCICE DU GOUVERNEMENT DE L'INDE

Source : archives nationales de l'Inde, New Delhi, ministère des affaires étrangères, services secrets, consultation n° 74, 27 mars 1847

N° 4

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre n° 184 du 28 novembre dernier, avec une pièce jointe du capitaine Mundy, commandant le navire de Sa majesté *Iris*, indiquant qu'il a été chargé par le commandant en chef des forces navales de prendre officiellement possession de l'île de Laboan et de vous informer que l'honorable président du conseil approuve la commande passée par le capitaine Mundy pour les approvisionnements dont il a besoin à cette occasion.

Veillez agréer, etc.

(Signé) Secrétaire en exercice du
gouvernement de l'Inde.

Lettre au secrétaire G.G. du 13 mars 1847

En réponse à sa lettre du 28 novembre dernier approuvant la commande d'approvisionnements passée par le capitaine Mundy en vue de la prise de possession officielle de l'île de Laboan.

ANNEXE CMM 19

**LETTRE EN DATE DU 20 JANVIER 1847 ADRESSÉE À G. A. BUSHBY, SECRÉTAIRE DU
GOUVERNEMENT DE L'INDE PAR LE GOUVERNEUR BUTTERWORTH**

Source : archives nationales de l'Inde, New Delhi, ministère des affaires étrangères, services secrets, consultations n° 75-77, 27 mars 1847

N° 2

Me référant à ma lettre n° 184 en date du 28 novembre dernier indiquant que le capitaine Mundy du navire de Sa Majesté *Iris* a été chargé de prendre possession de l'île de Labuan au nom de Sa Majesté la reine, j'ai à présent l'honneur de vous transmettre ci-joint du traité conclu entre ledit officier et Son Altesse le sultan de Bornéo en personne, cédant à perpétuité au Gouvernement britannique l'île de Labuan et ses dépendances, ainsi que les îlots adjacents.

Votre plus fidèle serviteur

(Signé) Le gouverneur.

ANNEXE CMM 20

**LETTRE EN DATE DU 10 MAI 1847 ADRESSÉE AU GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDE EN
CONSEIL PAR G. A. BUSHBY, SECRÉTAIRE DU GOUVERNEMENT DE L'INDE, NON
DATÉE, JOINTE À UNE LETTRE DU SOUS-SECRÉTAIRE DU BENGALE
AU GOUVERNEUR W. J. BUTTERWORTH**

N° 426

Suite aux ordres du présent gouvernement n° 510 du 24 février 1845 et à la correspondance subséquente avec M. Secy Bushby concernant la proposition d'érection d'un phare dans le détroit de Singapour, j'ai été prié de vous faire suivre pour information une copie des documents mentionnés dans la marge* et de vous demander de prendre immédiatement des mesures pour la construction sur Pedra Branca d'un phare conforme au plan et au devis soumis dans votre lettre n° 150 du 28 novembre 1844.

2. Vous déterminerez soigneusement l'emplacement précis du phare sur l'île en communication avec les personnes que vous jugerez aptes à vous conseiller en la matière.

3. Vous êtes prié de préciser le taux des droits que vous jugez nécessaire d'imposer aux navires touchant Singapour et à tous les navires faisant route vers le détroit de Malacca au départ des ports indiens et de Hong Kong afin de rembourser au gouvernement des Indes les dépenses que celui-ci aura supportées dans le cadre de la construction et de l'entretien du phare.

Veillez agréer, etc.

Votre très humble serviteur.

(Signé) C. BEADON,
Sous-secrétaire du gouvernement du Bengale.

**Lettre du 24 Avril 1847 adressée à F. J. Halliday, secrétaire du gouvernement du Bengale par
G. A. Bushby, secrétaire du gouvernement des Indes**

N° 284

Suite à ma lettre n° 121 datée du 15 février 1845 relative à l'érection du phare Horsburgh à l'entrée du détroit de Singapour en provenance de la mer de Chine, j'ai été prié par le président en conseil de vous demander de soumettre à l'honorable gouverneur adjoint du Bengale les copies d'accompagnement de trois dépêches ainsi que de la correspondance indiquée en marge* relative à cette question.

* Du Gouvernement des Indes n° 284 du 24 avril 1847, dépêches de l'honorable directoire du Gouvernement des Indes (service de la marine) n° 6 du 15 octobre 1845 et n° 1 du 24 février 1847.

* Du directoire n° 6 du 15 octobre 1846, n° 4 du 6 mai 1846 avec la lettre jointe n° 123 du 26 août 1846 du gouverneur de l'île Prince of Wales, de Singapour et de Malacca avec des pièces jointes au même n° 634 du 3 octobre 1846, n° 191 du 19 décembre 1846 et n° 1 du 24 février 1847 avec des pièces jointes du directoire.

2. 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. Une demande émanant du gouverneur des Etablissements des détroits en faveur d'un phare d'Angleterre a été déclinée par l'honorable directoire qui suggère que le plan original d'une tour en maçonnerie soit mis à exécution.

3. L'honorable directoire considère inacceptable que les ressources générales des Indes soient grevées d'une dépense visant un tel objet et il suggère la levée d'une taxe proportionnelle à leur tonnage sur les navires marchands à titre de droits de phare afin de rembourser le gouvernement pour les fonds qu'il aurait éventuellement avancés pour la construction du phare et pour assurer les dépenses courantes liées au bâtiment. Le président en conseil serait disposé à adopter une loi prévoyant la levée de pareils droits à condition d'avoir la faveur de connaître les sentiments de l'honorable gouverneur adjoint sur cette question, ainsi que de recevoir des autorités du détroit tout rapport réputé nécessaire relatif aux taux de droit approuvée par le directoire.

Veillez agréer, etc.

(Signé) G. A. BUSHBY,
Secrétaire du gouvernement des Indes.

Lettre du 15 octobre 1845 adressée au gouverneur général des Indes en conseil par le directoire de la Compagnie des Indes orientales

Service de la marine
N° 6 de l'année 1845

Notre gouverneur général des Indes en conseil

1. Nous avons examiné votre lettre n° 3 datée du 15 février 1845 relative à une proposition d'érection d'un phare sur Peak Rock près de l'île Romania extérieure dans le détroit de Singapour.

2. Il apparaît que le coût de la construction qui, selon la proposition, devrait s'appeler phare Horsburgh, est estimé à 7000 dollars dont 5513 ont été réunis dans le cadre d'une souscription publique et vous recommandez que la différence soit prise en charge par le gouvernement des Indes qui devrait parallèlement s'engager à couvrir les futures dépenses courantes de l'ouvrage estimées à 2856 roupies par an.

3. Nous admettons volontiers qu'il convient d'accorder toutes les facilités possibles à la navigation dans le détroit de Singapour et à l'entrée de la mer de Chine, surtout en raison de l'accroissement journalier du commerce avec la Chine ; et nous sommes également de l'opinion que l'occasion qui nous est actuellement offerte de construire un phare à un endroit idéal moyennant une ponction très légère des deniers publics ne devrait pas être négligée.

4. 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.

5. Ayant donc établi qu'aucune objection ne sera désormais formulée par le gouvernement de Sa Majesté à la levée de droits de phare modérés à Singapour, nous vous autorisons à imposer aux navires entrant dans ce port le paiement d'une somme n'excédant pas une roupie par 100 tonnes de jauge et d'une somme proportionnellement réduite aux navires jaugeant moins de 100 tonnes.

6. Nous autorisons également la levée de droits similaires aux Indes sur tous les navires repartant à vide vers la Chine ou d'autres destinations situées à l'est de Singapour, étant entendu que ces navires s'ils peuvent produire un reçu attestant le paiement des droits de phare aux Indes ne seront évidemment pas soumis une deuxième fois à ces droits à Singapour au cours du même voyage. Si nécessaire, les résidents ou les consuls de Sa Majesté dans les ports situés à l'est de Singapour seront habilités à exiger des maîtres des navires la production d'un reçu attestant le règlement des droits aux Indes ou à Singapour.

**Lettre du 24 février 1847 adressée au gouverneur général des Indes en conseil par le
directoire de la Compagnie des Indes orientales**

Service de la marine

N° 1 de 1847

Notre gouverneur général des Indes en conseil

1. Votre lettre datée du 3 octobre 1846 en réponse à notre dépêche du 6 mai précédent contient une copie du rapport reçu du gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca qui ne laisse aucun doute quant à la supériorité de Pedra Branca par rapport à Peak Rock sur l'île Romania extérieure en tant que site du phare censé être érigé à proximité de Singapour à la mémoire de M. Horsburgh. Nous approuvons donc votre choix en la matière.

2. Nous ne pouvons cependant pas accepter la proposition d'ordonner l'envoi d'un phare métallique depuis l'Angleterre.

3. La proposition qui nous a été initialement soumise prévoyait que le phare Horsburgh serait un ouvrage de maçonnerie qui, d'après nos informations, pourrait être érigé à un coût de 7000 dollars non compris le prix d'une lampe. Sur cette somme, 5513 dollars ont déjà été réunis dans le cadre d'une souscription et, dans le but de compléter la somme et de couvrir les dépenses de fonctionnement du phare une fois celui-ci terminé, nous avons autorisé la levée de certains droits sur les navires.

4. Le coût d'un phare adéquat complet avec sa lanterne et sa lampe est estimé à 3000 £ qui, ajoutées au coût de l'érection et de la préparation des fondations, constituent une somme presque égale au double du coût estimé d'un bâtiment analogue en maçonnerie. Vous ne nous avez pas communiqué la source des revenus supposés combler la différence, car le seul complément des souscriptions mentionné jusqu'à présent concerne un total d'environ 500 £ collectées à Bombay et à Madras. Nous avons déclaré dans notre dépêche du 6 mai dernier que nous sommes opposés en principe au prélèvement d'une somme quelconque — fût-elle minime — à cette fin sur les revenus des Indes et nous sommes également contre l'accroissement des droits de phare dont nous avons déjà autorisé la perception. Nous estimons par conséquent qu'il convient de mettre à exécution le plan original d'une tour en maçonnerie.

Veillez agréer, etc.

(Signé) H. St G. TUCKER.

W. WIGRAM.
John COTTON.
C. MILLS.
W. L. MELVILLE.
E. MACNAGHTEN.
F. WARDEN.
W. H. C. PLOWDEN.
John C. WHITEMAN.
J. Petty MUSPRATT.
H. SHANK.
Henry WILLOCK.
Archibald ROBERTSON.
W. H. SYKES.
R. CAMPBELL.

ANNEXE CMM 21

**TRAITÉ D'AMITIÉ ET DE COMMERCE ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET BORNÉO (BRUNÉI),
27 MAI 1847, DANS J. DE V. ALLEN, A. J. STOCKWELL AND L. R. WRIGHT (DIR. PUBL.),
A COLLECTION OF TREATIES AND OTHER DOCUMENTS AFFECTING THE STATES OF
MALAYSIA 1761-1963 (OCEANA PUBLICATIONS INC., LONDRES, 1981), VOL. II,
P. 401-405**

**Traité d'amitié et de commerce conclu le 27 mai 1847 entre Sa Majesté et le sultan de Bornéo,
(en langues anglaise et malaise)**

Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, souhaitant encourager le commerce entre les sujets de Sa Majesté et les sujets des souverains indépendants des mers orientales et mettre fin aux actes de piraterie qui, jusqu'ici, ont entravé ces échanges; et Son Altesse Omar Ali Saifadeen, qui occupe le trône et règne sur les territoires de Bornéo, étant animé du même souhait et désireux de coopérer à toute mesure nécessaire pour la réalisation des objectifs ci-dessus, Sa Majesté britannique précitée et le sultan de Bornéo sont convenus de marquer leur détermination à ces égards par une convention contenant les articles suivants :

Article premier

La paix, l'amitié et l'entente régneront désormais et pour toujours entre Sa Majesté le reine de Grande-Bretagne et d'Irlande et Son Altesse Omar Ali Saifadeen, sultan de Bornéo, et entre leurs héritiers, successeurs et sujets respectifs.

Article II

Les sujets de Sa Majesté britannique pourront en toute liberté entrer dans tous les territoires relevant de la souveraineté de Son Altesse le sultan de Bornéo, y résider, faire commerce avec ceux-ci et transiter par eux avec leurs marchandises. Ils y jouiront de tous privilèges et avantages en matière de commerce ou autres accordés actuellement ou à l'avenir aux sujets ou aux citoyens de la nation la plus favorisée; de même, les sujets de Son Altesse le sultan de Bornéo pourront en toute liberté entrer dans tous les territoires relevant de la souveraineté de Sa Majesté britannique en Europe et en Asie, y résider, faire commerce avec ceux-ci et transiter par eux avec leurs marchandises, aux mêmes conditions que les sujets de la nation la plus favorisée. Ils y jouiront, dans ces territoires, de tous privilèges et avantages en matière de commerce ou autres accordés actuellement ou à l'avenir aux sujets ou aux citoyens de la nation la plus favorisée.

Article III

Les sujets britanniques sont autorisés à acheter, louer ou acquérir de toute autre manière légale tout type de biens se trouvant sur les territoires relevant de la souveraineté de Son Altesse le sultan de Bornéo; et Son Altesse s'engage, dans les limites de son pouvoir sur ses possessions, à ce que lesdits sujets britanniques jouissent d'une protection et d'une sécurité pleines et entières pour eux-mêmes et pour tout bien qu'ils pourraient ainsi acquérir à l'avenir ou qu'ils ont déjà acquis avant la date du présent traité.

Article IV

Aucun article ne pourra être interdit d'importation ou d'exportation à destination ou en provenance des territoires de Son Altesse le sultan de Bornéo; le commerce entre les possessions de Sa Majesté britannique et les possessions de Son Altesse sera entièrement libre et soumis uniquement aux droits de douane qui pourraient être applicable à l'avenir à ces échanges.

Article V

Aucun droit supérieur à un dollar par tonneau de jauge ne pourra être prélevé sur les navires entrant dans les ports de Son Altesse le sultan de Bornéo, et ledit droit fixe d'un dollar par tonneau de jauge à prélever sur tous les navires britanniques remplacera tous autres droits ou redevances. En outre, Son Altesse s'engage à ce que le commerce et les marchandises britanniques soient exemptés de tous droits internes ainsi que de toute réglementation préjudiciable qui, pour quelque raison que ce soit, serait adoptée dans les territoires relevant de la souveraineté du sultan de Bornéo.

Article VI

Son Altesse le sultan de Bornéo convient qu'aucun droit quelconque ne sera prélevé sur l'exportation, en provenance des possessions de Son Altesse, de tout article cultivé, produit ou fabriqué dans ces possessions.

Article VII

Son Altesse le sultan de Bornéo s'engage à autoriser les navires de guerre de Sa Majesté britannique et ceux de la Compagnie des Indes orientales à accéder librement aux ports, cours d'eau et criques situés dans ses possessions et à permettre à ces navires de s'approvisionner à un prix équitable et modéré en fournitures, stocks et provisions dont ils peuvent avoir occasionnellement besoin.

Article VIII

Son Altesse le sultan de Bornéo s'engage à prêter toute l'assistance en son pouvoir à tout navire battant pavillon britannique qui ferait naufrage sur la côte des territoires relevant de la souveraineté de Son Altesse, s'agissant de récupérer et de restituer aux propriétaires tout bien sur ces navires qui peut être sauvé. En outre, Son Altesse s'engage à assurer pleine protection aux officiers et à l'équipage et à toute autre personne à bord des vaisseaux naufragés, en ce qui concerne tant leur personne que leurs biens.

Article IX

Sa Majesté la reine du Royaume de Grande-Bretagne et d'Irlande et le sultan de Bornéo s'engagent par le présent traité à utiliser tous les moyens en leur pouvoir pour réprimer les actes de piraterie sur les mers, dans les détroits et sur les cours d'eau qui relèvent de leur contrôle ou de leur influence, et Son Altesse le sultan de Bornéo s'engage à ne pas accorder l'asile ou la protection à toute personne ou tout navire exerçant des activités de piraterie et à n'admettre en aucun cas l'introduction ou la mise en vente sur ses territoires des navires, esclaves ou marchandises capturés par les pirates. Et Sa Majesté britannique fait valoir, et Son Altesse le sultan lui concède, le droit d'investir ses officiers et autres autorités dûment constituées du pouvoir d'accéder à tout moment

avec ses navires de guerre ou autres navires dûment habilités aux ports, cours d'eau et criques situés sur le territoire de Son Altesse le sultan de Bornéo en vue de capturer tout navire qui se livre à la piraterie ou au trafic des esclaves et d'appréhender en vue de leur transfert devant les autorités compétentes toute personne coupable de tels actes à l'encontre des deux parties contractantes.

Article X

Etant donné qu'il est souhaitable que les sujets britanniques disposent d'un port où ils puissent caréner ou ragréer leurs navires et déposer les stocks et les marchandises nécessaires à l'exercice de leur commerce avec les territoires de Bornéo, 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 contigus 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 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.

Article XI

Sa Majesté britannique souhaite vivement l'abolition totale du trafic des esclaves. Conformément au vœu de Sa Majesté, Son Altesse le sultan de Bornéo s'engage à réprimer tout trafic de ce type pratiqué par ses sujets et à interdire à toutes les personnes résidant dans ses possessions ou relevant d'elles de se prêter à ce commerce ou d'y prendre part; et Son Altesse consent en outre à ce que tous ses sujets dont il est constaté qu'ils se livrent au trafic des esclaves soient traités par les croiseurs de Sa Majesté britannique de la même manière que s'ils s'étaient rendus coupables de piraterie.

Article XII

Le présent traité sera ratifié et les instruments de ratification échangés à Brunéi dans le délai de douze mois à compter de sa signature.

Le 27 mai 1847.

James Brooke

(Sceau du sultan.)

Article complémentaire

Son Altesse le sultan de Bornéo convient que, dans tous les cas où un sujet britannique est accusé d'un délit quelconque commis sur le territoire relevant de la souveraineté de Son Altesse, seul le Consul général anglais ou tout autre agent dûment désigné à cet effet par Sa Majesté britannique jugera la personne accusée et statuera sur son cas; et, dans tous les cas où surgiront des

litiges ou des différends entre sujets britanniques ou entre ceux-ci et les sujets de toute autre puissance étrangère à l'intérieur des possessions du sultan de Bornéo, le consul général de Sa Majesté britannique ou tout autre agent dûment désigné aura compétence pour connaître de ces affaires et statuer sur elles sans intervention, gêne ou entrave de la part de toute autorité de Bornéo avant, pendant ou après la procédure.

Le 27 mai 1847.

James Brooke

(Sceau du sultan.)

ANNEXE CMM 22

**RAPPORT SUR L'ADMINISTRATION DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS, ANNÉES 1857-1858,
P. 16**

[Annexe non traduite : texte illisible.]

ANNEXE CMM 23

PROCLAMATION DU RAJA JUMA'AT DE LUKUT CONCERNANT LA CESSION DU CAP RACHADO À LA GRANDE-BRETAGNE LE 23 AOÛT 1860, 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 (LONDRES, OCEANA PUBLICATIONS INC., 1981), VOL. II, P. 443

A 10 heures du matin, le mercredi 5^e jour du mois de Sephar de l'an 1277 de l'hégire (correspondant au 23 août 1860)

Que chacun sache que moi, Rajah Jumahat bin Rajah Japar, souverain du territoire de Lukut, cède de mon plein gré au Gouvernement de la Reine d'Angleterre, le cap Rachado (appelé communément «Tanjong Tuan») situé sur ledit territoire de Lukut.

Le Gouvernement anglais s'engage à construire et entretenir un phare dans l'intérêt de toutes les nations et plus particulièrement de leurs navires et vaisseaux croisant au large du cap Rachado (communément appelé Tanjong Tuan). Dans le cas où ledit gouvernement ne respecterait pas le présent accord, la cession que j'ai consentie serait nulle et non avenue.

En vertu dudit accord par lequel je suis lié, de même que mes héritiers et successeurs futurs souverains du territoire de Lukut, j'appose mon sceau royal sur le présent document, en mon palais de Lukut.

[Traduction certifiée conforme.]

(Signé) R. MACPHERSON,
Conseiller résident.

ANNEXE CMM 24

**CORRESPONDANCE EN DATE DU 9 JANVIER 1862 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE L'INDE
PAR LE GOUVERNEMENT DU BENGALE, DOSSIER CO 273/5 DU COLONIAL OFFICE AYANT
NOTAMMENT POUR PIÈCES JOINTES LE «JOHORE PASS», LICENCE DE PÊCHE ACCORDÉE
PAR LE TEMONGGONG — ANNEXÉE À LA LETTRE EN DATE DU 2 MAI 1861 ADRESSÉE
À M. PROTHEROE, SECRÉTAIRE FAISANT FONCTION DU GOUVERNEUR DES
DÉTROITS, PAR R. MACPHERSON, CONSEILLER RÉSIDENT À SINGAPOUR
— ET L'ÉCHANGE DE LETTRES DATÉES DES 4, 17 ET 18 MAI 1861**

.....

N° 118

J'ai l'honneur de joindre pour les soumettre à S. Exc. le gouverneur général en conseil, des copies de la correspondance notée en marge, sur le sujet des préjudices subis par les résidents chinois à Singapour de la part de sujets de S. A. le *tumongong*.

1. Lettre n°113, datée du 2 mai 1861, du conseiller résident (avec pièces jointes).
2. Lettre n°229, datée du 4 mai 1861, à S. A. le *tumongong*.
3. Demande de pêcheurs chinois.
4. Lettre n°209, datée du 15 mai 1861, à S. A. le *tumongong*.
5. Lettre de S. A. le *tumongong*, datée du 17 mai 1861.
6. Lettre à S. A. le *tumongong*, n°275, datée du 18 mai 1861.
7. Lettre de S. A. le *tumongong*, datée du 4 juin 1861.
8. Lettre de S. A. le *tumongong*, datée 12 juillet 1861.
9. Lettre à S. A. le *tumongong*, n°101, datée du 16 juillet 1861.

2. Les faits de la première affaire semblent être les suivants : un groupe de pêcheurs, bien qu'employé à son activité ordinaire à moins de 10 milles de l'île de Singapour et donc au sein des eaux britanniques fut abordé par des Malais pour être soumis à une sorte de chantage et suite à leur résistance, l'un des leurs fut gravement blessé et leur bateau pillé ; il est tout à fait possible que les Chinois aient pu être provocants en usant d'un langage injurieux, mais cela même n'aurait pu justifier l'attaque dont ils furent victimes, alors qu'il y a des raisons de croire que les Malais furent les premiers agresseurs.

3. Dans la seconde affaire, bien qu'aucun dommage corporel n'ait été infligé, un bateau de pêche a été retenu et rendu seulement contre le paiement d'une amende.

4. D'après la déclaration faite dans la demande qui forme la pièce n° 3 des annexes, il 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 10 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 ; qu'en fait, le *tumongong* a depuis un certain temps, sans doute depuis des années, tiré revenu de l'octroi d'autorisations aux pêcheurs britanniques pour la pêche dans les eaux britanniques. Comme toutefois cette prise d'autorité peut dans une certaine mesure être attribuée à

la passivité de la part de nos propres fonctionnaires, je n'ai pas estimé nécessaire d'insister sur ce point dans mes communications avec Son Altesse, mais me suis contenté de demander réparation pour le tort enduré par nos gens ; il s'est également abstenu de faire la moindre allusion directe au sujet.

5. Le *tumongong*, ou plutôt ses conseillers européens, insistent pour que je n'interfère pas dans les affaires de plainte contre des sujets de Johore tant que je n'ai pas été convaincu que les plaignants n'ont pu obtenir justice entre les mains de Son Altesse ; mais, en premier lieu, si les faits motivant la plainte se sont produits à moins de 10 milles, en mer, de Singapour, c'est aux autorités britanniques, et non à celles du Johore, qu'il appartient d'en connaître ; en second lieu en l'absence de quelque cour correctement constituée ou de quelque code de lois connus dans l'Etat susmentionné, je ne peux faire autrement que considérer que je serais coupable d'un grave manquement à mes devoirs si je devais me restreindre à référer simplement des sujets britanniques à son dirigeant pour réparation sans prendre les moyens de m'assurer qu'ils se voient accorder une audition équitable et garantir en outre leur sécurité personnelle, car j'ai le regret de dire que je n'ai que peu de confiance en l'équité du traitement dont ils pourraient faire l'objet sans cela.

Lettre en date du 2 mai 1861 adressée à M. Protheroe, secrétaire par intérim du gouverneur des Etablissements des détroits, par R. MacPherson, conseiller résident à Singapour

N° 113

Dans ma lettre n° 99 datée du 20 du mois dernier qui vous est adressée, j'ai considéré de mon devoir de signaler au gouverneur un fait d'oppression illégale par le *tumongong* de Johore de certains résidents domiciliés à Singapour ; le devoir m'incombe maintenant de faire état de ce qui selon moi est une prise d'autorité de la part du même chef, dans la mesure où il requiert que tous les pêcheurs de Singapour obtiennent un laissez-passer émis par ses soins pour être habilités à poursuivre leur activité sur la côte de Johore.

Note : Coût du laissez-passer, 1 dollar.

2. Je joins ici l'original de l'un des laissez-passer ainsi accordés, ainsi qu'une traduction.

3. Cette situation m'a été signalée ce jour dans une communication du commissaire de police par intérim (copie ci-jointe), signalant une attaque menée par les Malais de Johore à Tanjong Punjurin sur les mêmes pêcheurs chinois qui, sous la protection du laissez-passer du *tumongong*, s'employaient à leur activité habituelle dans ces parages, au cours de laquelle attaque un homme, habitant de Singapour, fut grièvement blessé ; il semble par ailleurs qu'ensuite, les mêmes Malais se soient emparés d'un bateau appartenant à d'autres pêcheurs et l'aient retenu. Tanjong Punjurin se trouve environ six milles à l'est de la pointe de Changhie.

4. Le gouverneur remarquera que le laissez-passer du *tumongong* ne concerne pas la mise en place d'un *kaylong* ou bas-parc, mais simplement l'autorisation «de pêcher du poisson sur le territoire de Johore». Il se 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 10 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. En ce qui concerne l'autre aspect plus grave de l'affaire actuellement étudiée, soit nommément l'attaque des pêcheurs chinois par les Malais de Johore et son malheureux résultat, il est difficile, avec les informations unilatérales actuelles dont nous disposons, d'en venir à quelque

conclusion satisfaisante. Il est possible que les Chinois aient été les agresseurs, mais considérant la nature despotique du gouvernement de Johore et sa capacité à exercer des pressions sur les témoins, il est extrêmement douteux que l'on puisse jamais avoir accès à la vérité.

Note : Les Chinois déclarent que le punghulu du village au large duquel ils pêchaient vint demander une taxe et que suite à leur refus, il commença à s'emparer du poisson ; ils résistèrent et les Malais blessèrent deux des pêcheurs.

5. Afin d'illustrer cette difficulté, il est un fait que je peux mentionner afin d'en informer le gouverneur. Il y a peu³, je visitai Tanjong Rue avec le commissaire de police par intérim ; l'une des petites canonnières venait d'arriver de l'ancien détroit. En présence de l'équipage, le Havildar qui se tenait dans le bateau signala qu'à Qualla Johore, un punghulu nommé Jewa s'était plaint de la perte de son bateau avec rames et voile et que le même homme avait été volé par neuf détenus. Ayant peu auparavant annoncé à S. A. le *tumongong* l'évasion de ces détenus et demandé son aide pour les capturer, je fus déçu que ce punghulu du *tumongong* n'en ait pas été informé, car il eût pu immobiliser les fugitifs lorsqu'ils se présentèrent à lui en prétendant venir à Johore couper du rotin pour notre gouvernement. J'écrivis en conséquence au *tumongong* pour lui faire part de ma déception.

6. Le Havildar qui établit ce rapport en présence de son équipage, ensuite accompagné par deux de ses membres, le reformula au commissariat où celui-ci fut consigné par écrit.

7. Il y a quelques jours, le *tumongong* m'envoya ce punghulu nommé Jewa, qui continua d'affirmer que le Havildar mentait et qu'il n'avait lui-même ni vu les fugitifs ni perdu le moindre bateau. Lors de la confrontation avec l'équipage du bateau (le Havildar ayant, après avoir fait le rapport précité, été démis de ses fonctions et étant devenu introuvable), les membres de l'équipage nièrent catégoriquement avoir remonté le fleuve Johore ou avoir entendu le Havildar donner quelque ordre que ce soit à cet effet — et cela, ils persistèrent à le dire, sous la menace du renvoi, et encore après leur renvoi effectif. Cette dénégation de l'équipage qui nie avoir entendu le rapport doit être un mensonge direct dans la mesure où ces personnes se trouvaient toutes plus proche du Havildar que je ne l'étais moi-même au moment du rapport ; et quant au rapport lui-même, je ne peux avoir le moindre doute sur sa véracité, car il ne pouvait y avoir aucune raison de formuler un tel récit à moins qu'il ne s'agît d'un fait établi et la manière employée par le Havildar et les détails circonstanciés allant jusqu'à la valeur même du sampan prétendument volé par les fugitifs, ainsi que la voile et les rames, ne laissent pas la place au moindre doute.

8. Qu'est-ce qui aurait bien pu dans ce cas inciter la totalité des membres de l'équipage du bateau à nier qu'ils aient eu connaissance des faits et qu'ils aient même entendu le rapport, mais encore à accepter leur renvoi sans un mot de remontrance, si ces personnes n'avaient, d'une manière ou d'une autre, été manipulées ? Cet événement me porte à supposer qu'il pourrait être très difficile d'établir l'exactitude des faits de l'affaire traitée en ce qui concerne l'origine du différend entre le Chinois de Singapour et les Malais de Johore, mais je soumetts respectueusement l'autre question à la considération du gouverneur, qui consiste à savoir si la zone maritime qui sépare Singapour de Johore relève de la juridiction de S. A. le *tumongong* et lui permet ainsi d'interdire à nos pêcheurs d'exercer leur activité sans laissez-passer attesté par son sceau.

[Sceau]

Le présent permis, délivré par Son Altesse le *tumongong* Sree Maharajah de Johore confère à Queck Tye Hoo, un pêcheur chinois, 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.

³ Le 2 du mois dernier.

Secunder Putri,
Le 13 Rajab 1277,
Correspondant approximativement au 25 janvier.

(Signé) Mohamed Saleb Bin Prang.

**Lettre en date du 2 mai 1861 adressée au conseiller résident à Singapour par
R. B. S. Robertson, commissaire de police par intérim**

N° 51

J'ai l'honneur de vous faire part d'un extrait de la main courante du commissariat de Rochore pour le matin du 29 du mois dernier et le 1^{er} de ce mois par lequel vous constaterez que les pêcheurs chinois de Campong Glam ont été attaqués par les Malais d'un lieu appelé Punjurin dans le territoire de Johore et qu'un Chinois se trouve à présent à l'hôpital en état critique. Il semble que des laissez-passer soient émis par Inche Wan Aboo Baker, qui octroient l'autorisation de pêcher à cet endroit ; je joins l'un de ces laissez-passer afin que vous puissiez l'examiner. Les Malais qui ont mené ces attaques sont connus et peuvent être désignés, et l'affaire mérite d'être considérée instamment.

(Copie conforme)

(Signé) R. MACPHERSON,

Conseiller résident.

Extrait de la main courante du commissariat de Rochore pour le 29 avril 1861

A huit heures et demi ce matin, un Chinois nommé Koey Twa Teo résidant au n° 165 Beach Road s'est présenté à ce commissariat et m'a signalé qu'un Chinois nommé Koey Ah Chew, pêcheur, avait été poignardé par un Malais (l'un des paysans du punghulu) à Punjurin, Johore, ou dans ses environs, et qu'il se trouvait depuis alité dans une maison à Campong Kallang. J'envoyai immédiatement un duffadar et des paysans pour ramener l'homme blessé à mon commissariat et constatai qu'il avait été poignardé au ventre, ses entrailles étant à vif ; il était incapable de parler ; je le fis immédiatement conduire à l'hôpital de police ; l'homme blessé et six autres personnes quittèrent Singapour ou Campong Kallang hier midi dans un bateau de pêche pour aller pêcher comme d'habitude à Punjurin où ils parvinrent aux alentours de 7 heures du soir. Après avoir mangé leur riz, ils jetèrent le filet et commencèrent à pêcher alors qu'il était environ 8 heures du soir ; ils avaient tiré le filet à huit reprises et attrapé de grandes quantités de poisson et se trouvaient sur le point de retourner à Singapour lorsqu'un bateau malais avec quatre Malais à son bord les accosta ; ils demandèrent aux pêcheurs s'ils avaient amené du tabac pour eux, les pêcheurs répondirent qu'ils n'en avaient pas ; les Malais dirent ensuite : «Quel commerce effectuez-vous pour venir ici pêcher du poisson ?» et ajoutèrent : «Cet endroit est à nous et ces poissons sont les nôtres», puis commencèrent à s'en emparer ; l'homme blessé, Koey Ah Chew, tenta de les en empêcher lorsque l'un des Malais le blessa au ventre avec une lance ; un autre pêcheur, nommé Koey Kye He, reçut également une légère blessure à sa main droite d'un autre Malais qui tenta de le poignarder. Les pêcheurs prirent peur, cessèrent toute résistance et autorisèrent les Malais à prendre leurs poissons ; ils revinrent ensuite à Singapour qu'ils rejoignirent vers 7 heures ce matin (les Malais montèrent à bord du bateau de pêche vers minuit ; les pêcheurs peuvent identifier ces quatre Malais s'ils les rencontrent à nouveau, car ils se sont souvent rendus à cet endroit pour pêcher et commercer et possèdent un permis les y autorisant émis par Inche Wan Aboo Baker) ; ils ne furent jamais molestés à cet endroit auparavant.

Extrait de la main courante du commissariat de Rochore pour le 1^{er} mai 1861

Lim Ah Ree, un pêcheur chinois, s'est présenté à ce commissariat à 8 heures ce matin et a établi la déclaration suivante :

«Je suis un pêcheur et réside à Campong Pokat. A midi hier, j'ai quitté le fleuve Rochore dans mon bateau de pêche avec six hommes et suis allé à Punjurin pour pêcher. Je suis arrivé là bas à 8 heures du soir ; mon filet a été jeté environ une demi-heure et je commençai à le tirer lorsque je vis dix Malais armés avec des kris et des lances qui marchaient sur la plage — une fois à hauteur de mon bateau, ils avancèrent dans l'eau vers l'endroit où je me trouvais et dirent qu'il y avait eu une bagarre ici l'autre jour et qu'un homme avait été poignardé, — comment oses-tu venir pêcher ici ? Ils s'emparèrent ensuite de mon bateau et de mon filet et prirent l'un des pêcheurs avec eux ; le nom du pêcheur est Teoh Ah Tow. J'obtins un autre bateau et retournai à Rochore avec cinq hommes. Ce pêcheur n'est jamais allé à cet endroit pour pêcher avant et ne possède pas de permis.»

(Extraits certifiés)

(Signé) R. B. S. ROBERTSON.

Commissaire de police par intérim

Lettre en date du 4 mai 1861 adressée à S. A. le *tumongong* de Johore par le colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca

N^o 227

J'ai l'honneur de faire savoir à mon ami qu'il a été porté à mon attention qu'à deux occasions, des pêcheurs chinois, résidents de Singapour, ont été attaqués par certains des sujets de mon ami alors qu'ils vauquaient à leur activité dans les parages de Punjurin, à environ six milles de Changhie ; la première fois, deux pêcheurs ont été blessés et l'un d'eux se trouve maintenant alité à l'hôpital dans un état critique ; la seconde fois, bien qu'aucun dommage physique ne semble avoir été subi, le bateau dans lequel les Chinois se trouvaient ainsi que l'un de leurs compagnons nommé Tan Ah Tow ont été saisis et emportés. Il me semble légitime de faire remarquer à mon ami que la mer dans laquelle les infractions précédentes ont été commises se trouvant à l'intérieur des limites prescrites par l'article 11 du traité du 2 août 1824, les pêcheurs se trouvaient dans les eaux britanniques, en conséquence de quoi aucun des sujets de mon ami ne pouvait en quelque façon que ce soit se trouver légitimé à interférer avec eux ou à s'emparer de leur propriété ; il incombe donc à mon ami de prendre des mesures pour obtenir immédiatement leur sanction, la libération de l'homme disparu et la restitution du bateau volé, et je demande la faveur d'un rapport complet du résultat de ces actions afin de le soumettre à S. Exc. le gouverneur général de l'Inde.

Le modeste mémoire de quarante et un pêcheurs (en caractères chinois), habitants de Singapour, présenté à l'honorable R. MacPherson, conseiller résident à Singapour

Expose respectueusement,

Que vos mémorialistes sont des chefs pêcheurs résidents de Singapour depuis ces onze dernières années et ont sous leurs ordres près de trois-cent cinquante coolies qui les assistent.

Que vos mémorialistes possèdent des huttes sur la rive opposée près de Soongie Punjurin, où ils sont autorisés à pêcher par autorisation de S. A. le *tumongong* ; que plusieurs de vos mémorialistes possèdent des permis manuscrits de S. A. le *tumongong*, à qui une taxe d'un dollar par personne a été versée.

Que le pungulu Nong Besar du *tumongong* est posté à Soongie Punjurin et perçoit des taxes en prélevant autant de poissons qu'il le choisit.

Que vos mémorialistes vont pêcher en haute mer et font halte à Soongie Punjurin sur leur chemin vers Singapour.

Qu'il y a environ dix jours, sept de vos mémorialistes allèrent 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 est monté à bord, accompagné de trois autres individus, et qu'ils ont tenté, par la force, de s'emparer de toute la pêche dans le bateau de vos mémorialistes, lorsque l'un des mémorialistes nommé Koey Ah Chew résista ; que les remontrances semblèrent inutiles lorsqu'il fut poignardé avec une lance par l'un des Malais connu sous le nom de Moping, au ventre, en raison de quoi Koey Ah Chew se trouve toujours à l'hôpital.

Qu'un autre de vos mémorialistes nommé Koey Kye Ho fut également blessé à la main par l'un des Malais.

Qu'un plus ou moins grand nombre des mémorialistes ont à différents moments subi des pertes graves par les mains des gens de S. A. le *tumongong* et furent soumis à d'importantes intimidations physiques sans la moindre raison ; dans de nombreux cas, des filets et d'autres outils des mémorialistes ont été saisis et conservés par les Malais jusqu'au paiement d'une somme d'argent.

Que vos mémorialistes sont résidents de Singapour, un établissement anglais, et sollicitent respectueusement la protection du gouvernement contre les agissements malhonnête et pirates des sujets de S. A. le *tumongong*, résidant dans la partie sud de la péninsule de Johore.

Que vos mémorialistes et leurs assistants emploient deux kampungs entiers dans Singapour en fournissant du travail, des emplois et de la subsistance à près d'un millier d'âmes et que leur lieu de pêche s'est toujours trouvé un peu après Pulo Pikong et ce côté de Pedro Branco ; vos mémorialistes considérant les impôts qu'exigent les Malais de leur part assez insupportables, s'adressent respectueusement à Votre Honneur pour lui demander sa protection, qu'ils suggèrent en toute humilité être leur droit en qualité de sujets britanniques naturalisés.

Vos mémorialistes prient donc respectueusement qu'il agrée à Votre Honneur de suivre les étapes nécessaires pour mettre un terme aux agissements sans foi ni loi des gens de S. A. le *tumongong*, afin que vos humbles mémorialistes puissent à l'avenir être autorisés à poursuivre pacifiquement leur métier légitime, sans appréhension et sans craindre pour leur intégrité physique. Et vos mémorialistes ne cesseront de prier.

Lettre en date du 15 mai 1861 adressée à S. A. le *tumongong* de Johore par le colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca

N° 269

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 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.

Lettre en date du 17 mai 1861 adressée au colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca, par S. A. Daing Ibrahim, Sri Maharajah et tumongong de Johore

Nous avons eu l'honneur de recevoir la lettre de notre ami du 4 du mois courant, faisant savoir qu'il avait été porté à l'attention de notre ami qu'à deux occasions des pêcheurs chinois résidents de Singapour avaient été attaqués par certains de nos sujets dans le voisinage de Punjurin, que lors de la première occasion, deux pêcheurs furent blessés ; et que lors de la seconde, bien qu'aucun dommage physique ne semble avoir été subi, le bateau et l'un des hommes nommé Tan Ah Tow ont été saisis et emportés.

Nous avons immédiatement diligenté une enquête et devons maintenant informer notre ami qu'avant réception de sa lettre, trois hommes avaient été arrêtés par notre directeur de district pour avoir pris part à la rixe au cours de laquelle les Chinois furent blessés et que quatre autres se trouvent encore en liberté. Trois autres furent depuis arrêtés et nous espérons que le dernier inculpé (puisque il y en avait sept en tout) pourra rapidement être trouvé. Dès que l'enquête aura été menée, nous informerons notre ami du résultat ; il sera toutefois difficile, si ce n'est impossible, d'établir des preuves contre eux lors du procès si les Chinois qui ont été attaqués ne viennent pas témoigner.

En ce qui concerne la seconde plainte, nous venons également de recevoir le rapport de notre fonctionnaire local qui établit en substance qu'un certain nombre de pêcheurs chinois dans cinq bateaux appelé pukats étaient employés à pêcher à l'embouchure du «Sungei Ringat» lorsque leurs provisions de riz vinrent à manquer. Ils s'adressèrent à un homme malais autochtone et comme celui-ci connaissait le chef de l'un des pukats, il leur donna six gantangs de riz, moyennant accord qu'il devait être remboursé (en nature) d'ici un certain nombre de jours. Les Chinois purent donc poursuivre leur pêche et le délai s'écoula sans que le riz ne fut remboursé. Lorsque les pêcheurs furent sur le point de partir pour Singapour, l'homme malais n'accepta pas que le pukat lui appartenant, qui avait emprunté le riz, parte tant que son règlement n'aurait pas été versé et le Chinois chargea l'un des siens de rester avec le bateau jusqu'à ce qu'il se rende à Singapour et s'acquitte. L'homme ne fut pas détenu par le Malais, mais se vit ordonner de rester avec son maître. Peu après, le riz fut retourné ou payé par le propriétaire du bateau et le bateau fut rendu et emporté par lui. Voici la déclaration établie par le Malais. Sans doute la plainte du Chinois qui a été soumise à notre ami a-t-elle été différente, mais si le Chinois se sent lésé, nous ferons tout notre possible pour réparer son tort auprès de notre Cour, qui lui est ouverte.

Nous demandons à notre ami de considérer s'il n'est pas préférable, lorsque de telles plaintes lui sont soumises, que les parties nous les fassent parvenir, à nous ou à nos fonctionnaires, au lieu de faire de notre ami l'intermédiaire par lequel ils s'adressent à nous, tout en les informant que si justice ne leur est pas rendue, notre ami interviendra en leur faveur. Cette procédure nous aiderait considérablement pour l'administration judiciaire dans nos territoires, à la fois en conduisant à l'arrestation rapide des coupables et en nous permettant, par l'examen de ceux qui sont les témoins les plus pertinents de l'affaire, de parvenir à la vérité et de statuer correctement. Nous éviterions aussi à notre ami, selon toute probabilité, une grande partie de la peine qu'il se donne dans ces affaires.

En ce qui concerne la dernière partie de la lettre de notre ami concernant l'effet de l'article 11 du traité de 1824, selon vos informations (que nous estimons probablement correctes), les deux affaires examinées ont eu lieu dans le «qualla» ou estuaire de Sungie Ringat et non à Punjurin. Nous ne connaissons pas la distance entre Sungie Ringat et la pointe la plus proche de

l'île de Singapour, mais nous pensons qu'il doit s'agir de plus de 10 milles, de sorte que la question afférente au traité ne se pose pas. Enfin même s'il s'agissait de moins de 10 milles, nous espérons que notre ami ne considère pas que l'article 11 du traité nous prive des eaux à l'intérieur de nos territoires.

Lettre en date du 18 mai 1861 adressée à S. A. le *tumongong* de Johore par le colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca

N° 275

Nous avons reçu la lettre de notre ami du 17 de ce mois et sommes heureux de constater que des mesures ont été prises par les fonctionnaires de notre ami pour faire comparaître en justice les personnes ayant attaqué et maltraité les pêcheurs chinois auxquels il a été fait allusion dans notre précédente communication ; si notre ami nous faisait connaître la date à laquelle leur procès devant sa Cour doit prendre place, nous pourrions, dans l'éventualité où l'homme blessé aurait suffisamment récupéré, ordonner au conseiller résident de Singapour de prendre les dispositions requises pour lui permettre, avec ses camarades, d'assister au procès et de faire valoir leur culpabilité.

2. Nous souhaitons faire remarquer à notre ami qu'il est de notre devoir d'adopter les mesures que nous jugerions les plus opportunes pour obtenir réparation pour les sujets britanniques dans toutes les affaires dans lesquelles nous pourrions avoir des raisons de considérer qu'ils ont été victimes d'injustice ; dans l'affaire récemment signalée qui plus est, s'il s'avérait que l'infraction a été commise comme cela nous fut exposé, soit sur la mer à moins de dix milles géographiques de Singapour, les faits se seraient dès lors produits à l'intérieur du territoire britannique et constitueraient comme tel, en toute circonstance, un acte de piraterie, ce qui nous légitimerait en vertu de la loi des nations à diligenter une force armée pour capturer les contrevenants et dans l'éventualité de leur appréhension, à les faire comparaître en justice devant un tribunal britannique.

3. Que notre ami soit assuré que si nous allons, en toute circonstance, faire appliquer strictement les droits du gouvernement britannique comme le prescrit le traité de 1821, nous ferons également en sorte que tout droit qu'il pourrait requérir par le même accord le soit également.

Lettre en date du 4 juin 1861 adressée au colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur des Etablissements des détroits, etc., par S. A. le *tumongong* de Johore, etc.

Conformément au premier paragraphe de notre ami du 18 du mois dernier, sachez que les accusations d'agression à la lance, etc., auxquelles il est fait référence ici, pourront être examinées dans notre Cour à Tanjong Putri à tout moment dans les trois ou quatre prochains jours, si les plaignants sont présents avec leurs témoins.

Lettre en date du 12 juillet 1861 adressée au colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca par S.A. Daing Ibrahim, Sri Maharajah et *tumongong* de Johore

En référence aux lettres de notre ami datées des 4, 15 et 18 mai dernier, et aux nôtres du 17 mai et du 4 juin, veuillez trouver ci-joint pour votre information des traductions des procès-verbaux fournis au cours de l'enquête intervenue dans notre Cour à Tanjong Putri en présence de notre fils, Inche Wan Aboo Baker, sous les motifs d'inculpation auxquels il est fait référence. Nous prions notre ami de bien vouloir faire venir les hommes à Tanjong Putri sous la responsabilité d'un agent de police européen qui fut présent durant la procédure.

2. Aucune décision n'a encore été rendue, car nous souhaitons profiter des remarques et de l'avis de notre ami avant de juger l'affaire plutôt qu'après, moment où il serait difficile d'en tirer parti.

3. Notre ami remarquera que les faits déclarés sous serment par les Chinois et les Malais sont très différents, et dans l'éventualité où notre ami jugerait approprié de nous faire grâce des suggestions et des avis précieux qui pourraient lui venir à l'esprit, nous pensons qu'il est judicieux de mentionner qu'Inche Wan Aboo Baker s'est formé l'opinion très ferme que la version des Malais est la vraie et que les pêcheurs chinois, au lieu d'être plaignants, auraient dû comparaître comme prévenus. Notre propre opinion coïncide avec celle de notre fils et nous pensons que notre ami a des chances d'être du même avis car, en plus de la vraisemblance que la déclaration des Malais revêt par comparaison au témoignage des Chinois, notre ami ne manquera pas de remarquer que si ces hommes ont affirmé sous serment dire la vérité au moment du procès, ils ont dû avoir l'effronterie de mobiliser notre ami dans cette affaire au moyen d'une déclaration grossièrement fautive (voir le paragraphe 5 du mémoire présenté par ces hommes, dont notre ami nous a transmis une copie avec sa lettre du 15 mai).

4. A présent que cette affaire est entièrement aux mains de notre ami pour en référer à S. Exc. le gouverneur général de l'Inde en conseil, nous le prions à nouveau de considérer l'opportunité de refuser de recevoir les plaintes des personnes déclarant avoir été lésées à Johore ou par nos sujets le long de ses côtes jusqu'à ce qu'une réparation ait été recherchée par nous ou auprès de notre Cour. Si cette réparation devait être refusée ou s'il devait apparaître que nous ayons agi de manière injuste envers des sujets britanniques ou envers des personnes ayant droit à la protection britannique, que notre ami nous demande dans ce cas des explications. Nous faisons cependant remarquer à notre ami et à S. Exc. le gouverneur général de l'Inde en conseil que le traitement adopté dans la présente affaire par notre ami nous est non seulement préjudiciable à nous-mêmes et à notre position de souverain de Johore, mais a également pour fonction de faire obstacle à l'administration judiciaire en la compliquant par des recours d'arbitrage préliminaires auprès de notre ami.

5. D'autres conséquences pernicieuses sont susceptibles de s'ensuivre, sur lesquelles nous aimerions attirer votre attention. La haute et influente position de notre ami en qualité de représentant de la reine de Grande-Bretagne est parfaitement connue et perçue par toutes les populations locales alentour et non moins dans notre propre territoire de Johore, or quand, comme dans l'affaire présente, la partie concernée vient à la Cour après un appel préliminaire à notre ami et avec le soutien et la protection du gouvernement de notre ami manifestés de manière si ostentatoire, les témoins et autres participants peuvent en être influencés d'une manière susceptible de nuire à la cause de la vérité et de la justice. A nouveau, et il s'agit peut-être là du pire des effets, nous faisons remarquer que considérant le caractère agressif des Chinois, la procédure adoptée par notre ami contribue résolument à les encourager à faire fi des règles établies concernant les distances auxquelles les pukats doivent être tenus des kaylongs (pièges à poissons), etc., selon l'habile procédé dont atteste le cas présent et aurait pour conséquence nécessaire de rendre ce type de rixe plus fréquent et plus grave.

6. Ce que nous avons dit ne fait évidemment pas référence aux affaires de piraterie, catégorie de crime sous laquelle notre ami semble avoir pensé, dans ses lettres du 18 mai, qu'il fallait ranger l'affaire considérée, mais nous sommes quelque peu surpris et alarmé d'apprendre que dans de telles affaires, selon la lecture des lois des nations qu'opère notre ami, celui-ci pourrait envoyer une force armée (dans notre territoire, nous présumons qu'il s'agissait de ce que notre ami voulait dire) pour appréhender les contrevenants. Nous faisons confiance à notre ami pour qu'il n'agisse pas ainsi sans nous demander d'abord de livrer les contrevenants ; ces derniers ne seraient pas retenus chez nous à moins que nous n'ayons des raisons satisfaisantes à faire valoir pour ce faire auprès de notre ami et de Son Excellence le gouverneur général de l'Inde.

7. Nous espérons que notre ami pourra nous répondre dès que possible et nous faire part de ses remarques afin de nous aider et de nous éclairer concernant les preuves dans cette affaire et leur utilisation ; et si notre ami devait parvenir aux mêmes conclusions que nous, nous l'inviterions à indiquer de quelle manière il proposerait de traiter avec ces pêcheurs chinois. Lorsque notre ami connaîtra le résultat du référé de cette affaire auprès de S. Exc. le gouverneur général de l'Inde en conseil, nous gageons qu'il ne manquera pas de nous en tenir informé.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277
Déposition de Kweh Kiehan

Je soussigné, Kweh Kiehan, résident de Singapour dans le kampung Glam, pêcheur de profession depuis trente ans. Je pêchais à Punjurin, mais pas dans le village de ce nom. Nous étions sept pêcheurs, à savoir moi, Kwek Kehuat, Chack Chucha, Tan Asing, Kwek Achew, Kwek Lunchoo et Kwek Kilie.

Je partis pêcher le dix-huitième jour du mois de Shawal ; alors que je pêchai et que mon filet se trouvait toujours dans l'eau, à environ 11 heures du soir, avant que la lune ne se lève, deux hommes vinrent dans un kolek à rames et trois hommes avancèrent en traversant l'eau qui atteignait leurs genoux. Au départ, je ne savais pas qui ils étaient, mais lorsqu'ils saisirent le filet, je les reconnus.

Lorsqu'ils furent proches, je reconnus une voix disant : «Comment osez-vous pêcher ici sans me le faire savoir ? Si vous voulez pêcher ici, vous devez m'apporter quelque chose.» L'homme qui parlait se trouvait à environ six yards de moi, mais je ne le reconnus pas. Je répondis : «J'ai pensé acheter quelque chose mais je l'ai oublié.» Je reçus ensuite l'ordre de partir : le filet resta là, mais mes poissons furent emportés ; le n° 3 et le n° 4 sortirent les poissons de mon bateau. A ce moment, Achew dit : «N'en prenez pas tant, un peu suffira.» Après qu'ils eurent pris les poissons, comme Kweh Achew avait dit cela, ils lui donnèrent un coup de lance ; je ne pus reconnaître la personne qui l'avait poignardé, car je me trouvais assis à la poupe du bateau ; l'homme qui fut poignardé se trouvait à l'avant du bateau, dans l'eau. Lorsque Achew fut poignardé, nous sautâmes tous à l'eau : dès qu'ils (les Malais) arrivèrent sur le rivage, je montai dans le bateau à nouveau et m'enfuis en ramant. Au moment où je sautai du bateau, je me trouvai à 200 pieds de la plage. Après avoir couru pendant environ une demi-heure, je retournai au bateau. Lorsque je quittai le bateau, il ne flottait pas. Je retrouvai toutes mes affaires à l'exception des poissons qui avaient été pris.

A la Cour de Johore, à Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277
Déposition de Chan Chucha

Je soussigné, Chan Chucha, résident de Singapour dans le kampung Glam, pêcheur de profession depuis dix ans, en activité ici depuis huit ans. Le dix-septième jour du mois de Shawal, à 7 heures du matin, je sortis du fleuve Rochore pour pêcher à Punjurin. Vers six heures du soir, lorsque j'arrivai à destination, je m'arrêtai pour manger du riz. Après avoir mangé, je commençai à pêcher. Après avoir tiré six fois le filet, la lune devint plus claire ; vers dix heures cinq Malais vinrent en ramant dans un kolek et s'approchèrent de mon bateau. Ils prirent mes poissons, lorsque Achew dit : «N'en prenez pas trop, prenez un peu, ce sera assez.» A ce moment, je me trouvais à environ quatre-vingt pieds de distance du bateau. Achew se trouvait dans l'eau près du bateau. Je vis ces Malais, cinq d'entre eux vinrent et prirent les poissons (hors du bateau), tous se trouvaient dans le kolek ; ils chargèrent les poissons avec ma pelle et les jetèrent dans leur kolek ; mais je ne sais pas combien de poissons ils prirent, moi et les autres nous trouvions dans l'eau à ce moment-là ; pas un homme ne se trouvait dans le bateau. Achew fut ensuite poignardé et je m'enfuis en courant ensuite. Je sus qu'Achew avait été poignardé parce que je l'entendis crier : «J'ai été poignardé» ; dès que je l'entendis, je courus pour m'enfuir. Lorsqu'il fut poignardé, il ne

se trouvait que deux hommes près du bateau sur le moment, à savoir Kwek Kahuat, l'homme qui tenait le gouvernail, et moi-même (Achew). Je courus sur une distance de 100 brasses. Environ une demi-heure après que je vis que les Malais avaient atteint le rivage, je revins tirer le bateau et partis en ramant. Je ne connais qu'un seul homme, le n° 5. Je fis sa rencontre il y a un mois environ. Je ne peux pas dire s'il vint ou non cette nuit. Je n'ai pas pu reconnaître un seul homme ce soir-là. Je soulevai Achew et le plaçai dans le bateau, puis ramai pour rentrer. A l'opposé de l'endroit où je pêchais, il n'y avait pas un seul piège à poissons. La raison pour laquelle je n'ai pas averti Nong Besar, c'est que j'avais peur, en plus, je ne connais pas Nong Besar.

A la Cour à Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Kowek Achew

Je soussigné, Kowek Achew, réside sur le fleuve Kallang. J'ai vécu dix-huit ans à Singapour et j'ai été pêcheur pendant environ dix ans.

Je partis pêcher à Bay Ampat, le dix-septième jour du mois de Shawal ; je quittai Singapour à 7 heures le matin. J'atteins Bay Ampat vers 6 heures du soir. Nous étions sept en tout : Kwek Kichan, le chef, Chan Chucha, Kwek Kchuat, Kwek Kilie, Lun Mee et Kwe Kong Choo. Après avoir mangé, je commençai à pêcher ; à 7 heures la lune s'assombrit (on ne la voyait plus). J'avais posé le filet six fois, après quoi vinrent cinq Malais pour pêcher, deux d'entre eux ramaient dans un kolek et trois sont venus à pied depuis la plage à travers l'eau, soit cinq hommes en tout. Dès qu'ils furent à côté du bateau, ils sortirent les poissons pour les prendre ; trois se trouvaient dans l'eau et deux dans le kolek. Je dis : «N'en prenez pas trop, un peu suffira.» Comme j'avais dit cela, l'un d'entre eux me transperça ; à ce moment, je me trouvais dans l'eau ; je fus percé au ventre avec une lance. L'homme qui me poignarda se trouvait aussi dans l'eau du même côté du bateau que moi. Ses compagnons se trouvaient sur le côté du bateau. Je ne reconnus pas l'homme qui me poignarda car il faisait nuit ; mais je soupçonne que l'homme qui me poignarda était l'homme n° 5 ; je crois que c'est lui. La distance entre l'homme et moi était d'une brasse. Je tombai sur le dos sur la plage à proximité du pukat ; la profondeur de l'eau atteignait le genou. Je n'étais pas conscient à ce moment, mais je reconnus cet homme ; l'autre, je ne le reconnais pas.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Tan Asing

Je soussigné, Tan Asing, ai été un résident de Singapour sur le fleuve Kallang depuis plus de vingt-sept ans et devins pêcheur il y a huit ans. Avant cela, j'habitais dans la jungle et travaillais comme planteur. J'avais pour habitude aussi de naviguer ici et là, jusqu'à Klantan. Je partis pêcher à Punjurin Tua Sua Boy. Le dix-sept du mois de Shawal, le dix-neuvième jour du mois chinois, je vins de Singapour à 7 heures du matin. Je m'arrêtai un moment pour manger du riz. Nous étions sept hommes en tout dans un pukat. Le chef était Kowek Hua le timonier. Six hommes ramaient : Kwek Kahuat, Chan Chucha, Kwek Achew, Kwek Kilie et un homme à côté que je ne connais pas, car je n'ai été engagé qu'un mois à pêcher avec eux. Après avoir mangé, je posai le filet pour pêcher. Il était alors environ 7 heures. Trois hommes se trouvaient dans l'eau, à savoir Achew, Kahuat et Kilie, et trois à côté de moi dans le bateau. Dès que le filet fut posé, nous descendîmes tous les sept dans l'eau. Après avoir tiré le filet environ six fois, des Malais vinrent qui se trouvaient à vingt pieds de nous. Deux hommes se trouvaient dans le kolek et quatre avançaient à pied dans l'eau. Lorsqu'ils attinrent le pukat, ils commencèrent à prendre les poissons ; à ce moment, nous étions tous dans l'eau ; ceux qui tirèrent le filet se trouvaient à environ dix brasses du pukat, nous sept tirions le filet. L'eau atteignait alors nos cuisses. Les Malais ne dirent pas un mot. Le timonier dit : «Si vous allez prendre (du poisson), prenez-en un peu, assez pour manger.» L'homme répliqua : «Je dois prendre tout le poisson ; vous êtes venu pêcher sans me le faire savoir.» Ensuite, mon compagnon le timonier dit : «Je suis venu de Singapour, ne prenez pas trop, un peu suffira.» L'homme répondit : «Si vous voulez pêcher ici,

vous devez acheter quelque chose à me donner.» Je leur demandai ensuite de ne pas en prendre trop ; ils se servirent néanmoins ; à ce moment, quatre de mes compagnons s'approchèrent du pukat. L'homme continuait de prendre d'autres poissons, mon compagnon ne voulait pas le laisser faire, et il commença à tirer. A ce moment, je tenais la corde du filet et je vis moi-même l'homme prendre les poissons ; mon compagnon lui reprit ensuite le poisson des mains ; mes compagnons qui tiraient s'appellent Kowek Hua et Achew. Je ne connais pas ces Malais. Alors que je regardai en arrière, je vis Achew tomber sur son dos ; lorsque je vis Achew, nous le soulevâmes tous et le plaçâmes dans le pukat. Le filet était toujours dans l'eau, mais aucun de nos compagnons ne s'enfuit. Lorsque je vis qu'Achew avait été poignardé, je tirai immédiatement le filet et ramai pour m'enfuir. Les Malais étaient alors retournés sur la rive. Je ne sais rien de plus.

A la Cour à Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277
Déposition de Kowek Huat

Je soussigné, Kowek Huat, ai été résident à Singapour, dans le kampung Kallang, depuis six ou sept ans. Tout d'abord, j'ai ouvert un magasin pendant trois ans puis j'ai été pêcheur quatre ans.

Le dix-septième jour du mois de Shawal, je partis pêcher à Bay Ampat. Je partis de Singapour à 7 heures du matin et parvins à Bay Ampat le soir à 6 heures.

Nous étions sept, à savoir Kowek Hua, le chef, moi-même, Tan Asing, Kowek Afoy, Poot Hua Ho et Kowek Achew. Dès que nous arrivâmes sur place, je pris de la nourriture. Vers 7 heures, je commençai à pêcher, mon filet avait été posé environ six fois. Je tirai le filet avec deux autres, nous étions donc trois ; quatre hommes se trouvaient près du pukat ; en tout, sept hommes dans l'eau tiraient le filet. Le bateau pukat était aussi proche. Après, j'entendis un homme près du pukat crier : «Ne prenez pas tant de poissons, quelques-uns suffiront», mais je ne sais pas qui avait pris les poissons ; la voix que j'entendis était celle d'un homme malais. Je tirai le filet, à environ 100 pieds du pukat d'où provenait le bruit. Il y avait quatre hommes, mais je ne peux pas les authentifier chacun. Après cela, je revins vers le bateau pukat et vit qu'Achew était allongé sur son dos. Les Malais avaient disparu. En toute hâte, j'aidai à placer Achew dans le bateau pukat. Après avoir ramené le filet, je ramai vers Singapour. Je ne m'enfuis pas en courant lorsque cet homme (Achew) se trouva allongé (sur le sol). J'appelai mes compagnons à l'aide pour le soulever, car certains d'entre eux avaient couru à une distance de trente pieds. Moi, je n'ai pas couru.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277
Déposition de Chua Sah

Je soussigné, Chua Sah, ai résidé à Singapour dans le kampung Glamenviroon quatorze ans ; employé dans le commerce de la pêche tout ce temps. Je ne sais rien de cette rixe, je ne suis pas allé avec eux à ce moment.

A la Cour à Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277
Déposition de Si Klat

Je soussigné, Si Klat, résidant à l'embouchure du fleuve Rayat depuis quatorze ans, pêcheur avec un petit piège à poissons, je ne connais rien de cette rixe, excepté que Si Diman est venu et s'est plaint auprès de moi que les Chinois l'avaient insulté cinq fois et que Si Diman n'avait pas répliqué. Les pièges à poissons appartenaient à Si Diman, ceux qui surveillaient les pièges étaient Si Diman et Si Ninggal.

Après que les Chinois les aient insultés et alors qu'ils s'approchaient, un Chinois les frappa avec la poignée d'une rame et frappa Si Diman à l'épaule droite et le blessa ; Si Diman s'enfuit en courant, mais Si Ninggal resta dans le kolek. Après, il vint me voir et dit : «Les pièges à poissons ont été mis en pièces, le kolek a été emmené et Si Ninggal jeté à l'eau.» Le jour suivant, je fis rapport à Nong et dit : «Mes pièges à poissons ont été mis en pièces par le pukat chinois, mon kolek emporté et Si Diman est blessé.»

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Diman

Je soussigné, Diman, résidant à Rayat, pêcheur depuis trois ans avec mes propres pièges à poissons. Il est vrai que je me trouvai dans une rixe avec les Chinois. Avant cela, je surveillai les pièges à poissons avec Si Ninggal. Ensuite vint un bateau pukat avec des Chinois pour pêcher près des pièges à poissons. Cela remonte maintenant à quarante jours. Je ne connais pas ces Chinois ; il y en avait environ sept. Je leur dit : «Ne pêchez pas près des pièges à poissons, si vous souhaitez pêcher, allez un peu plus loin.» Je me trouvai alors dans le kolek, il me répondit : «Vous n'êtes pas le roi de la mer.» Je dis ensuite : «Ne faites pas de bruit, l'ami.» Il m'insulta ensuite : «*Le pudendum muliebre* de ta mère.» Je l'insultai également (dans les mêmes termes). Il me frappa alors avec une rame et me toucha à l'épaule droite, j'écartai le coup avec ma pagaie ; ensuite vint Si Ninggal et il le tapa avec la pagaie ; immédiatement après cela, le Chinois me frappa à nouveau ; comme je ne pouvais pas le supporter, je courus vers la plage : quelques moments après Si Ninggal courut également, mais mon kolek resta sur place. Peu après, j'y retournai et vis que mon kolek avait été emmené à nouveau par les Chinois et mes pièges à poissons mis en pièces.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Si Ninggal

Je soussigné, Si Ninggal, résidant à l'embouchure du fleuve Rayat, ai déménagé de Punjurin il y a environ quatre mois ; je suis pêcheur avec mes propres pièges à poissons qui font environ quatorze pieds de hauteur. Vers 8 heures du soir, je surveillais mes pièges à poissons. Cela fait maintenant quarante jours. Des Chinois vinrent pêcher avec leur filet près de mes pièges à poissons, à une distance d'environ deux brasses ; je les prévins et leur dit : «Ne restez pas là, vous pêchez trop près de mes pièges à poissons ; vous souhaitez profiter, moi aussi, allez un peu plus loin, ne serait-ce pas mieux ?» Ensuite, ils m'insultèrent, certains des Chinois se trouvaient dans le bateau et d'autres dans l'eau. J'étais dans le kolek. Je dis ensuite : «Ne m'insultez pas. J'ai le droit de vous empêcher, je ne souhaite pas créer des ennuis ; pourquoi m'insultez-vous ?». Ils m'insultèrent à nouveau, je les insultai également. Six hommes prirent leurs rames et un homme avait un bâton dans sa main et frappa Si Diman, le blessant à l'épaule droite. Il faisait nuit à ce moment là, je ne pouvais donc pas le savoir, je fus également frappé ; je ne pouvais plus le supporter. Si Diman s'étant enfui en courant, je tapai l'homme du bout du manche de ma pagaie ; je ne peux pas dire à quel endroit (du corps) il fut touché. Ils me frappèrent à nouveau, et je tombai dans l'eau ; je me levai ensuite et m'enfuis en courant. J'appelai certains de mes compagnons à l'aide. Comme ils venaient, les Chinois (entre temps) s'enfuirent en ramant et prirent avec eux le kolek. Le matin suivant, je descendis voir les pièges à poissons et les trouvai tous en pièces. Sept Chinois en tout se battirent contre moi.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Kasim

Je soussigné, Kasim, résidant à l'embouchure du fleuve Rayat, ayant déménagé de Punjurin il y a environ quatre mois ; suis occupé à pêcher depuis environ quatre mois avec mes petits pièges

à poissons. Au début de la rixe, j'étais endormi ; j'entendis ensuite Diman et Si Ninggal crier «A l'aide, à l'aide.» Je descendis mais ne vis aucun Chinois là. Le matin suivant, Diman et Si Ninggal se rendirent aux pièges et virent que tous avaient été mis en pièces. Voilà ce que je sais.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition de Kitab

Je soussigné, Kitab, vivant à l'embouchure du fleuve Rayat, occupé à la pêche depuis trois ans avec mes propres pièges à poissons de deux brasses de hauteur ; je n'ai en aucune manière été concerné par cette rixe, étant endormi. J'ai effectivement entendu Si Diman et Si Ninggal appeler à l'aide, je suis descendu (à la plage) et j'ai vu que les Chinois étaient partis en ramant et avaient pris avec eux le kolek. Le matin suivant, je constatai que les pièges à poissons appartenant à Si Ninggal avaient été mis en pièces.

A Skandra Putri, le 29 du mois de Zoolkaidah, Hejerah 1277

Déposition d'Ambek

Je soussigné, Ambek, vivant à Rayant, pêcheur depuis quatre mois environ avec mon frère Si Ninggal. Nos pièges à poissons étaient petits, je n'étais en rien concerné par cette rixe, étant alors endormi, (j'entendis) Diman et Si Ninggal appeler «A l'aide, à l'aide», Kasim me réveilla soudainement et dit : «Il y a du bruit.» Je me réveillai et descendis à la plage ; alors que j'arrivai sur place, Si Ninggal dit : «Les Chinois ont emporté notre kolek.» Le matin suivant, je descendis avec mon frère et vis que les pièges à poissons étaient tous en pièces. Je ne sais rien d'autre.

Lettre en date du 16 juillet 1861 adressée à S. A. le *tumongong* de Johor par le colonel Orfeur Cavenagh, gouverneur de l'île du Prince-de-Galles, de Singapour et de Malacca

N° 401

Nous avons reçu la lettre de notre ami du 12 de ce mois et avons attentivement passé en revue les dépositions transmises à la même occasion.

Bien que les preuves présentées à notre ami soient contraires à la déclaration contenue dans la requête dont une copie a été transmise avec notre lettre datée du 15 mai (une requête, faut-il le rappeler, écrite dans une langue étrangère et dont les requérants pourraient ne pas avoir bien saisi le sens sauf pour ce qui concerne le nombre des assaillants), elles sont strictement conformes au rapport effectué par la police le 29 avril, rapport sur lequel notre première communication était fondée et dont nous joignons une copie à notre pour information. Dans ces conditions, nous sommes conduits à croire que dans le cas présent, bien que les Chinois puissent avoir été provocateurs en usant de langage injurieux, pour l'essentiel, leur version est avérée, plus particulièrement parce qu'il est clair d'après le certificat en annexe qu'un de leurs membres a été gravement blessé, apparemment par un coup de kris ou d'un autre instrument pointu, alors que les témoins malais affirment que le seul coup porté de leur côté correspond à celui qu'a reconnu avoir porté Si Ninggal avec sa pagaie, lequel aurait difficilement pu infliger une blessure de la nature décrite par l'assistant chirurgien interne. Nous avons déjà signalé à notre ami qu'en vertu du traité du 2 août 1824, toutes les mers, tous les détroits et tous les îlots dans la limite de dix milles géographiques à partir de la côte de l'île principale de Singapour ont été cédés au Gouvernement britannique, en raison de quoi la pêche en mer dans ces limites et à l'intérieur de l'étale de basse mer est parfaitement ouverte à tous les sujets britanniques. Dès lors, toute attaque qui les ciblerait dans ces limites ne peut être considérée que comme un acte de piraterie et rendre les offenseurs passibles d'arrestation par une force britannique et de poursuites par un tribunal britannique.

Evidemment, s'ils devaient chercher refuge dans quelque portion des territoires de notre ami, nous serions amenés à considérer de notre devoir, en vertu de l'article XI du traité mentionné, de demander à notre ami l'aide nécessaire pour en assurer la capture ; une demande qui, nous voulons le croire, serait entièrement appuyée.

Kay Ah Chew a été admis le 29 avril à 10 heures du matin et a quitté l'hôpital le 14 mai. A l'admission, il présentait une blessure par perforation pénétrant l'abdomen et au travers de laquelle une partie de l'enveloppe des intestins dépassait. La blessure faisait un pouce et demi de largeur et aurait pu avoir été infligée par un kris ou tout autre instrument de taille similaire.

(Signé) Jame COWPAR.

[Copies conformes]

(Signé) M. PROTHEROE,

Lieutenant, secrétaire adjoint du gouverneur des
Établissements des détroits.

.....

ANNEXE CMM 25

**DOCUMENT DU 6 JUILLET 1883 INTITULÉ «REPORT OF THE LIGHT-HOUSE COMMISSION»
[RAPPORT DE LA COMMISSION DU PHARE] À SOUMETTRE AU CONSEIL LÉGISLATIF
SUR ORDRE DE S. EXC. LE GOUVERNEUR**

[Annexe non traduite : texte illisible.]

ANNEXE CMM 26

**LOI RELATIVE AU TRANSFERT AU DOMINION DU CANADA DU PHARE DU CAP RACE
(TERRE-NEUVE) ET DE SES DÉPENDANCES, AINSI QU'À D'AUTRES FINS EN
RAPPORT AVEC LEDIT TRANSFERT («LOI BRITANNIQUE RELATIVE AU
CAP RACE») 49 VICT., C.13 (1886)**

Chapitre 13

Loi relative au transfert au dominion du Canada du phare du cap Race (Terre-Neuve) et de ses accessoires, ainsi qu'à d'autres fins en rapport avec ledit transfert. [10 mai 1886.]

Attendu qu'avec l'accord du pouvoir législatif de la colonie de Terre-Neuve, un phare a été construit en l'an 1856 au cap Race, et qu'un signal de brume ainsi que des habitations, bâtiments, mares, plans d'eau, équipements et autres accessoires y ont été construits, aménagés ou installés et que certains droits d'accès à l'eau et autres droits et le terrain décrit dans l'annexe au présent texte de loi d'une superficie d'une centaine d'hectares ont été utilisés en rapport avec ledit phare, et que le coût lié audit phare et aux autres aspects susmentionnés a été couvert par le Fonds consolidé du Royaume-Uni :

Attendu qu'en application d'un décret du conseil adopté en vertu de l'amendement à la loi relative à la marine marchande de 1855, des droits de phare ont été payés en ce qui concerne ledit phare, et que lesdites droits de phare ont servi, sous l'autorité de la Chambre de commerce, à assurer l'entretien du phare et de ses équipements et à en rembourser le coût au Fonds consolidé :

Attendu que la totalité dudit coût a été ainsi remboursée et qu'il subsiste, concernant les droits de phare, un solde qui s'élèvera au 30 juin 1886 à environ vingt mille livres :

Attendu qu'en application du décret du conseil adopté en vertu de ladite loi le 12 décembre 1885, les droits de phare cesseront d'être exigibles à compter du 1^{er} juillet 1886 :

Attendu que le Gouvernement de la colonie de Terre-Neuve a refusé de s'occuper de l'entretien dudit phare :

Attendu que le Gouvernement du dominion du Canada est disposé à accepter le transfert dudit phare et de ses accessoires et à en prendre le coût en charge, sans paiement d'aucunes droits de phare y afférentes :

Et attendu qu'il est opportun d'autoriser ledit transfert :

Il est décidé par Sa Majesté la reine et sur le conseil et avec le consentement des lords spirituels et temporels et des membres de la Chambre des Communes ici réunis, que :

- 1) La présente Loi sera appelée la Loi de 1886 relative au phare du cap Race.
- 2) Lorsque le parlement du Canada aura adopté une loi réglant à la satisfaction de la Chambre de commerce la question de l'entretien futur du phare du cap Race et de ses équipements aux frais des autorités canadiennes et sans paiement d'aucuns droits de phare, la Chambre de commerce pourra comme elle l'entendra transférer le phare du cap Race et ses accessoires au dominion du Canada à compter de la date indiquée dans l'acte de transfert (ci-après appelée «date de transfert»).

- 2) Ledit transfert consistera à confier, à compter de la date dudit transfert, au nom de Sa Majesté, de ses héritiers et successeurs, à l'administration du Gouvernement canadien ledit phare et les terres décrits dans l'annexe à la présente Loi, ainsi que tous les bâtiments, habitations, plans d'eau, signaux et matériel en rapport avec le phare, et toutes les autres terres et tous les droits d'accès à l'eau et autres droits jusqu'alors exercés et tous les équipements, qu'il s'agisse des propriétés et intérêts de la Chambre de commerce ou de sa Majesté, ou de toute personne morale ou physique agissant pour le compte de Sa Majesté, de la Chambre de commerce ou de tout service public.
 - 3) Lors dudit transfert, le Trésorier-payeur général paiera directement ou non au Gouvernement canadien, selon les modalités fixées par la Chambre de commerce, la partie des avoirs qu'il détient et qui correspond aux droits de phare payés en rapport avec ledit phare, et dont la Chambre de commerce certifiera qu'elle représente le solde net après le règlement de toutes les dépenses liées à l'entretien dudit phare et de ses équipements jusqu'à la date du transfert, et les gratifications dues, à la discrétion de la Chambre de commerce, au personnel en exercice du phare (et préposé au signaux de brume), dans l'éventualité où les services dudit personnel ne seraient plus jugés nécessaires par le Gouvernement canadien après la date du transfert.
 - 4) A compter de la date du transfert, la Chambre de commerce cessera d'assumer la responsabilité de l'entretien dudit phare, des signaux et des divers équipements.
- 3) Tout projet de loi adopté par les Chambres du Parlement du Canada et qui porte atteinte de quelque façon que ce soit à l'obligation qu'a le Gouvernement canadien d'assurer l'entretien dudit phare et de ses équipements, ou à la prise en charge par les autorités canadiennes des frais correspondants sera soumis à l'assentiment de la reine.

Annexe

Description du terrain utilise pour l'exploitation du phare du cap race

Le terrain est délimité par une ligne commençant à un point de la côte marine situé à l'anse de débarquement et allant vers l'ouest jusqu'au cours d'eau qui alimente les étangs assurant l'approvisionnement en eau du phare, puis le long de la rive ouest dudit cours d'eau, des étangs jusqu'à la mer, à un endroit appelé l'anse Crane, puis le long de la côte marine, jusqu'au point de départ.

ANNEXE CMM 27

**LOI DU GOUVERNEMENT CANADIEN CONCERNANT LE TRANSFERT DU PHARE DU CAP RACE
(TERRE-NEUVE) ET DE SES DÉPENDANCES AU DOMINION DU CANADA («LOI CANADIENNE
RELATIVE AU CAP RACE») 49 VICT. C.20 (1886)**

Victoria

Chapitre 20

Loi relative au transfert du phare du cap Race (Terre-Neuve) et de ses accessoires au dominion du Canada.

Approuvée le 2 juin 1886.

Attendu qu'il ressort d'une dépêche du Secrétaire d'Etat aux colonies de Sa Majesté en date du 5 janvier 1886 et d'autres documents soumis au parlement sur ordre de S. Exc. le gouverneur général au cours de la présente séance, que :

Le phare du cap Race, dans l'île de Terre-Neuve a été construit en 1856 sur un terrain d'une superficie d'une centaine d'hectares, acquis par le gouvernement de ladite colonie, et que le coût dudit phare et de ses accessoires a été couvert par le Fonds consolidé du Royaume-Uni.

Conformément à une ordonnance de Sa Majesté en vertu de la «*Loi de 1855 portant modification de la loi relative à la marine marchande*», des droits de phare ont été perçus et utilisés, sous l'autorité de la Chambre de commerce, pour assurer l'entretien dudit phare ainsi que de ses accessoires et pour rembourser audit Fonds consolidé les frais correspondants.

Ledit coût a été ainsi remboursé en totalité et qu'il reste sur lesdits droits de phare un solde dont le montant estimatif s'élèvera au 30 juin 1886 à la somme d'environ vingt mille livres.

Conformément à une ordonnance de sa Majesté en conseil publiée en vertu de ladite loi le 12 décembre 1885, les droits de phare eu égard audit phare cesseront d'être exigibles à compter du 1^{er} juillet 1886.

Le Gouvernement du Royaume-Uni est disposé, sur la recommandation de la Chambre de commerce, à ce que ledit phare et ses accessoires soient transférés au Canada, à conditions que l'entretien en soit désormais assuré aux frais du dominion, sans paiement d'aucune redevance, et qu'en conséquence, le montant dudit solde net desdits droits de phare certifié conforme par la Chambre de commerce avant le 1^{er} juillet 1886, après règlement de toutes les dépenses liées à l'entretien dudit phare et de ses équipements et des gratifications dues au personnel responsable du phare et des signaux de brume –si les services dudit personnel ne sont plus nécessaires après la date du transfert- soit payé au Gouvernement canadien par le trésorier-payeur général de sa Majesté selon des modalités fixées par la Chambre de commerce.

Et qu'un projet de loi autorisant le transfert et les conditions susmentionnés, dont la version provisoire accompagne la dépêche susmentionnée, soit soumis au parlement du Royaume-Uni par le Gouvernement britannique.

Et attendu que ledit phare est indispensable pour assurer la sécurité des navires canadiens et d'autres nationalités navigant dans l'Atlantique nord à destination et en provenance du Canada, et que grâce au transfert proposé, le dominion sera dispensé du paiement de droits de phare, d'un montant annuel d'environ mille deux cents dollars, pour les navires assurant des échanges commerciaux entre les ports canadiens et les ports de pays d'Europe autres que le Royaume-Uni,

droits que le Gouvernement du dominion a prises en charge plutôt que de nuire au commerce en les percevant, il convient d'autoriser l'approbation du transfert proposé et des conditions qui précèdent :

Sa Majesté, sur les conseils et avec l'assentiment du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète que :

- 1) Le Gouvernement du Canada peut accepter le transfert et les conditions énoncées plus haut, et à compter du 1^{er} juillet 1886, où dans les meilleurs délais après ladite date une fois le transfert effectif, et ledit phare ainsi que le terrain y attenant et tous les autres droits sur les terres et sur les eaux ou autres droits d'utilisation et de jouissance exercés jusqu'alors, et tous les autres accessoires dudit phare, aux fins des propriétés et intérêts en jeu, soit de la Chambre de commerce ou de Sa Majesté, soit de toute société, personne ou personnes représentant Sa Majesté, ou la Chambre de commerce, ou tout autre service public, auront été attribués et transférés à Sa Majesté pour le service public du dominion du Canada. Les frais d'entretien dudit phare et de ses accessoires seront pris en charge pour une durée indéfinie par le dominion, sans paiement ultérieur de droits de phare.
 2. Les fonds à verser par le trésorier général de Sa Majesté en faveur et pour l'usage du Gouvernement canadien seront déposés sur le Fonds consolidé du Canada.
-

ANNEXE CMM 28

**LOI COMPLÉTANT LA LOI IMPÉRIALE RELATIVE AU TRANSFERT AU DOMINION DU CANADA DU
PHARE DU CAP RACE ET DE SES DÉPENDANCES AINSI QU'À D'AUTRES FINS EN RAPPORT
AVEC LEDIT TRANSFERT («LOI DE TERRE-NEUVE RELATIVE AU CAP RACE»)
49 VICT., CAP. 4 (1886)**

cap. IV

[Adoptée le 19 mai 1886.]

Section

- 1- Pouvoir accordé au gouverneur en conseil de transférer le phare du cap Race.

Section

- 2- A compter de juillet prochain, aucune redevance ne sera perçue pour l'entretien du phare.

Préambule

Attendu que, avec l'assentiment du corps législatif de la colonie, le phare a été construit au cap Race en l'an 1856, et qu'un signal de brume et des habitations, des bâtiments, des étangs, des équipements et autres accessoires y ont été aménagés ou installés, et que certains droits de jouissance des eaux et des terres ont été exercés et détenus en rapport avec ledit phare, et que les coûts afférents audit phare et à d'autres questions ont été supportés par le gouvernement de Sa Majesté.

Attendu que, conformément à un décret en conseil pris par Sa Majesté en vertu de la loi sur la marine marchande de 1855, des droits de phare ont été perçus au titre dudit phare, droits de phare qui ont financé, sous l'autorité de la Chambre de commerce, l'entretien dudit phare et de ses accessoires, et à rembourser les frais ainsi encourus.

Attendu que par décret pris en conseil en vertu de ladite loi, le gouvernement de sa Majesté a décidé que les droits de phare dus au titre dudit phare cesseraient d'être perçus à compter du 1^{er} juillet prochain.

Attendu qu'il a été convenu entre le gouvernement de sa Majesté et le gouvernement du dominion du Canada que ledit phare et ses accessoires seraient transférés au dominion du Canada qui en assurerait dorénavant l'entretien.

Attendu que le corps législatif de ladite colonie a été invité à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre cet arrangement.

Le gouverneur, le conseil et l'assemblée législatifs réunis en session législative disposent que :

- I. Lorsque le gouverneur de la colonie aura été informé que des dispositions ont été prises entre le gouvernement de Sa Majesté et le gouvernement du dominion du Canada en vue du transfert dudit phare audit dominion, le gouverneur en conseil sera habilité à transférer audit dominion ou à tout représentant ou autre personne désignée par le gouvernement du dominion, les terres, droits, privilèges et accessoires afférents audit phare, ou autant de ceux-ci qui peuvent être jugés nécessaires à l'exploitation et à la gestion efficaces dudit phare.

- II. A compter du 1^{er} juillet prochain, on cessera de percevoir les droits de phare payées jusqu'alors pour l'usage du phare du cap Race, en vertu de la Loi promulguée la quatrième année du règne de Sa Majesté en titre, intitulée «Loi relative à l'entretien du feu et du signal de brume du cap Race».
-

ANNEXE CMM 29

LETTRE EN DATE DU 19 SEPTEMBRE 1893 ADRESSÉE AU COLONIAL OFFICE PAR
WILLIAM MAXWELL, GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS

J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche n° 205 de M. Meade du 5 août, à laquelle est jointe une lettre de la Chambre de commerce au sujet des feux des détroits de Malacca.

2. Il ne vous aura pas échappé que la référence faite dans la lettre du ministre de Sa Majesté à La Haye à l'insuffisance supposée des feux s'applique exclusivement à la rive néerlandaise des détroits. La côte de la péninsule et les ports de notre colonie sont équipés de feux très efficaces et je viens de demander à Votre Excellence l'autorisation d'améliorer les installations existantes en construisant un nouveau phare sur les hauts fonds sultan, près de Singapour.

3. J'ai l'honneur de porter à l'attention de la Chambre de commerce que les recettes au titre des droits de phare dans les établissements des détroits s'élèvent à quelque 90 000 \$ par an et que les dépenses annuelles sont de l'ordre de 55 000 \$. Les feux entretenus pour ce montant sont ceux qui figurent dans la liste ci-jointe, mais je dois signaler que commerce de cabotage bénéficie également des feux entretenus par les Etats indigènes aux embouchures des fleuves Larut, Perak, Bernam, Selangor, Klang et Langat, ainsi qu'à Port Dickson.

4. Le feu de Pulau Bras (nord de Sumatra) appartient aux Néerlandais, qui en assurent l'entretien.

Veillez agréer, etc.

(Signé) William MAXWELL.

FEUX

entretenus par le Gouvernement des Etablissements des détroits

Muka Head	Penang
Fort Cornwallis	Penang
Pulau Rimau	Penang
One Fathom Bank	Détroit de Malacca
Cap Rachado	Etablissement de Malacca
Feu de port	Malacca
Pulau Undan	Détroit de Malacca
Pulau Pisang	Détroit de Malacca
Feu Raffles	île Coney (près de Singapour)
Navire-phare «Ajax»	Selat Sinki (entrée de New Harbour, Singapour)
Feu du hâvre de Singapour	Singapour
Feu Horsburgh	Pedra Branca (entrée de la Mer de Chine)

ANNEXE CMM 30

DÉCLARATION DE L'ATTORNEY GENERAL SUR LE PROJET DE LOI PORTANT AMENDEMENT DE LA LOI RELATIVE AUX DROITS DE PÉAGE (1910), COMPTE RENDU DES TRAVAUX DU CONSEIL LÉGISLATIF DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS POUR L'ANNÉE 1910, IMPRIMERIE OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1911), P. B 108

Projet de modification de la loi sur les droits de phare relative aux phares et aux feux

Le PROCUREUR GENERAL : Monsieur, je vous prie de procéder à une première lecture de ce projet de modification d'une section de la loi XIII des Indes de 1854, qui dispose que des droits de phare seront perçus pour l'utilisation des phares et feux situés dans le voisinage de la colonie, désignés sous le nom de feux des détroits dans la loi de 1854. Il y a environ deux ou trois semaines, lorsque j'ai présenté le projet de loi sur les cargaisons et les bateaux à vapeur, j'ai signalé que la seule modification que je pensais avoir l'occasion de soumettre au comité porterait sur les droits de phare, et ce afin d'accorder des conditions plus favorables, en ce qui concerne lesdits droits, aux propriétaires de bateaux à vapeur dont les activités sont jugées positives par le gouverneur en conseil. Toutefois, après avoir examiné de plus près les conditions et la portée dudit projet de modification de la loi sur les cargaisons et les bateaux à vapeur, il est apparu qu'une disposition relative aux droits de phare et aux feux ne serait pas tout à fait en rapport avec le sujet de ladite modification et qu'il était préférable de modifier la loi de 1854 qui régit les droits de phare.

La modification qu'il est proposé d'apporter à la loi de 1854 consiste en un ajout à la section 18, disposant que certains navires et types de navires seront, dans certaines circonstances, exemptés du paiement de toute redevance relative aux phares et aux feux, et que lesdites exemptions pourront également être annulées ou modifiées. Les paragraphes *c*) et *d*) de la nouvelle clause proposée ne font que reproduire la loi en vigueur et les paragraphes *a*) et *b*) sont les ajouts. Je vous prie, Monsieur, de procéder à la première lecture de ce projet de loi.

L'INGENIEUR COLONIAL approuve cette demande, et le projet de loi fait l'objet d'une première lecture.

Le PROCUREUR GENERAL annonce une deuxième lecture lors de la prochaine réunion du conseil.

AJOURNEMENT

A la demande du SECRETAIRE COLONIAL PAR INTERIM, le conseil renvoie l'examen de cette affaire au vendredi 23 septembre 1910.

ANNEXE CMM 31

**DÉCLARATION DE M. DARBISHIRE RELATIVE À LA SECONDE LECTURE DU PROJET DE LOI
PORTANT AMENDEMENT DE LA LOI SUR LES DROITS DE PÉAGE DE 1910, COMPTE
RENDU DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL LÉGISLATIF DES ÉTABLISSEMENTS
DES DÉTROITS POUR L'ANNÉE 1910, IMPRIMERIE OFFICIELLE DE
SINGAPOUR (1911), P. B 114**

Projet de loi modifiant la loi relative aux droits de phare

Le PROCUREUR GENERAL propose une seconde lecture du projet de loi.

M. SAUNDERS approuve cette proposition.

M. DERBISHIRE : Monsieur, je propose de rejeter ce projet de loi car il introduit une discrimination entre les navires passant par le détroit de Malacca et qui utilisent nos feux. Je ne formulerais aucune objection à son encontre s'il visait à exempter tous les navires du paiement de ces droits parce que selon moi, plus tôt le principe d'une telle exemption sera adopté, mieux cela vaudra. Les navires qui relâchent à Sabang Bay pour s'approvisionner en charbon et qui, pour cette raison, ne font escale dans aucun des ports de notre colonie, échappent au paiement des droits d'utilisation des feux du détroit. Ces droits s'élèvent à environ 50 à 60 dollars pour un vapeur ordinaire, soit environ trois pence par tonne pour cinq cents tonnes de charbon. Cela ne paraît pas beaucoup, mais de nos jours, le marché du charbonnage est si tendu que cette différence pourrait avoir pour effet de favoriser Sabang au détriment de Singapour sur le plan économique. Je serais donc partisan d'une suppression totale de ces droits car ils ne font qu'inciter les navires à faire escale dans des ports néerlandais concurrents. Je sais que lorsque je me réfère à la concurrence des ports néerlandais, je suis accusé de brandir un épouvantail, mais j'espère que même le gouvernement admettra que la menace que représente Sabang Bay n'a rien d'imaginaire. Ce projet de loi rendra sans nul doute Singapour mieux à même d'affronter la concurrence de Sabang pour l'approvisionnement en charbon des navires dont le type d'activité a les faveurs du gouverneur, mais, si je suis bon juge de la nature humaine, il nous coûtera le ravitaillement en charbon de ceux dont les propriétaires sont moins accommodants. Je suppose que d'après les déclarations du procureur général, il s'agit de pénaliser les navires appartenant à des propriétaires membres de la conférence. Certes, tous les navires qui font escale ici pour s'approvisionner en charbon ne chargent ou ne déchargent pas tous des marchandises, et il me semble que ce traitement digne de l'inquisition aura pour effet de nous faire perdre ces navires au profit d'autres ports charbonniers. Je veux naturellement parler des navires de la conférence qui se ravitaillent en charbon en Mandchourie, à Manille ou ailleurs, ou qui passent par le détroit sans s'arrêter pour aller se ravitailler en Birmanie.

Si l'on adopte ce projet de loi dans l'idée de contraindre les armateurs à changer leurs habitudes, il me semble que c'est là une attitude totalement irréaliste. Qu'est-ce que cinq livres sterling pour un navire dont la traversée en coûte des milliers ? Dans son rapport de 1907, le secrétaire de la colonie a tenté de montrer que les armateurs membres de la conférence tiraient de cette colonie environ 130 000 livres de profits supplémentaires. Cette estimation, qui a pour auteur M. Stuart, est naturellement sujette à caution. M. Stuart comparait deux choses totalement différentes, à savoir le fret net et les différents types de marchandises, et les conclusions auxquelles on parvient sont dans l'ensemble aussi peu fiables que celles sur lesquelles j'ai précédemment appelé l'attention. Toutefois, si le gouvernement s'en tient aux chiffres de son expert en statistiques, peut-il raisonnablement espérer qu'un pot-de-vin de cinq ou six livres par navire puisse avoir une influence quelconque sur les armateurs de la conférence et les inciter à renoncer à des bénéfices aussi énormes ? Un pot-de-vin aussi minime serait tout aussi efficace qu'un cure-dent pour soulever les pyramides.

Sachant qu'en présentant le projet de loi sur le fret et les transports maritimes, le gouvernement est sincèrement convaincu d'agir au mieux des intérêts de cette colonie, je vous demande si ce petit projet de loi n'est pas quelque peu indigne d'être associé à un idéal aussi admirable ? Je vous demande instamment de le rejeter.

M. FORT : Monsieur, je dois dire que j'approuve pleinement la conclusion de l'honorable membre que nous venons d'entendre. Je suis de ceux qui, s'ils avaient été présents, auraient été enchantés d'appuyer le précédent projet de loi qui a déjà été entendu en seconde lecture par le conseil, mais pour ma part, je ne puis m'empêcher de penser que ce texte, s'il poursuit véritablement l'objectif qui m'apparaît être le sien, ne mérite guère de retenir l'attention de notre gouvernement. La loi qu'il est censé modifier est une loi qui a été soumise et adoptée il y a bien des années en ce qui concerne la construction et l'entretien des phares. Il y a certes beaucoup à dire sur le point de savoir si le coût de l'entretien de ces ouvrages devrait être supporté par le gouvernement ou bien financé au moyen de droits payés par les navires pour leur utilisation. Dans l'ensemble, j'ai tendance à estimer que les coûts en jeu soient supportés par le gouvernement et pour cette raison, il est inévitable que l'on dispense du paiement de droits un grand nombre de navires qui profitent des services assurés par les phares. Monsieur, dans cette hypothèse, nous partons du principe que le coût des phares doit être supporté par le gouvernement. Dans ce cas, je ne souhaite pas, pour ma part, que des exemptions soient accordées. Je ne souhaite pas que des armateurs paient des droits et que d'autres en soient exemptés, à moins que l'intérêt de la colonie ne l'exige impérativement. Nous sommes saisis d'un projet de loi qui traite de cette question d'une façon très sérieuse et énergique, et je ne pense pas que...

ANNEXE CMM 32

DÉCLARATION DE L'ATTORNEY GENERAL SUR LA LECTURE DU PROJET DE LOI SUR LES PHARES DE 1912, COMPTE RENDU DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL LÉGISLATIF DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS POUR L'ANNÉE 1912, IMPRIMERIE OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1913), P. B 192-193

Le GOUVERNEUR : Souhaitez-vous nous fournir une explication personnelle ?

M. HUTTENBACH : Je tiens à signaler que le procureur général a quelque peu déformé ma pensée sur trois points.

M. HUTTENBACH : L'honorable procureur général a en effet déclaré qu'il n'avait pas lu le projet de loi de 1911 et qu'il n'en connaissait ni l'objet, ni les raisons. Ce n'est pas mon cas. Ensuite, je n'ai pas demandé qu'un traitement de faveur soit accordé à Penang, dans le cadre de ce projet de loi. Enfin, je n'ai pas dit que la seule objection formulée à l'encontre du projet de loi de 1911 portait sur l'abolition du système électif, mais qu'il s'agissait là d'une objection parmi d'autres.

Le GOUVERNEUR : Je constate avec satisfaction que, d'une façon générale, tous les membres approuvent la modification que le gouvernement a apportée au projet de loi en ce qui concerne la constitution du conseil municipal.

Pour ce qui est des prêts, le gouvernement examinera plus avant cette question, et j'avoue que je partage le point de vue des membres non officiels lorsqu'ils estiment que le montant que les municipalités sont actuellement autorisées à emprunter ne devrait pas être augmenté et que tout emprunt en dépassement du plafond actuel qu'elles souhaitent contracter pour de nouveaux travaux devrait faire l'objet d'ordonnances spéciales. J'approuve les observations faites par le trésorier au sujet de la base des pouvoirs d'emprunt.

Le PROCUREUR GÉNÉRAL a informé le conseil lors de la première lecture du projet de loi que les dispositions relatives aux rickshaws ne relevaient pas de la compétence du gouvernement. Les membres du gouvernement seront autorisés à voter comme ils l'entendront sur cette question. Je tiens à donner au conseil quelques statistiques concernant les rickshaws au Japon. J'ai demandé au secrétaire colonial d'écrire au consul du Japon pour lui demander des statistiques à ce sujet. Le consul a informé le gouvernement que le nombre de rickshaws à deux places diminuait chaque année. D'après les statistiques officielles de l'an dernier, on comptait dans l'ensemble du Japon 3 100 rickshaws à deux places, contre 146 243 rickshaws monoplaces. Je pense que ces chiffres sont suffisamment éloquents. Je pense que la colonie est aussi riche que le Japon et qu'ici, les pauvres peuvent se passer tout autant que les pauvres du Japon des rickshaws à deux places.

Il est proposé au conseil de procéder à une seconde lecture d'un projet de loi intitulé «Ordonnance visant à modifier et consolider la loi relative aux municipalités». Souhaitez-vous diviser le conseil, M. HUTTENBACH ?

M. HUTTENBACH : Non Monsieur.

La proposition est approuvée et le PROCUREUR GENERAL fait savoir qu'à la prochaine réunion, il proposera au conseil de se constituer en commission plénière pour étudier le projet de loi clause par clause.

Entretien des phares

Le PROCUREUR GENERAL : Monsieur, il me semble que la question de savoir s'il est souhaitable d'abolir les droits de phare que doivent payer les navires à l'entrée et à la sortie des ports de la colonie en vertu de la loi des Indes de 1854 a été soulevée pour la première fois lors de la seconde lecture de l'ordonnance de 1910 modifiant la loi relative aux droits de phare, et je me réfère à cette ordonnance parce que je pense que l'honorable M. FORT s'est référé au principe selon lequel le conseil peut tout naturellement être invité à approuver ce projet de loi, qui a pour but l'abolition desdits droits.

Je vais lire les propos tenus par M. FORT à cet égard :

«La loi que ce projet de loi a pour but de modifier est une loi qui a été soumise et adoptée il y a bien des années en ce qui concerne la construction et l'entretien des phares dans cette partie du monde. La loi qu'il est censé modifier est une loi qui a été soumise et adoptée il y a bien des années en ce qui concerne la construction et l'entretien des phares. Il y a certes beaucoup à dire sur le point de savoir si l'entretien de ces ouvrages devrait être pris en charge par le gouvernement ou bien financé par des droits payés par les navires pour leur utilisation. Dans l'ensemble, je suis enclin à penser que les coûts en jeu doivent être supportés par le gouvernement et pour cette raison, il est inévitable que l'on dispense du paiement de droits un grand nombre de navires qui profitent des phares.»

Naturellement, l'adoption de cette politique dépend nécessairement de la situation financière de la colonie. A cet égard, S. Exc. a émis l'avis, dans son allocution annuelle, que l'état de ses finances permettait à la colonie de supprimer les droits de phare et de se passer de cette source de recettes. Je me félicite du fait que les membres de ce conseil, de même que le public, jugeront qu'il y a tout lieu de se réjouir que le gouvernement soit en mesure de soumettre un projet de loi à cet effet. Il le fait, comme je le sais, avec l'approbation des honorables membres du conseil assis de l'autre côté de la table, car lorsque la commission a été saisie du projet de loi relatif aux approvisionnements, l'honorable membre désigné par la Chambre de commerce a déclaré qu'il estimait, de même que les autres membres, que la situation financière de la colonie telle qu'elle ressort des estimations financières, justifie la suppression de ces droits par le gouvernement.

Je propose donc, Monsieur, qu'un projet de loi intitulé «Ordonnance visant à abroger en partie la loi des Indes n° XIII de 1854 et à prendre de nouvelles dispositions relatives à l'entretien des phares du détroit de Malacca» fasse l'objet d'une première lecture.

D^f ELLIS : Monsieur, je partage ce point de vue.

Le projet de loi a fait l'objet d'une première lecture, et le secrétaire colonial par intérim a soumis un certificat d'urgence et proposé que les instructions permanentes soient suspendues pour permettre au conseil d'engager et de terminer le processus d'adoption du projet de loi à la réunion en cours.

M. HUTTENBACH : il est dit que les instructions permanentes doivent être suspendues dans les cas où aucun amendement n'est proposé, ou seulement des amendements sans importance. J'ai un amendement à proposer, et je ne sais pas s'il sera considéré comme important.

Le GOUVERNEUR : Il est dit «ou bien en cas d'urgence».

La suspension des instructions permanentes est approuvée.

Le PROCUREUR GENERAL propose, avec l'appui du secrétaire colonial par intérim, que le projet de loi fasse l'objet d'une seconde lecture.

M. BOYD : Monsieur, je souhaite simplement répéter que comme je l'ai fait en une autre occasion pour le compte des membres non officiels, je me félicite de la proposition de S. Exc. visant à soumettre ce projet de loi. Les recettes auxquelles nous renonçons sont en fin de compte limitées et grâce à l'aide des Etats malais fédérés, elles ne jouent qu'un rôle négligeable et compte tenu de l'état de nos finances, j'estime que S. Exc. a parfaitement raison de supprimer les droits de phare. Autant que je sache, le projet de loi est considéré par les milieux d'affaires comme un pas dans la bonne direction.

M. HUTTENBACH : Monsieur, je suis tout à fait d'accord et convient que le gouvernement mérite des remerciements. Je tiens cependant à préciser que le projet de loi ne m'a été communiqué qu'aujourd'hui à midi et qu'il ne m'a pas été possible de prendre connaissance des textes de loi qui doivent être abrogés et sauf en cas d'urgence, il vaut peut-être mieux reporter leur examen en comité car nul ne sait ce qu'un examen approfondi pourrait révéler. Le point du projet de loi qui me frappe est la question de savoir s'il inclut ou non les feux de Penang. Je souhaiterais, si le projet de loi doit faire l'objet d'un examen détaillé, que le mot «Penang» soit ajouté dans les clauses 3, 4 et 5, de telle sorte que son texte soit clair et n'ait rien d'équivoque. Quant à savoir si d'autres observations s'imposent, je ne puis malheureusement me prononcer à ce sujet car je n'ai pas eu le temps d'examiner de près le texte du projet de loi. Cela montre qu'un grand nombre de membres sont défavorisés de ce point de vue.

Je crains que ce projet de loi ne soit pas suffisant pour atteindre son but, à savoir empêcher les vapeurs de se rendre dans d'autres ports sans faire escale ici. Nous devrions faire en sorte que les formalités s'accomplissent le plus rapidement possible, et j'ai le regret de constater que tel n'est pas le cas. Je parle en connaissance de cause. Un navire est arrivé à une heure du matin, au mouillage des services de quarantaine et le médecin chef n'est monté à bord qu'à 11 heures. De tels contretemps font plus que contrebalancer les petites économies dues à une suppression des droits de phare. Je tiens à appeler l'attention des autorités sur ce point et signaler que d'autres améliorations s'imposent pour que les formalités puissent s'effectuer le plus rapidement possible.

La seconde lecture a été approuvée et le conseil s'est constitué en comité réuni en séance plénière.

Dans la Clause 1, le PROCUREUR GENERAL a demandé que soient ajoutés les mots «1^{er} janvier 1913». Approuvé.

Clause 2 : Les mots «section 6» à la sixième ligne ont été remplacés par «section 5».

Clause 3 : M. HUTTENBACH a proposé que les mots «ou Penang» soient insérés après le mot «Singapour».

Le GOUVERNEUR : Penang se trouve dans le détroit de Malacca.

M. HUTTENBACH : On peut dire qu'il s'agit d'un phare de Penang et non d'un phare du détroit de Malacca. Les vapeurs risquent de penser qu'ils doivent payer pour bénéficier des feux de Penang.

ANNEXE CMM 33

LIVRE BLEU DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS POUR L'ANNÉE 1912, IMPRIMERIE
OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1913), P. V2-V3

PHARES
ETABLISSEMENTS DES DETROITS

Les phares des Etablissements sont au nombre de 13 (sans compter les balises lumineuses), à savoir :

Le *Phare Horsburgh*, situé sur Pedra Branca, à environ 36 milles à l'est de Singapour, pour marquer les dangers présents à l'entrée par l'est du détroit de Singapour. Il est équipé d'un feu tournant de première classe, plus précisément d'un feu à éclats à intervalles de 10 secondes, visible à une distance de 16 milles par beau temps. Le feu se trouve à 30 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux. Le phare est situé par 1°20' de latitude nord et 104°24' 30" de longitude est.

La tour est peinte en bandes horizontales noires et blanches alternées, de taille égale.

Le *Feu de Fort Canning* est un feu dioptrique occultant de première classe, avec une éclipse à intervalles de 20 secondes, visible 17 secondes, une éclipse de 3 secondes suivi d'une lumière rouge entre 13° nord-ouest et 84° sud-ouest pour signaler les dangers existant près de l'île Peak, d'une lumière blanche entre 25° nord-ouest et 84° ouest-sud-ouest, d'une lumière rouge entre 84° et 74° sud-ouest et non visible dans les autres directions. Le feu est situé à 60,6 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux et visible à une distance de 18 milles, et il est émis par un phare en acier peint en blanc.

Le *Phare Raffles* se trouve dans l'île Coney, à environ 13 milles au sud-ouest de Singapour, et il marque le détroit principal de Singapour. Il émet un feu blanc à éclats groupés de deuxième classe caractérisé par des groupes de trois éclats émis en succession rapide à intervalles de 10 secondes et visibles à une distance de 16 milles. Le feu est situé à 34,8 mètres au-dessus des hautes eaux, par 1°10' de latitude nord et 103° 44' 30" de longitude est.

Le *Phare de Pulau Pisang* est situé sur la partie la plus élevée de l'île du même nom, par 1° 27' 30" de latitude nord et 103°15' de longitude est. Il émet dans un rayon de 360° un feu tournant de première classe, caractérisé par des éclats à intervalles de 5 secondes. Le feu se situe à 153 mètres au-dessus des hautes eaux et est en principe visible à une distance de 30 milles.

L'ouvrage consiste en une tour circulaire en briques rouges de 12 mètres de haut. Le balcon et la lanterne sont blancs tandis que le logement et les dépendances sont de couleur grise.

Le *Phare de sultan Shoal* se trouve sur les hauts fonds sultan, par 1° 14' 30" de latitude nord et 103° 39' 25" de longitude est. Il émet un feu catoptrique tournant à 20 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux et son éclat très vif à intervalles de 30 secondes est visible dans un rayon de 13 milles.

L'ouvrage consiste en une tour entourée par le logement à deux étages du gardien, dont la partie supérieure se trouve se situe 6 mètres au-dessous de la lanterne.

Le *Phare de Pulau Undan* est situé au sommet de l'île du même nom, qui atteint une hauteur de 30 mètres. Il émet un feu à éclats intermittent de troisième classe, à intervalles de 10 et 20 secondes, visible par beau temps à une distance de 20 milles. Il est situé à une hauteur de 46,5 mètres au-dessus des hautes eaux, par 2° 3' de latitude nord et 102° 20' 30" de longitude est.

Le *Phare du cap Rachado* est situé sur un promontoire élevé à 27 milles au nord-est de Malacca. Il émet un feu blanc de seconde classe à éclats groupés, caractérisé par un groupe de trois éclats à intervalles de 10 secondes, et visible dans toutes les directions côté mer. Il est situé par 2° 25' de latitude nord et 101° 1' de longitude est, à une hauteur de 116,4 mètres.

Le *Phare de One-Fathom Bank* est situé dans le détroit de Malacca, dans environ 6 mètres d'eau. Il s'agit d'un ouvrage octogonal en béton armé (gris naturel) reposant sur des piliers verticaux. Le feu repose sur des colonnes à quatre parties inclinées. Le dôme de la lanterne est peint en rouge. Le phare émet un feu de deuxième classe à éclats groupés, caractérisé par des groupes de quatre éclats en succession rapide à intervalles de 15 secondes, visible à une distance de 15 milles. Il est situé à une hauteur de 30,75 mètres au-dessus des hautes eaux. Il est situé approximativement par 2° 53' de latitude nord et 101° de longitude est.

Le *Feu de Malacca* est un feu de port. Il s'agit d'un feu fixe de quatrième classe visible à une distance de 13 milles. Il est situé à 54 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux, par 2° 11' 20" de latitude nord et 102° 15' 30" de longitude est.

Le *Feu de Pulau Rimau* est un feu occultant de troisième classe caractérisé par une éclipse à intervalles de 20 secondes, visible pendant 17 secondes et demie suivies d'une éclipse de deux secondes et demie, de couleur blanche dans le chenal allant en direction du sud du 52° au 22° nord-est, et rouge ailleurs, quand il n'est pas caché par la terre. Il se trouve à 38,7 mètres de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux et est visible à 18 milles. Le phare, peint en blanc, est situé par 5° 13' 55" de latitude nord et 100° 16' 30" de longitude à la pointe sud de Pulau Rimau.

Le *Feu du port de Penang* est émis à partir d'un mât de signalisation en fer installé à Fort Point, George Town, Penang. C'est un feu blanc tournant à intervalles de trente secondes. Ce feu dioptrique de quatrième classe est situé 32,1 mètres au-dessus des hautes eaux, par 5° 24' 45" de latitude nord et 100° 20' 10" de longitude est, et il est visible à une distance de 15 milles.

Le *Feu de Muka Head*, situé à l'extrémité nord de l'île de Penang, est un feu tournant de première classe émettant un signal à intervalles de 20 secondes. Il est situé 238,5 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux et il est visible par temps clair à une distance d'une trentaine de milles. Il se trouve au sommet d'une colline de 225 mètres d'altitude, par 5° 27' 45" de latitude nord et 100° 10' 30" de longitude est. Il est relié par téléphone à George Town et à Hill Station.

Le *Feu de Tanjong Hautu* situé au point le plus haut d'une falaise est un feu occultant émettant un signal de couleur blanche toutes les dix secondes. Sept secondes de lumière sont suivies de trois secondes d'éclipse. Le feu est situé approximativement par 4° 19' de latitude nord et 100° 33' de longitude est, 54 mètres au-dessus du niveau des hautes eaux, et il est visible à une distance de 10 milles.

Tableau indiquant le coût et les frais d'entretien des phares des détroits

Station	Date de construction	Coût	Salaires annuels	Huile et magasins, etc.	Rations	Coût total d'entretien (annuel)
1. Phare Hornsburch, Singapour	1850	\$ c. 48 377	\$ c. 1850,80	\$ c.	\$ c. 820,98	\$ c.
2. Feu de Fort Canning, Do.	1903	64 418	1850,80		603,54	

3. Phare Raffles, Do.	1856 1886	+47 201,36 44 434	1850,80 1850,80		774,06 915,73	
4. Phare de Pulau Pisang, Do.						
5. Phare du Haut fond sultan, Do.	1896	34 450	1850,80	5895,54	693,54	27 941,47
6. Phare de Pulau Unda_, Malacca	1880	15 423	2018,26		929,71	
7. Phare du cap Rachado, Do.	1863	++69 442,36	2018,26		877,70	
8. Phare de One-Fathom Bank, Do.	1907	246 963,31	2018,26		1031,84	
9. Feu de port, Do.	1861	772	768	162,37	930,37
10. Feu de Pulau Rimau, Penang	1884	§11 146,08	1350	450,80	1123,26	2024,06
11. Feu de port, Do.	1894	10 224	861,74	201	1063,34
12. Feu de Muka Head, Do.	1883	37 929	1620	482,80	1239,64	3342,44
13. Feu de Tanjong Hantu, Do.	1901	6991,37	1057,23	205,22	725,63	1988,10
		<u>637 771,48</u>	<u>20 965,77</u>	<u>7398,33</u>	<u>9825,68</u>	<u>38 189,78</u>

* Le coût initial était de \$ 23 625. Le coût des nouveaux aménagements et du feu s'est élevé à \$24 752. + Le coût initial a été de \$3294. Le coût de la modernisation s'est élevé à \$43 910,36. ++ Le coût initial était de \$16 454. Le coût des aménagements et du nouveau feu s'est élevé à \$ 52 988,36. § Le coût initial a été de \$4715. Le coût des aménagements s'est élevé à \$6431.

ANNEXE CMM 34

**«ORDONNANCE IMPÉRIALE RELATIVE AUX DROITS DE PHARE», ORDONNANCE DES
ETABLISSEMENTS DES DÉTROITS N^o XVII DE 1915, ORDONNANCES ADOPTÉES
PAR LE GOUVERNEUR DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS AVEC L'ACCORD
ET SUR AVIS DU CONSEIL LÉGISLATIF, 1915, IMPRIMERIE OFFICIELLE
DE SINGAPOUR (1916), P. 89-92**

L.S. ARTHUR YOUNG
gouverneur et commandant en chef

Une Ordonnance visant à autoriser la perception de droits de phare en vertu de la loi du Parlement impérial
[10 septembre 1915]

est par la présente adoptée par le gouverneur des Etablissements des détroits sur la suggestion et avec l'accord du conseil législatif, selon les dispositions suivantes :

- 1) Cette ordonnance peut être appelée «Ordonnance impériale de 1915 relative aux droits de phare».
- 2) La loi et l'ordonnance mentionnées en annexe sont annulées par la présente.
- 3)
 - 1) Tous les droits de phares relatifs aux Rochers Great Basses et Little Basses situés près de la côte de Ceylan seront perçus dans cette colonie.
 - 2) Lesdits droits seront payés par le propriétaire ou le capitaine de chaque navire passant à proximité desdits phares ou utilisant leurs feux, et leur montant sera fixé périodiquement par Sa Majesté, par décret pris en conseil.
- 4)
 - 1) Tous les droits relatifs au phare de l'île de Minicoy seront perçus dans cette colonie.
 - 2) Lesdits droits seront payés par le propriétaire ou le capitaine de chaque navire passant à proximité dudit phare ou utilisant ses feux, et leur montant sera fixé périodiquement par Sa Majesté, par décret pris en conseil.
- 5) Le gouverneur pourra charger toute personne qu'il jugera apte à cette fonction de percevoir les droits payables en vertu de la présente ordonnance dans tout port, havre ou autre lieu de la colonie.
- 6)
 - 1) La personne nommée par le gouverneur en vertu des dispositions de la section 5 percevra elle-même lesdits droits, ou chargera de cette tâche tout membre de son personnel désigné à cet effet.
 - 2) La personne à laquelle lesdits droits auront été payés remettra au payeur un reçu paraphé de sa main et indiquant ses titre et identité, ainsi que le port ou autre lieu où ledit paiement aura été effectué, le nom, le tonnage et autres caractéristiques appropriées du navire, et le trajet pour lequel lesdits droits auront été payés.

- 7) Le responsable chargé d'autoriser un navire à quitter un port, havre ou autre lieu situé dans la colonie n'accordera ladite autorisation que lorsque le propriétaire ou l'agent dudit navire ou son capitaine ou toute autre personne en assurant le commandement aura payé les droits prévus par ladite ordonnance, ou présenté un reçu ou une preuve satisfaisante du paiement desdits droits audit port ou autre lieu.
- 8) 1) Si le capitaine ou le propriétaire du navire ou toute autre personne en assurant le commandement refuse ou néglige de payer le montant des droits dus à la personne autorisée à les percevoir, ladite personne pourra saisir tous biens ou marchandises, quels qu'en soient les propriétaires, se trouvant à bord dudit navire, et tous matériel, équipements ou mobilier faisant partie dudit navire, et les mettre en sûreté, en laissant à bord un avis faisant état de cette situation regrettable et en indiquant la cause, ainsi que l'endroit où la propriété saisie a été transportée.
- 2) Si lesdits droits, ainsi que les coûts liés à la situation d'urgence et à l'enlèvement des biens, marchandises et équipements divers, ne sont pas payés dans un délai de trois jours après la saisie, la personne autorisée à percevoir lesdits droits peut vendre la propriété saisie et payer, avec le produit de ladite vente, les droits dus par ledit navire en vertu de la présente ordonnance, ainsi qu'une somme raisonnable correspondant aux frais liés à la saisie, au stockage et à la vente des biens, marchandises et équipements, en restituant, sur sa demande, l'éventuel excédent au capitaine ou au propriétaire du navire, ou à toute autre personne en assurant le commandement.
- 9) 1) La personne autorisée à percevoir lesdits droits dans tout port, havre ou autre lieu de la colonie peut, en son nom propre, recouvrer le montant de tous droits payables en vertu de la présente Ordonnance en engageant une action en justice contre le propriétaire ou le capitaine du navire, ou contre toute autre personne en assurant le commandement à la date à laquelle lesdits droits sont dus, ou contre tout consignataire ou agent dudit navire ayant payé ou étant tenu de payer toute redevance au titre dudit navire dans tout port, havre ou autre lieu de la colonie.
- 2) Tout consignataire ou agent qui n'est pas propriétaire ou capitaine dudit navire, responsable du paiement des droits dus en vertu de la présente ordonnance pour ledit navire peut, sur les fonds qu'il a reçus pour le compte dudit navire ou appartenant à son propriétaire, conserver le montant des droits payés par lui ainsi qu'une somme correspondant à tous frais raisonnables qu'il a éventuellement encourus en raison du paiement desdits droits ou de son obligation de payer lesdits droits.
- 10) 1) Pour déterminer le tonnage de tout navire pour lequel des droits sont dus en vertu de la présente Ordonnance, la personne autorisée à percevoir lesdits droits peut, si le navire est enregistré au Royaume-Uni, exiger que le propriétaire ou le capitaine dudit navire ou toute personne en possession dudit navire de présenter à ladite personne le livre de bord dudit navire à des fins d'inspection.
- 2) Si ledit propriétaire ou capitaine du navire ou toute autre personne refuse ou néglige de présenter ledit livre de bord, ou si le navire n'est pas enregistré au Royaume-Uni, ou si le propriétaire ou capitaine dudit navire refuse de payer à la personne habilitée à cet effet les droits correspondant au tonnage effectif du navire, ladite personne peut :
- a) faire évaluer le tonnage du navire aux frais de son capitaine, lesdits frais étant recouvrables de la même manière que les droits payables en vertu de la présente ordonnance ; ou
- b) remettre au capitaine ou au propriétaire du navire ou à toute autre personne en assurant le commandement ou étant en sa possession, ou laisser à bord à son intention, un avis spécifiant par écrit le tonnage estimatif du navire.

3) Le tonnage indiqué dans tout avis remis en personne ou laissé à bord en vertu des dispositions du paragraphe (b) de la sous-section (2) sera considéré comme étant le tonnage du navire et traité comme tel aux fins de la présente Ordonnance jusqu'à ce que le propriétaire ou le capitaine du navire ou toute personne en assurant le commandement donne une preuve suffisante du tonnage effectif dudit navire.

11) Les droits perçus en vertu de la présente ordonnance seront, après déduction de leur coût de perception, affectés comme l'entendra le secrétaire d'Etat principal pour les colonies de Sa Majesté.

Annexe CMM

Numéro de l'ordonnance	Titre de l'ordonnance	Champ d'application de l'abrogation
Loi des Indes XIII de 1854	Ensemble
Ordonnance VIII de 1883	Ordonnance (impériale) de 1882 relative aux droits de phare	Do.
Ordonnance XXVI de 1910	Ordonnance de 1910 modifiant la Loi relative aux droits de phare	Do.
Ordonnance XVII de 1912	Ordonnance de 1912 relative aux phares	Do.

ANNEXE CMM 35

**RAPPORT ANNUEL DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE, ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS,
POUR L'ANNÉE 1931, IMPRIMERIE OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1933), P. 92**

.....

le phare Horsburgh, le phare Raffles, le phare Sultan Shoal et le phare de Pulau Pisang...

.....

ANNEXE CMM 36

**LIVRE BLEU DES ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS POUR L'ANNÉE 1938, IMPRIMERIE
OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1940), P. 978-985**

.....

phares, balises lumineuses, bouées lumineuses et bateaux-feux...

.....

ANNEXE CMM 37

**RAPPORT ANNUEL DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE DE SINGAPOUR, POUR L'ANNÉE 1948,
IMPRIMERIE OFFICIELLE DE SINGAPOUR (1949), P. 10**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 38

**RÈGLEMENT GOUVERNEMENTAL REMPLAÇANT LA LOI N^o 4 DE L'ANNÉE 1960 SUR LES EAUX
INDONÉSIENNES, 18 FÉVRIER 1960**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 39

**LETTRE EN DATE DU 24 FÉVRIER 1967 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE DU MINISTÈRE DES
TRANSPORTS, KUALA LUMPUR, PAR J. GROVES, DIRECTEUR DE LA
MARINE DE MALAISIE**

Levé hydrographique

J'ai l'honneur de me référer à ma récente conversation avec Enche Bashah bin Nordin sur la question de la tâche apparemment impossible consistant à recruter des hydrographes expérimentés ou d'envoyer quelques personnes à l'étranger pour y recevoir une formation.

2. Même si une nouvelle annonce nous permettait de trouver des candidats appropriés pour recevoir une formation, il faudrait attendre deux ou trois ans avant qu'ils n'acquissent les compétences voulues. Il faudrait en outre que le nouveau dragueur «Tanjung Gemuroh», d'un coût d'environ deux millions de dollars, travaille «à l'aveugle», ce qui limiterait très sérieusement l'utilité de l'opération.

3. Comme vous le savez, la marine royale malaisienne a créé une unité de levé hydrographique comptant un expert détaché par la marine royale britannique. Le navire qui doit être initialement utilisé pour l'opération de levé doit être rééquipé et il sera disponible dans quelques mois. En même temps, le personnel supplémentaire nécessaire pour effectuer des levés est en cours de formation ou a déjà été formé.

4. Selon les accords antérieurs relatifs au partage des responsabilités en matière de levé, la marine royale malaisienne devait avoir la responsabilité de toutes les eaux malaisiennes autres que celles se trouvant dans les limites des ports. Ces derniers devaient relever du ministère de la marine. Bien que le nombre de ports reconnus officiellement comme tels soit très considérable, ceux qui sont effectivement utilisés à des fins commerciales (autres que la pêche) est très faible. On trouvera ci-après la liste des ports qui feront l'objet d'un levé si l'on dispose du personnel voulu. Au regard de chaque port figure une estimation du nombre de jours annuels que nécessitera l'opération. En l'absence de personnel expérimenté, il s'agit d'une estimation très approximative :

Kuala Kedah Bar		2-3
Tanjong Dawai	2-3	
Penang	3-4	
Lumut		3-4
Kuala Perak		3-4
Port Swettenham		3-4
Port Dickson		2-3
Malacca	1-2	
Muar		1-2
Batu Pahat		1-2
Johor		<u>3-4</u>
		24 à 35 jours

Les barres, que l'on ne trouve qu'à Trengganu, Kemaman et Kuantan, font l'objet de levés annuels effectués par le capitaine de port de la Côte Est. Cette opération devant être effectuée le plus tôt possible après la fin de la mousson de nord-est, elle est presque toujours confiée au capitaine du port. Elle ne nécessite que trois ou quatre jours et ne dépasse pas les compétences du

capitaine du port. Par ailleurs, il peut être nécessaire de temps à autre d'effectuer des levés dans d'autres ports ou à d'autres endroits à des fins précises, par exemple en prévision de l'aménagement d'un nouveau port sur la côte est ou à Johor. Cette opération serait probablement confiée à des entreprises.

5. Des levés en bonne et due forme ne s'imposent qu'à des intervalles très espacés dans la plupart des ports. C'est ainsi que les derniers ont été effectués en 1932 à Malacca et Muar, et en 1927 à Batu Pahat.

6. Suite à la conversation mentionnée au paragraphe 1, j'ai rencontré le chef du personnel de la marine royale malaise ainsi que le lieutenant-commandant Martin, officier hydrographe. Une discussion générale a eu lieu avec eux pour déterminer s'il serait possible de confier à la marine royale malaise la totalité des opérations de levé prévues. Les arguments mentionnés plus haut ont été avancés, à la suite de quoi il a été envisagé d'approfondir la question et de faire une démarche officielle auprès des ministères compétents.

7. J'ai demandé au lieutenant-commandant Martin de quel matériel de levé supplémentaire ce département aurait besoin pour effectuer l'opération. Il a fait un calcul mental et estimé à environ 60 000 à 80 000 dollars le coût du matériel nécessaire, à quoi il faudra ajouter une vedette. Un modèle neuf coûterait environ 40 000 dollars, mais une vedette existante pourrait être spécialement aménagée à bien moindre coût, mais cette solution ne serait cependant qu'un pis-aller.

8. Une question beaucoup plus importante est celle du personnel chargé de l'opération de levé. Bien que l'hydrographe joue naturellement un rôle clé, il doit nécessairement être appuyé par une équipe comprenant un certain nombre de spécialistes comme des cartographes, des enregistreurs ainsi que l'équipage de la vedette. Celui-ci comptera de 12 à 15 hommes. Le coût d'une telle équipe sera considérable et ne paraît pas être justifié par la valeur effective de la tâche à accomplir.

9. Il est donc proposé que l'on examine les besoins hydrographiques du pays en vue de ne créer qu'une seule organisation spécialisée. Sachant que la Marine royale malaisienne a maintenant plusieurs années d'avance sur le Ministère de la marine en ce qui concerne cette opération, il est proposé qu'elle en assume si possible l'entière responsabilité. Même si cela implique un accroissement de ses effectifs, etc. il en coûtera beaucoup moins qu'en faisant appel à une organisation séparée car on évitera ainsi les doubles emplois.

10. Il est convenu que les différents matériels que possède actuellement le ministère de la marine et qui ne sont pas utilisés de façon générale soient remis gratuitement à la marine royale malaisienne si ce projet est approuvé.

(Signé) J. GROVES,

Directeur de la marine de Malaisie occidentale.

ANNEXE CMM 40

**LETTRE EN DATE DU 28 MAI 1968 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE PERMANENT DU MINISTÈRE DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LA MALAISIE PAR LE SECRÉTAIRE DU MOUVEMENT DE LA
JEUNESSE DE L'ORGANISATION NATIONALE DES MALAIS UNIS**

Objet : Pulau Pisang

Notre bureau a reçu de la division du Mouvement de jeunesse UMNO de Johor Bahru une requête concernant la question susmentionnée. Le texte de cette requête est le suivant :

«Lors de sa réunion du 25 mai 1968, le Comité du Mouvement de jeunesse UMNO de West Johor Bahru a pris la décision de charger le Mouvement de jeunesse UMNO de Malaisie de demander instamment au Gouvernement malaisien d'enlever le drapeau de Singapour du sol malaisien de Pulau Pisang.»

Avant de nous prononcer sur la réponse à donner à cette requête, nous vous saurions gré de bien vouloir nous indiquer la position de «Pulau Pisang» et de nous préciser si cette île fait partie du territoire de la République de Singapour ou de la Malaisie.

Nous vous serions reconnaissants de nous apporter des éclaircissements à ce sujet.

INDEPENDANT

(Signé) Haji HAMZAH ALANG,
Secrétaire du Mouvement de jeunesse UMNO
de Malaisie.

ANNEXE CMM 41

RAPPORT DU TROISIÈME LEVÉ HYDROGRAPHIQUE COMMUN RÉALISÉ DANS LES DÉTROITS DE MALACCA-SINGAPOUR, AOÛT 1974, P. 13

Description générale des opérations

1. Zone III

2.1.1. Résumé des opérations

Avec à son bord des représentants de l'Indonésie, du Japon et de Singapour, le *KD Perantau*, navire hydrographique de la marine royale malaisienne a effectué du 25 mars au 4 avril 1974 une reconnaissance dans la zone de levé. Durant cette période, une échelle de marée a été installée sur la jetée menant au phare Horsburgh et l'on a fixé le niveau de référence sur l'échelle par alignement sur le repère de nivellement de l'Amirauté situé à l'extrémité de la jetée. Le poste Hi-Fix Slave I et le poste du répondeur Audister I ont été installés aux phares de Tanjung Penyusop et Horsburgh respectivement. Le poste Hi-Fix Slave II et le poste du répondeur Audister II ont été installés à Tanjung Balau. Le navire est retourné à sa base le 29 mars pour avitaillement. Pendant son séjour au port, on a effectué des levés couvrant la zone. Le 1^{er} avril, le navire a appareillé en direction de la zone de levé pour réapprovisionner les campements et poursuivre la reconnaissance. Du 2 au 4 avril, on a procédé à une triangulation pour coordonner les postes Hi-Fix Slave et de répondeur. Une fois cette tâche achevée, le navire est retourné à sa base pour réparer les embarcations endommagées au cours des opérations de débarquement effectuées par gros temps.

Le 9 avril, le navire est retourné dans la zone de levé. On a contrôlé le fonctionnement du poste Audister en effectuant des observations des croisements de base et à l'aide de l'Audister. Une échelle de marée a été installée en mer le 14 avril dans la partie nord du haut fond de Rumenia. Du 15 au 17 avril, on a procédé à un échantillonnage du fond car on a estimé que les conditions météorologiques n'étaient pas propices à des sondages. Le 18, on a constaté que l'échelle de marée en mer penchait de plus de 5 degrés par rapport à la position verticale. Lorsqu'on a essayé de la redresser, l'échelle de marée s'est renversée complètement. Elle a été réinstallée le lendemain avec le concours du *KD Duyong*, bateau de plongée de la marine royale malaisienne qui s'est chargé également de mesurer la marée et de s'occuper de l'échelle de marée pendant que le *KD Perantau* était au port pour se réapprovisionner. Le niveau de référence de l'échelle de marée en mer a été transféré depuis le sondeur du phare Horsburgh suivant la méthode de comparaison de la hauteur des basses eaux.

Les opérations de sondage ont commencé le 23 avril et se sont poursuivies jusqu'au 6 mai. Durant cette période, le navire est retourné à sa base du 27 au 30 avril, pour réapprovisionnement et repos. Les camps ont été levés les 7 et 8, et du 9 au 11, le navire était à la base et pendant cette période, on a procédé au traitement préliminaire des données. Les représentants de l'Indonésie, du Japon et de Singapour ont débarqué le 12 mai.

La localisation générale de la zone de levé est indiquée à la figure 1.

2.1.2. Résumé des opérations quotidiennes de levé

24 mars 1974 Embarquement des participants.

25 mars Arrivée au phare Horsburgh.

ANNEXE CMM 42

RAPPORT SUR LE QUATRIÈME LEVÉ HYDROGRAPHIQUE CONJOINT DANS LES DÉTROITS DE MALACCA-SINGAPOUR, AVRIL 1975, P. 18

Une échelle de marée a été installée au feu Horsburgh et alignée sur le repère de nivellement de l'Amirauté existant. Une autre échelle de marée a été installée au large sur le haut fond de Rumenia et son niveau de référence a été transféré depuis le sondeur du feu Horsburgh. Cette échelle de marée est tombée à plusieurs reprises en raison des intempéries et de collisions avec des bateaux de pêche. De nombreuses journées qui auraient pu être consacrées utilement aux opérations de levé ont été perdues du fait de la nécessité de réinstaller l'échelle de marée au large de la côte. Le *KD Duyonh*, bateau de plongée de la marine royale de Malaisie a aidé à l'installation et à la lecture de l'échelle de marée au large.

Les opérations de sondage ont commencé le 30 juillet et se sont poursuivies jusqu'au 4 septembre, date à laquelle le relevé III, le relevé II et la moitié du relevé I ont été effectués. L'échantillonnage du fond a également été achevé dans le cadre des relevés I et II. Le 5 septembre, Hi-Fix Slave II, le répondeur Audister II et l'échelle de marée en mer ont été récupérés et le 11 septembre, le répondeur Audister II a été réinstallé à Tanjung Tondang (Indonésie) pour améliorer l'angle de coupe de l'échelle de marée immergée.

Les opérations de sondage ont repris le 12 septembre et se sont poursuivies jusqu'au 3 octobre, date à laquelle elles se sont terminées, de même que l'exploration du haut fond. Du fait d'une panne imprévue du treuil océanique, l'échantillonnage du fond n'était pas achevé dans la zone I lorsque le navire est retourné à sa base le 3 octobre. Les participants de l'Indonésie, du Japon et de Singapour ont débarqué le 6 octobre, et le 7, le navire a appareillé en direction de la zone de levé une fois le treuil réparé. L'échantillonnage du fond a été achevé le 9 octobre et le navire est retourné à sa base le 10 octobre, ayant ainsi achevé le levé de la zone IV-E.

2.2.2 Journal des opérations de sondage

Juillet 1974

7	Embarquement du participant japonais.
8	Embarquement du participant de Singapour. Départ pour la zone de levé.
9	Installation de Hi-Fix Slave I à Telok Basrah, près de Tanjung Penyusop.
10	Installation de Hi-Fix Slave II à Tanjung Balau.
11 et 12	Installation de l'échelle de marée au phare Horsburgh et sur le haut fond de Rumenia.
13	Réapprovisionnement. Retour à la base.
14 au 16	A la base. Réapprovisionnement, repos.
17	Départ pour la zone de levé. Réapprovisionnement des camps. Installation du répondeur Audister I au feu de Pulau Mungging.
18 et 19	Installation du répondeur Audister II à Tanjung Balau. Réinstallation de l'échelle de marée (renversée) sur le haut fond de Rumenia
20 au 23	Alignement de l'échelle de marée au phare Horsburgh. Calibrage d'Audister.
24	Calibrage de la chaîne Hi-Fix. Retour à la base.

ANNEXE CMM 43

**LIVRES DE BORD DU *KD SRI PERAK* (POUR SEPTEMBRE 1977) ET DU *KD LEMBING*
(JANVIER-FÉVRIER 1979)**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 44

**NOTE N° EC 1/78 EN DATE DU 13 JANVIER 1978 DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE
LA MALAISIE AU HAUT COMMISSARIAT DE SINGAPOUR**

Le ministère des affaires étrangères présente ses compliments au haut Commissariat de Singapour, et il a l'honneur de l'informer que le Gouvernement malaisien propose d'engager des pourparlers officiels avec le Gouvernement de Singapour en vue de l'exécution d'un levé hydrographique conjoint dans le détroit de Johor, afin de délimiter la frontière internationale entre Singapour et la Malaisie.

Nous saurions gré au haut Commissariat de bien vouloir soumettre la proposition énoncée plus haut à l'examen du Gouvernement de Singapour.

Le ministère des affaires étrangère profite de cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de Singapour l'assurance des sa haute considération.

Wisma Putra
Kuala Lumpur

ANNEXE CMM 45

**NOTES SUR UN ENTRETIEN TENU ENTRE M. KISHORE, CONSEILLER AU HAUT COMMISSARIAT
DE SINGAPOUR ET LE SECRÉTAIRE ADJOINT PRINCIPAL POUR L'ASIE DU SUD-EST,
LE 13 AVRIL 1978 À WISAM PUTRA**

M. Kishore m'a rendu visite à sa demande pour me remettre une note (n° SHC 78/78) m'informant que le Gouvernement de Singapour approuve la proposition malaise concernant un levé hydrographique conjoint du détroit de Johor.

2. Au cours de l'entretien, il a également transmis verbalement la proposition des autorités de Singapour visant à charger le groupe technique sur les transports maritimes et la navigation dans le détroit de Johor d'étudier la mise en œuvre du projet. J'ai émis l'avis que ce groupe technique n'était peut-être pas qualifié pour s'occuper du levé hydrographique dans la mesure où ses membres semblent s'intéresser uniquement à la navigation et aux questions de sécurité dans le détroit de Johor. J'ai informé M. Kishore que le Gouvernement malaisien proposait de créer un Comité conjoint comprenant des représentants de tous les services compétents de Malaisie et de Singapour afin d'examiner la question plus avant. La liste des personnes appelées à représenter la Malaisie au sein de ce comité a également été communiquée verbalement à M. Kishore. Une lettre de confirmation suivra.

3. J'ai également abordé avec M. Kishore la question du drapeau de Singapour arboré sur la phare Hofsburch et du refus des autorités de ce pays d'autoriser une équipe malaisienne à effectuer un levé sur l'île de Pulau Batu Puteh, sur laquelle ledit phare est situé. J'ai exprimé la préoccupation qu'inspire le comportement de Singapour étant donné que cette île appartient à la Malaisie. M. Kishore a répondu que Singapour considérait que l'île lui appartient et que son pays dispose de preuves irréfutables de ses droits sur cette île, étayées par des documents juridiques. Il a déclaré qu'après avoir appris que la marine malaisienne avait proposé qu'un levé soit effectué autour de l'île, Singapour avait immédiatement réalisé une étude et des recherches détaillées sur le statut de Batu Puteh, qui revêt une importance vitale pour ce pays. L'étude achevée en 3 ou 4 mois environ a établi sans le moindre doute que l'île appartenait à Singapour en vertu d'un traité. Singapour possède la version originale dudit traité.

(Signé) Abdul Halim ALI.

ANNEXE CMM 46

**DOCUMENTS CONCERNANT D'AUTRES INSPECTIONS DE MARÉGRAPHES EN
OCTOBRE-NOVEMBRE 1978 ET EN MARS 1979**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 47

**LETTRÉ EN DATE DU 26 FÉVRIER 1980 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LA MALAISIE PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU SERVICE DE
PLANIFICATION ÉCONOMIQUE DE LA MALAISIE, ET TÉLEX CI-JOINT ENVOYÉ
PAR LA SARAWAK ELECTRICITY SUPPLY CORPORATION AU SERVICE DE
PLANIFICATION ÉCONOMIQUE DE LA MALAISIE**

(A l'attention de M. Ahmad Mokhtar Selat)

Etude préliminaire sur le potentiel hydroélectrique de Sarawak et étude de faisabilité sur le projet hydroélectrique de Palagus Rapids et sur le transport de courant alternatif à haute tension en Malaisie péninsulaire

«Levé hydrographique»

J'ai l'honneur de me référer à votre lettre SR (325) 10-4 vol. 5 en date du 11/2/80 et tiens à vous informer que le télex dont vous trouverez le texte ci-après a été envoyé par la Sarawak Electricity Supply Corporation (SESCO) :

Le levé a pour objectif de déterminer le tracé le plus court et le mieux approprié pour la pose de câbles HDVC entre la pointe ouest de Sarawak et la pointe sud-est de Johor. Le tracé propose correspond à la ligne directe entre les deux points et un schéma du tracé sera envoyé par courrier. Le levé sera effectué par un navire hydrographique DOT2 de l'équipement approprié et le levé portera sur la surface du fond marin, sur une largeur de 250 mètres des deux côtes du tracé. Il est prévu que le levé ne concernera que les eaux indonésiennes.

Je vous remercie.

«Au service de la nation.»

Votre fidèle serviteur,

(Signé) Bashah Bin NORDIN,
pour le directeur général du service de
planification économique.

ANNEXE CMM 48

**LETTRE EN DATE DU 4 MARS 1980 ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU MINISTÈRE DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LA MALAISIE PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DU SERVICE DE
PLANIFICATION ÉCONOMIQUE DE LA MALAISIE**

(A l'attention de M. Ahmad Mokhtar Selat)

Objet A : 1 :3 : Les possibilités de transmission d'électricité et d'énergie de Sarawak à des régions autres que la Malaisie péninsulaire vont être examinées (par exemple vers la partie indonésienne de Sarawak)

Je suis chargé de me référer à la lettre de mon service de la même série n° 64 en date du 29 janvier 1980 et n° 81 en date du 15 février 1980 et tiens à vous informer que mon service souhaiterait recevoir d'urgence votre assistance et vos conseils.

1. Le sujet A : 1 :3 susmentionné fait partie de l'étude générale sur le projet de production hydroélectrique de Pelagus Rapids et de transport de courant alternatif à haute tension pour lequel le consultant désigné a été invité à déterminer la «demande d'électricité» et à effectuer «une étude de marché sur l'approvisionnement en électricité de Singapour, Brunei et Kalimantan». Pour pouvoir accomplir sa mission, le consultant doit s'entretenir avec des responsables des services compétents de gouvernements étrangers et des compagnies d'électricité étrangères.

2. Le service de planification économique vous saurait donc gré de bien vouloir contacter d'urgence les gouvernements de pays étrangers comme l'Indonésie, Brunei et Singapour pour s'assurer qu'ils ne voient pas d'inconvénient à ce que notre consultant rencontre des responsables de leurs agences en vue d'obtenir des informations sur l'utilisation éventuelle par ces pays de l'électricité produite dans le cadre du projet.

3. La conversation téléphonique du 26 février 1980 entre M. Kananatu, du service de planification économique, et M. Karahe Singh, du ministère des affaires étrangères, a porté sur cette question.

4. Vous trouverez ci-joint copie du télex envoyé par la Sarawak Electricity Supply Corporation (qui, pour votre information, est responsable de l'étude sur l'électricité. Cette société a besoin d'urgence d'un avis favorable car «le programme prend du retard».

Je vous remercie.

«Au service de la nation.»

Votre fidèle serviteur,

(Signé) K. KANANATU,
pour le directeur général.

ANNEXE CMM 49

**RAPPORT DU DOUZIÈME GROUPE TRIPARTITE D'EXPERTS TECHNIQUES SUR LA SÉCURITÉ DE
LA NAVIGATION DANS LES DÉTROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR
(«TTEG»), 5-6 MAI 1983**

[Annexe non traduite.]

ANNEXE CMM 50

**NOTE DIPLOMATIQUE EC 60/89 EN DATE DU 14 JUILLET 1989 ADRESSÉE AU HAUT
COMMISSARIAT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR PAR LE MINISTÈRE DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES DE LA MALAISIE**

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

1) Le Gouvernement de Malaisie répète que Pulau Batu Putih ou Pedra Branca faisant partie depuis des temps immémoriaux du territoire de l'Etat du Johor, les eaux environnantes font par conséquent partie des eaux territoriales malaisiennes. Par conséquent, Pulau Batu Putih ou Pedra Branca et les eaux environnantes sont incluses dans le territoire et les eaux territoriales malaisiennes sur la nouvelle carte de Malaisie publiée le 21 décembre 1979 et sur la réédition de 1984 de la carte malaisienne des eaux territoriales et du plateau continental.

2) La présence et la navigation de bateaux de police malaisiens et les actes des personnes à bord de ceux-ci dans les eaux entourant Pulau Batu Putih ou Pedra Branca aux dates mentionnées dans les notes susmentionnées du haut Commissariat s'analysent en un exercice légitime des pouvoirs d'un Etat souverain, la Malaisie, sur son territoire et ses eaux territoriales et la Malaisie n'a pas le moins du monde commis, ce faisant, un acte d'intrusion en République de Singapour.

3) Le Gouvernement de Malaisie déplore vivement les agissements préoccupants de l'autorité portuaire de Singapour qui a entrepris d'ériger une station radar sur Pulau Batu Putih ou Pedra Branca dans le cadre de son système VTIS (Vessel Traffic Information System) sans informer au préalable le Gouvernement de Malaisie, ni obtenir son consentement. Ces agissements, de même que les mesures prises par la République de Singapour pour empêcher les bateaux de pêche malaisiens de pêcher dans cette zone constituent des violations de la souveraineté de la Malaisie sur Pulau Batu Putih ou Pedra Branca et ses eaux territoriales.

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

Le ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de la République de Singapour l'assurance de sa considération distinguée.

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

ANNEXE CMM 51

**NOTE DIPLOMATIQUE N° EC 46/91 EN DATE DU 11 NOVEMBRE 1991 ADRESSÉE AU HAUT
COMMISSARIAT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR PAR LE MINISTÈRE DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES DE LA MALAISIE**

Le ministère des affaires étrangères de Malaisie présente ses compliments au haut Commissariat de la République de Singapour et a l'honneur de se référer à un rapport publié dans l'édition d'octobre du Port View Bulletin de Singapour dans lequel il est dit que la Port of Singapore Authority (PSA) a l'intention de construire une hélistation sur Pulau Batu Puteh. Ce projet a été confirmé par S. Exc. le D^r Yeo Ning Hong, ministre de la défense de Singapour, lors d'une conférence de presse donnée à Kuala Lumpur le 11 octobre 1991.

Le Gouvernement malaisien réitère que Pulau Batu Puteh a toujours fait partie de la Malaisie. Il se déclare donc très préoccupé par le projet de construction d'une hélistation ou par toute activité du même genre sur cette île, car il y voit une violation flagrante de la souveraineté de la Malaisie sur Pulau Batu Puteh. Le Gouvernement malaisien demande par conséquent au Gouvernement de Singapour de renoncer au projet de construction d'une hélistation.

Le ministère des affaires étrangères profite de cette occasion pour renouveler au haut Commissariat de Singapour l'assurance de sa haute considération.

[Dossier : SR (050) 151-3, vol. IV]

ANNEXE CMM 52

**PROPOSITION COMMUNE ADRESSÉE EN AVRIL 1997 AU SOUS-COMITÉ DE L'ORGANISATION
MARITIME INTERNATIONALE CHARGÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION CONCERNANT
LA MISE EN PLACE D'UN «SYSTÈME OBLIGATOIRE DE RAPPORTS SUR LES NAVIRES
PASSANT PAR LES DÉTROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR CONNU SOUS
LE NOM DE STRAITREP», DOC. NAV 43/3/5, 17 AVRIL 1997**



SOUS-COMITE DE LA SECURITE
DE LA NAVIGATION
43ème session
Point 3 de l'ordre du jour

**ORGANISATION DU TRAFIC MARITIME, COMPTES RENDUS DE NAVIRES
ET QUESTIONS CONNEXES**

Système obligatoire de comptes rendus de navires dans les détroits de Malacca et de Singapour

Document présenté par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour

RESUME

<i>Résumé analytique :</i>	Le présent document renferme le système obligatoire de comptes rendus de navires proposé par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour, ci-après dénommé STRAITREP, conformément à la règle V/8-1 de la Convention SOLAS de 1974
<i>Mesures à prendre :</i>	Paragraphe 15
<i>Documents de référence :</i>	MSC 64/22/Add.1

Introduction

1 Conformément à la règle V/8-1 de la Convention SOLAS de 1974, les Gouvernements indonésien, malaisien et de Singapour proposent de mettre en place, dans les détroits de Malacca et de Singapour, un système obligatoire de comptes rendus de navires, dénommé STRAITREP. Le STRAITREP a pour objectif de renforcer la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin, de façon à faciliter les mouvements des navires et à appuyer les opérations de recherche et de sauvetage ainsi que l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures.

Catégories de navires qui seraient tenus de participer au système

2 Les navires des catégories énumérées ci-après sont tenus de participer au système de comptes rendus de navires :

- .1 navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux;
- .2 navires d'une longueur égale ou supérieure à 50 mètres;
- .3 navires en train de remorquer ou de pousser dont la jauge brute totale est égale ou supérieure à 300 tonneaux ou dont la longueur totale est égale ou supérieure à 50 mètres;
- .4 navires, quel qu'en soit le tonnage, transportant des marchandises potentiellement dangereuses, comme le définit le paragraphe 1.4 de la résolution MSC 43(64);

- .5 tous les navires à passagers munis d'un service sur ondes métriques, indépendamment de la longueur ou de la jauge brute;
- .6 toute catégorie de navires d'une longueur inférieure à 50 mètres ou d'une jauge brute inférieure à 300 tonnes, munis d'un système fonctionnant sur ondes métriques et qui, en cas d'urgence, utilisent la voie de circulation ou la zone de séparation appropriée, pour éviter un danger immédiat.

Couverture géographique du système et numéro et édition de la carte de référence utilisée pour délimiter le système

3 La zone opérationnelle du système STRAITREP couvre les détroits de Malacca et de Singapour entre les longitudes 100° 40'E et 104° 23'E, comme l'indiquent les cartes jointes en tant qu'appendice 1 et appendice 2. La zone inclut le système d'organisation du trafic maritime dans les détroits de Malacca et de Singapour. Elle est répartie en huit secteurs, à chacun desquels est attribuée une voie à ondes métriques, comme l'indique l'appendice 3.

4 Les cartes de référence qui comprennent la zone d'exploitation du système STRAITREP sont les séries cartographiques malaisiennes MAL 515, 521 et 523 du Service hydrographique, Royal Malaysian Navy, ou les cartes équivalentes publiées par les services hydrographiques compétents.

Format, teneur des comptes rendus exigés, heures et points géographiques où il convient de faire les comptes rendus, autorités à terre auxquelles les comptes rendus devraient être envoyés

5 Les comptes rendus de navires - STRAITREP doivent être adressés aux autorités responsables du système de trafic maritime de la façon suivante :

.1 Format

Les comptes rendus de navires sont rédigés suivant le format indiqué à l'appendice 4. Les renseignements que les navires sont tenus de fournir sont tirés du format de comptes rendus normalisés reproduit au paragraphe 2 de la résolution A.648(16) de l'OMI.

.2 Teneur

Le compte rendu exigé d'un navire ne renferme que les renseignements qui sont indispensables à l'accomplissement des objectifs du système STRAITREP.

i) Renseignements jugés indispensables :

- | | | |
|--------|---|--|
| A | - | Nom du navire, indicatif d'appel, numéro d'identification de l'OMI (s'il existe); |
| C ou D | - | Position; |
| P | - | Cargaison potentiellement dangereuse, catégorie si elle est applicable; |
| Q ou R | - | Indisponibilité, avarie et/ou défaillances affectant la structure, la cargaison ou le matériel du navire ou toute autre condition affectant la navigation normale conformément aux dispositions des Conventions SOLAS et MARPOL. |

- ii) Renseignements jugés nécessaires lorsqu'ils sont sollicités par les autorités responsables du système de trafic maritime :

E et F - Cap et vitesse du navire.

Note : Au reçu d'un message de position, les exploitants du système de trafic maritime établiront la relation entre la position du navire et les renseignements communiqués par les installations dont ils disposent. Les informations sur le cap et la vitesse faciliteront la tâche d'identification d'un navire à l'intérieur d'un groupe par les exploitants du système de trafic maritime.

.3 Point géographique où il convient de faire les comptes rendus

- i) Les navires qui pénètrent dans la zone d'exploitation du système devront établir un compte rendu lorsqu'ils franchissent les limites mentionnées au paragraphe 3 ou une ligne qui joint Tg. Piai (01°15',50N 103°30',75E) et Pulau Karimun Kecil (01° 09',20N 103° 24',35E), ou lorsqu'ils quittent le port ou les mouillages de la zone ou avant de rejoindre la voie de circulation du dispositif de séparation du trafic.
- ii) Les navires qui pénètrent dans la zone d'exploitation du système devront également établir un compte rendu lorsqu'ils viennent du sud en passant par Selat Riau, par le travers de Karang, feu de Galang (01°09',58N 104°11',47E); ou en passant par Salat Durian, lorsque la balise de Pulau Jangkat (00°57',89N 103°42',72E) est par le travers, et lorsqu'ils viennent du détroit de East Johor, par le travers de la bouée de haut fond Johor (01°18',88N, 104°04'04',99E).
- iii) Un navire qui vient de toute autre direction que celles spécifiées ci-dessus devra, dès qu'il atteint le secteur 7 ou le secteur 8, selon le cas, établir un compte rendu en donnant la position du navire par rapport au relèvement et à la distance de l'un des points de référence ci-après :
- aa) Feu de Pu Iyu Kechil (01°11',48N 103°21',23E)
 - ab) Feu de Sultan Shoal (01°14',38N 103°38',98E)
 - ac) Feu de Raffles (01°09',60N 103°44',55E)
 - ad) Feu de Sakijang Bn (01°13',30N 103°51',37E)
 - ae) Feu de Bedok (01°18',54N 103°56',06E)
 - af) Feu de Tg. Stapa (01°20',57N 104°08',24E)
 - ag) Feu de Horsburgh (01°19',81N 104°24',44E)

.4 Autorité

Les autorités responsables du système de trafic maritime pour le système STRAITREP sont les suivantes :

- i) Secteur 1 à secteur 5 - Système de trafic maritime de Klang;
- ii) Secteur 6 - Système de trafic maritime de Johor; et
- iii) Secteurs 7 et 8 - Système de trafic maritime de Singapour.

Renseignements à communiquer aux navires et procédures à suivre

6 Le système STRAITREP fournit également aux navires des renseignements sur la situation précise et critique qui pourrait entraîner des mouvements maritimes contraires ainsi que d'autres renseignements concernant la sécurité de la navigation.

7 Selon le secteur dans lequel un navire se trouve, chaque navire devrait également maintenir une veille radioélectrique en ondes métriques dans la voie à ondes métriques autorisée à cet effet. Les renseignements d'intérêt général pour les navires seront diffusés dans la voie 16 à ondes métriques et dans toute autre voie que l'autorité responsable du système de trafic maritime pourra désigner. Cette diffusion sera précédée d'une annonce dans la voie à ondes métriques attribuée au secteur à cet effet.

Communication radioélectrique exigée pour le système, fréquences dans lesquelles transmettre les comptes rendus et renseignements à communiquer

8 La communication radioélectrique exigée pour le système STRAITREP est la suivante :

- .1 STRAITREP se fondera sur la communication vocale radioélectrique en ondes métriques et sera interactif. L'appel lancé à l'autorité responsable du système de trafic maritime sera transmis dans la voie à ondes métriques attribuée au secteur particulier dans lequel le navire se trouve, comme indiqué à l'appendice 3, et le compte rendu devra être transmis dans cette voie ou dans toute autre voie disponible que les autorités responsables du système de trafic maritime lui attribueront.
- .2 La langue utilisée pour la communication devra être l'anglais, en employant, le cas échéant, les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes.

Règles et règlements en vigueur dans la zone du système

9 Le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer est applicable dans toute la zone opérationnelle du système STRAITREP.

10 Les règles applicables aux navires franchissant les détroits de Malacca et de Singapour, approuvées par l'OMI, sont applicables dans toute la zone.

Installations et services à terre pour appuyer l'exploitation du système

11 Les installations et services du système STRAITREP sont les suivants :

.1 STM de Klang

- communication téléphonique, par télécopie et par télex
- 6 appareils de communication radioélectrique à ondes métriques
- 6 tableaux d'affichage en temps réel pour les signaux radar dans les bandes "X" et "S" émis par des stations radar éloignées.

.2 STM de Johor

- communication téléphonique, par télécopie et par télex
- 4 appareils de radiocommunication à ondes métriques
- 4 tableaux d'affichage en temps réel pour les signaux radar émis dans les bandes "X" et "S" par des stations radar éloignées.

.3 STM de Singapour

- communication téléphonique, par télécopie et par télex
- 11 appareils de radiocommunication à ondes métriques
- 4 tableaux d'affichage en temps réel pour les signaux radar émis dans la bande "X" par des stations radar éloignées
- 4 radiogoniomètres fonctionnant sur ondes métriques dans les bandes radar marines.

.4 Stations éloignées

i) Pulau Angsa

- 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
- émetteurs-récepteurs à ondes métriques

ii) Bukit Jugra

- 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
- émetteurs-récepteurs à ondes métriques

iii) Cape Rachado

- 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
- émetteurs-récepteurs à ondes métriques

iv) Pulau Undan

- 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
- émetteurs-récepteurs à ondes métriques

v) Bukit Segenting

- 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
- émetteurs-récepteurs à ondes métriques

- vi) Tanjung Piai
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
 - émetteurs-récepteurs à ondes métriques
- vii) Bukit Pengerang
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "S"
 - émetteurs-récepteurs à ondes métriques
- viii) Phare du haut fond de Sultan
 - Emetteurs-récepteurs à ondes métriques
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- ix) Phare de Raffles
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- x) Ile Saint Jean
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- xi) Phare de Bedok
 - 2 radiogoniomètres fonctionnant sur ondes métriques/DF
- xii) Bedok
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- xiii) Phare de Horsburgh
 - Emetteurs-récepteurs à ondes métriques
 - 1 radar fonctionnant dans la bande "X"
- xiv) Station de contrôle de Jurong
 - 2 radiogoniomètres à ondes métriques /DF

Dispositif de communication de remplacement en cas de défaillance des installations de communication des services à terre

12 STRAITREP est conçu de façon à éviter, dans la mesure du possible, toute défaillance irrémédiable du matériel qui entraverait le fonctionnement des services normalement assurés par les autorités respectives responsables du STM

13 Les éléments les plus importants du matériel et des sources d'alimentation sont installés en double et les installations sont pourvues de générateurs de secours ainsi que de groupes d'alimentation ininterrompible. Une équipe de maintenance assure une permanence de 24 heures pour remédier à toute défaillance.

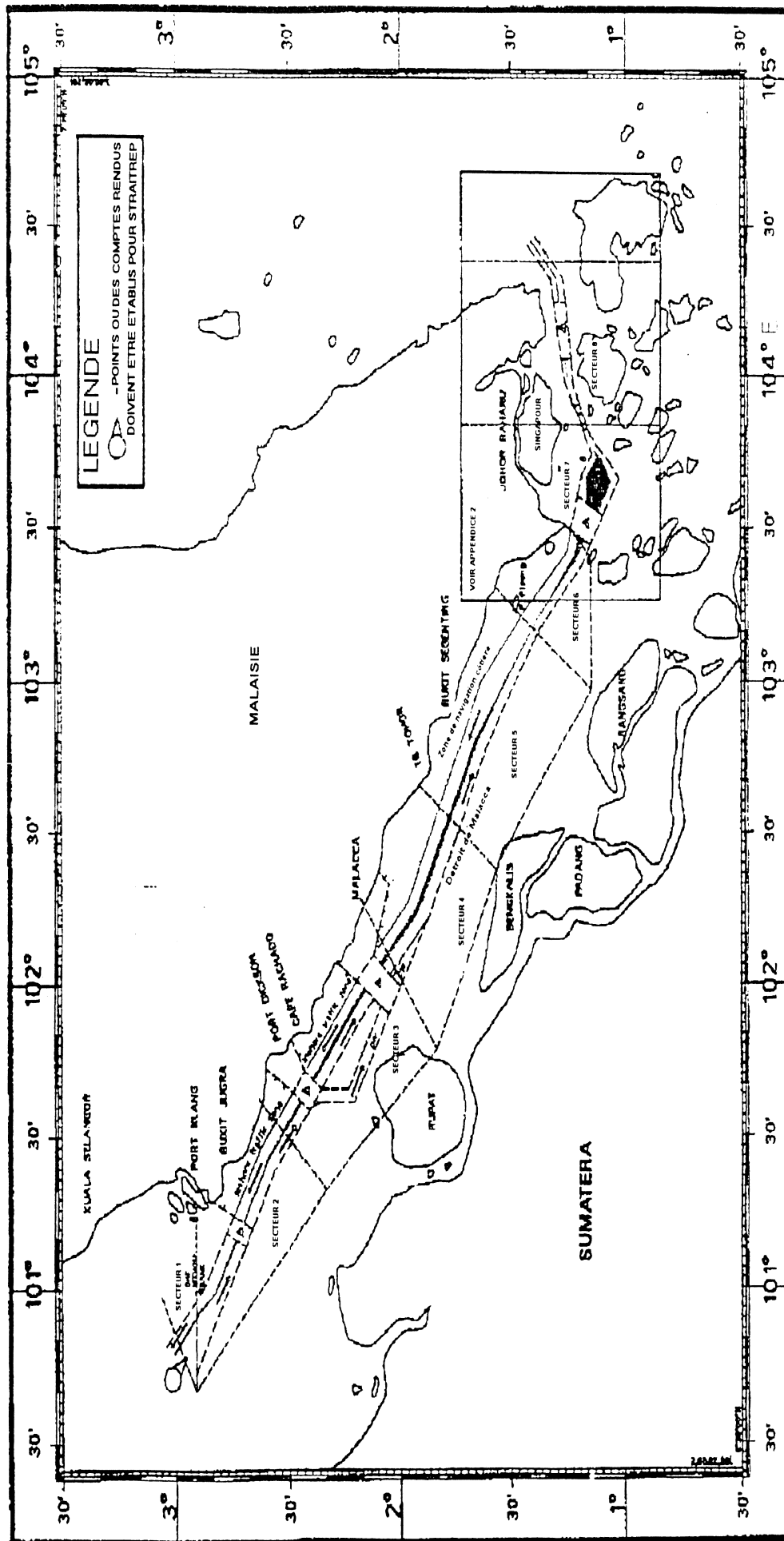
14 STRAITREP est également conçu de sorte qu'en cas d'indisponibilité d'une station, la station adjacente puisse assurer la couverture nécessaire.

Mesures que le Sous-comité est invité à prendre

15 Le Sous-comité est invité à examiner le système obligatoire de comptes rendus de navires dont la mise en place est envisagée dans les détroits de Malacca et de Singapour et à prendre les décisions qu'il jugera appropriées.

ZONE D'EXPLOITATION DU SYSTEME STRAITREP (SECTEURS 6 A 7)

Appendice 1



**VOIES A ONDES METRIQUES ATTRIBUEES AUX SECTEURS DANS LE
SYSTEME OBLIGATOIRE DE COMPTES RENDUS DE NAVIRES
ENVISAGE POUR LES DETROITS DE MALACCA
ET DE SINGAPOUR
(STRAITREP)**

SECTEUR	VOIES A ONDES METRIQUES	AUTORITE
Secteur 1	Voie 66 à ondes métriques	STM de KLANG
Secteur 2	Voie 88 à ondes métriques	STM de KLANG
Secteur 3	Voie 84 à ondes métriques	STM de KLANG
Secteur 4	Voie 61 à ondes métriques	STM de KLANG
Secteur 5	Voie 88 à ondes métriques	STM de KLANG
Secteur 6	Voie 88 à ondes métriques	STM de JOHOR
Secteur 7	Voie 73 à ondes métriques	STM de SINGAPOUR
Secteur 8	Voie 10 à ondes métriques	STM de SINGAPOUR

APPENDICE 4

**REDACTION DES COMPTES RENDUS TRANSMIS PAR RADIO AU SYSTEME
OBLIGATOIRE DE COMPTES RENDUS DE NAVIRES DANS
LES DETROITS DE MALACCA ET DE SINGAPOUR
(STRAITREP)**

Nom du système	Fonction	Informations requises
A	Navire	Nom et indicatif d'appel
C	Position	Groupe de quatre chiffres indiquant la latitude en degrés et minutes suivi de N (nord) ou S (sud) et groupe de cinq chiffres indiquant la longitude en degrés et minutes suivi de E (est) ou W (ouest); ou
D	Position	Relèvement vrai (trois premiers chiffres) et distance (indiquer la distance) en milles marins à partir d'un amer clairement identifié (indiquer de quel amer il s'agit)
E	Cap vrai	Groupe de trois chiffres
F	Vitesse en noeuds et dixièmes de noeuds	Groupe de trois chiffres
P	Cargaison potentiellement dangereuse à bord	Indiquer "Oui" ou "Non" si le navire transporte une cargaison potentiellement dangereuse. Si "Oui", la classe s'il y a lieu.
Q	Défectuosités/avarie/défaillances/ autres restrictions	Renseignements succincts sur les défauts, défaillances ou autres restrictions
R	Description de la pollution ou des marchandises dangereuses perdues par-dessus bord	Renseignements succincts sur le type de pollution (hydrocarbures, produits chimiques, etc.) ou sur les marchandises dangereuses perdues par-dessus bord; position exprimée comme à (C) ou à (D)

ANNEXE CMM 53

EXTRAITS DE AISM, AIDES À LA NAVIGATION (NAVGUIDE) (4^E ÉD., DÉCEMBRE 2001)

Préambule

Le *Navguide* de l'AISM intéressera et aidera toutes les organisations et tous les particuliers qui apportent des aides à la navigation ou sont associés à leur utilisation.

La présente édition (la quatrième) du *Guide* est d'une qualité sans précédent et témoigne de l'action menée sans relâche par le comité des opérations de l'AISM pour améliorer la situation.

Le comité des opérations de l'AISM, qui comprend des représentants de nombreuses organisations chargées d'apporter des aides à la navigation a établi le *Navguide* avec le concours des autres comités de l'AISM.

Bien qu'il soit sans doute injuste de ne citer que quelques personnes, il convient d'insister sur le fait que la présente publication n'aurait pu voir le jour sans l'impulsion du représentant de l'Australie, M. Allan Crossing.

Le présent ouvrage est un hommage à ceux qui, déjà très occupés au sein de leurs propres organisations du monde entier, sont heureux de faire profiter de leur compétence les autres membres de la communauté maritime internationale.

Enfin, tout commentaire ou toute suggestion des utilisateurs du guide seront les bienvenus, et ce dans l'intérêt des futures éditions.

Torsten KRUUSE
Secrétaire général

CHAPITRE 1. AISM-IALA

1.1. Introduction

La navigation maritime est devenue une industrie internationale, et de nombreux pays ont reconnu qu'il était à la fois efficace et judicieux de la réglementer et de la gérer au niveau international.

L'Association internationale de signalisation maritime⁴ (AISM) est une organisation technique non gouvernementale sans but lucratif créée en 1957. Elle offre un cadre, pour les aides à la navigation, aux autorités en matière de navigation, aux fabricants et aux consultants de toutes les régions du monde, en vue de leur permettre :

- d'harmoniser dans le monde entier les normes applicables aux aides à la navigation ;
- de faciliter les transports maritimes à des fins de sécurité et d'efficacité ;
- de renforcer la protection de l'environnement maritime.

L'AISM a notamment pour fonctions de :

⁴ Anciennement appelée : Association internationale des autorités responsables des phares.

- développer la coopération internationale en encourageant une collaboration étroite et une assistance mutuelle entre ses membres ;
- recueillir et diffuser des informations sur la communication d'évolutions et de questions récentes d'intérêt commun ;
- assurer la liaison avec les organisations intergouvernementale, internationales et autres, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation hydrographique internationale (OHI); la Commission internationale de l'éclairage (CIE) et l'Union internationale des télécommunications (UIT) ;
- assurer la liaison avec les organisations représentant les utilisateurs des aides à la navigation ;
- traiter les questions relatives aux nouvelles technologies de navigation, l'hydrographie et la gestion du trafic maritime ;
- fournir une assistance et des conseils spécialisés sur les questions relatives à la navigation (y compris les questions techniques et d'organisation ou de formation) ;
- créer des comités ou des groupes de travail chargés de :
 - formuler et publier des recommandations et des directives appropriées de l'AISM ;
 - contribuer à l'élaboration de normes et réglementations internationales ;
 - étudier des questions spécifiques.
- encourager les membres de l'AISM à mettre au point des politiques qui traitent des questions sociales et environnementales en rapport avec la conception et l'exploitation des aides à la navigation. Il s'agit notamment de :
 - préserver les phares historiques ; et
 - utiliser les aides à la navigation comme base pour recueillir des données ou assurer des services publics ou commerciaux.
- organiser des conférences et des séminaires en rapport avec les activités relatives aux aides à la navigation.

1.2. Membres

L'AISM compte quatre types de membres :

- Membres nationaux : il s'agit de l'autorité qui, dans un pays donné, est légalement responsable de l'installation, de l'entretien ou de l'exploitation des aides à la navigation maritime.
- Membres associés : il s'agit de tout service, organisation ou agence scientifique s'occupant des aides à la navigation ou de questions connexes.
- Membres industriels : il s'agit des fabricants et des distributeurs de matériel d'aides à la navigation maritime à vendre, ou d'organisations assurant des services en rapport avec les aides à la navigation maritime, ou des services techniques dans le cadre d'un contrat.

- Membres honoraires : il s'agit d'un statut qui peut être accordé à vie par le conseil de l'AIMS à toute personne considérée comme ayant apporté une contribution importante aux travaux de l'AIMS.

Membres nationaux de l'AIMS

Fig. 1.1. Les pays hachurés sont membres nationaux de l'AIMS



2.1.2.2. Evolution future des normes de précision

Du fait que l'on dispose maintenant de systèmes de positionnement par radio et satellite plus perfectionnés couvrant une zone plus vaste, de navires non classiques et d'engins à grande vitesse, la résolution de l'OMI de 1983 a perdu une partie de sa raison d'être, bien qu'elle reste valable dans son principe. Pour donner une idée des normes de précision nécessaires à l'avenir pour assurer la sécurité de la navigation, le tableau 2.3 présente les normes proposées par le comité de la sécurité maritime de l'OMI dans la version révisée de la résolution A.860 (20).

Tableau 2.3. Projet de normes applicables à l'avenir aux utilisateurs maritimes pour la planification et le développement de systèmes

Application	Précision absolue (en mètres, avec probabilité de 95 %)	Ordre de précision (degré)	Vitesse de la précision (nœuds)	Intervalle du relevé de position (secondes)
Navigation 1 :				
<i>Océan</i>	10-100	0.5	0.1	10
<i>Côtes</i>	10	0.5	0.1	2
<i>Eaux d'accès réglementé</i>	1-3	0.5	0.1	1-2
<i>Accostage</i>	0.1-1	0.1-0.5	0.1-0.1	1
Sécurité				
<i>SMDSM</i>	100	1	0.1	10
<i>Locale</i>	10	1	0.1	1

3.5. Phares et balises

3.5.1. Description

La définition d'une balise dans le dictionnaire de l'AIMS (2-6-070) est la suivante : «une balise est une marque de navigation artificielle fixe» que l'on peut reconnaître à sa forme, sa couleur, sa structure, son voyant ou sa lumière, ou par plusieurs de ces caractéristiques. Bien que cette définition fonctionnelle incluse les phares et autres aides fixes à la navigation, les termes de *phare* et de *balise* sont utilisés plus précisément selon l'importance et la taille de ces dernières.

3.5.1.1. Phares

Un phare est généralement :

— 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 nautiques.

qui fournit d'autres aides à la navigation ou des signaux sonores sur le phare ou à proximité ;

— ou bien une installation dotée d'un personnel, ou fonctionnant automatiquement ;

les phares sont de plus en plus rarement dotés d'un personnel ;

un phare automatique est de plus en plus souvent surveillé et parfois contrôlé à distance.

3.5.1.2. Balise

Une balise est généralement une petite marque fixe terrestre ou immergée. Ses caractéristiques visuelles sont souvent définies par des marques de jour, des voyants et des chiffres. Equipé, un feu de signalisation maritime a généralement une portée de moins de 10 milles nautiques.

Dans les chenaux navigables, une balise sur pile peut être utilisée à la place d'une bouée⁵.

3.5.1.3. Fonction des phares et des balises

Un phare ou une balise peuvent accomplir une ou plusieurs des fonctions suivantes aux fins de la navigation :

— marquer un point d'atterrage ;

— marquer une obstruction ou un danger ;

— indiquer les limites latérales d'un chenal ou d'une voie navigable ;

— indiquer un tournant ou une jonction dans une voie navigable ;

⁵ Dans ce cas, la balise comporte généralement une échelle de couleurs et des voyants, conformément au système de balisage maritime de l'AIMS.

- 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 pour faire le point.

Il n'est cependant pas rare que les phares, en particulier, soient utilisés à d'autres fins, notamment :

- pour des fonctions de surveillance ou de protection des côtes ;
- pour des fonctions d'organisation du trafic maritime (VTS) ;
- comme base d'émission de signaux sonores (signaux de brume) ;
- pour recueillir des données météorologiques et océanographiques ;
- comme installations de radio et de télécommunications ;
- comme installations touristiques.

3.5.2. Critères de performance applicables aux phares et aux balises

La *disponibilité* d'un feu est la principale mesure de performance fixée par l'AIMS. Pour les phares et les balises, l'AIMS recommande les objectifs de disponibilité suivants :

Type d'aide	Objectif de disponibilité	
Phares et balises considérés comme d'une importance <u>primordiale</u> pour la navigation	Classe 1	au moins 99,8 %
Phares et balises jugés importants pour la navigation	Classe 2	au moins 99 %
Phares et balises considérés comme moins importants pour la navigation que ceux des catégories 1 et 2	Classe 3	au moins 97 %
Marques de jour et voyants (équipés)		au moins 97 %

Note :

L'importance d'une aide visuelle pour la navigation peut évoluer avec le temps. Dans certains cas, les impératifs de la navigation maritime peuvent évoluer à un point tel que le feu d'un phare important peut être ramené à la classe 2 ou 3.

9.1.2.1. Réglementation 13 — Installation et exploitation des aides à la navigation

La réglementation dispose que :

1. Chaque gouvernement contractant s'engage à fournir, autant qu'il le juge pratique et nécessaire individuellement ou en collaboration avec d'autres gouvernements contractants, les aides à la navigation que justifie le volume de trafic et qu'exige le degré de risque.

2. Pour uniformiser le plus possible les aides à la navigation, les gouvernements contractants s'engagent à tenir compte des recommandations et directives internationales (il est fait référence à l'AISM) lorsqu'ils installent lesdites aides.

3. Les gouvernements contractants s'engagent à faire en sorte que les informations relatives aux aides à la navigation soient mises à la disposition de tous les intéressés. Il conviendra d'éviter autant que possible d'apporter des modifications des transmissions des systèmes de détermination de la position susceptibles d'affecter les navires équipés de récepteurs, et de n'y procéder qu'après avoir diffusé un avis adéquat en temps voulu.

9.1.2.2 Observations

Pour répondre aux stipulations de la Réglementation 13, le Gouvernement contractant doit déterminer :

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

9.2. Examens et planification

9.2.1. Examens

Dans de nombreux pays, il a fallu beaucoup de temps pour mettre en place le réseau d'aides à la navigation, parfois même des siècles. Il faut être conscient du fait que la nature des transports maritimes évolue constamment, ce qui veut dire que l'infrastructure⁶ des aides à la navigation doit être réexaminée périodiquement. Le rythme du changement varie d'un endroit à l'autre, mais il serait raisonnable d'adopter un processus d'examen en utilisant les outils de gestion du changement décrits au chapitre 8 qui prévoit :

- Un *plan stratégique* (plan de navigation) s'inscrivant dans un horizon temporel qu'il est proposé de fixer à dix ans, et ;
- Un *plan opérationnel* comportant un programme de travail à horizon mobile dont il est proposé de fixer la durée à 5 ans.
- L'organisation d'un atelier en vue de recueillir des informations sur la gamme d'utilisations alternatives des phares.

Les futurs travaux du comité viseront à établir deux directives de l'AISM portant sur :

- les aspects techniques de l'exploitation et de la maintenance des phares historiques ; et
- la politique et la planification relatives à la préservation des phares historiques, ainsi que ses aspects pratiques.

⁶ Certaines aides à la navigation sont en réalité des monuments historiques commémorant des accidents, et elles présentent un intérêt limité pour les transports maritimes modernes.

10.1.6.2. Taille de la lentille et terminologie

On trouvera au tableau 10.2 des informations sur la terminologie relative aux systèmes historiques à lentille de verre et la quantité de mercure que contient le bain de mercure sur lequel repose la lentille (pour les systèmes à lentille rotative).

Tableau 10.2. Terminologie en vigueur pour les systèmes à lentille de verre et quantités de mercure utilisée pour les systèmes à lentille rotative

Description (type)	Distance focale	Quantité habituelle de mercure pour les supports à bain de mercure	
		kilogrammes	litres
	mm		
Hyper-radial	1330		
Méso-radial	1125		
Premier ordre	920	175	12,9
Deuxième ordre	700	126	9,3
Troisième ordre	500	105	7,7
Troisième ordre (tranche inférieure)	375	96	7
Quatrième ordre	250		
Cinquième ordre	187,5		
Sixième ordre	150		

10.1.7. Accès de tiers aux sites des aides à la navigation

En 1998, l'AIMS a effectué une enquête pour déterminer dans quelle mesure les autorités permettaient que l'on utilise des sites d'aides à la navigation pour recueillir des données sans rapport avec cette question. Cette étude a été réalisée en liaison avec des enquêtes du Comité consultatif sur la préservation des phares historiques sur les diverses utilisations possibles des phares et des autres aides à la navigation.

Des réponses⁷ ont été fournies par un grand nombre de membres de l'AIMS, et elles avaient plusieurs points communs :

- les demandes concernaient le plus souvent le recueil de données météorologiques (temps, vitesse et direction du vent), des données sur les marées et les installations de télécommunications ;
- le paiement de droits a rarement été exigé pour les données recueillies pour ou par d'autres organismes officiels, mais il l'a souvent été dans le cas de données obtenues à des fins commerciales ;
- le matériel utilisé pour le recueil de données devait disposer de sa propre source d'alimentation électrique, sauf si le site en est déjà équipé.

L'AIMS reconnaît que les autorités doivent faire face à une demande accrue de partage des sites d'aides à la navigation avec des tierces parties. Il est important d'assurer l'intégrité et la sécurité des aides à la navigation, mais la présence d'une tierce partie peut être bénéfique :

- en réduisant le risque de vandalisme ;

⁷ Vingt-six réponses ont été reçues.

- en assurant des recettes ou en permettant un partage des frais d'exploitation (électricité, entretien des routes, etc.) ;
- en permettant de contrôler le fonctionnement de l'aide à la navigation.

Si une autorité reçoit une demande d'installation de la part d'une tierce partie, elle doit tout d'abord s'assurer que sa législation le permet. Dans l'affirmative, l'autorité peut envisager de négocier un accord avec une tierce partie potentielle en vue d'établir clairement les responsabilités et obligations de chaque partie. L'accord peut également inclure les points suivants :

- les conditions à appliquer à l'installation et à l'exploitation par une tierce partie pour faire en sorte que le matériel ne compromette pas l'intégrité et la sécurité des aides à la navigation et d'autres équipements appartenant à l'autorité ;
- l'accès à l'électricité. Sur les sites disposant d'une source d'alimentation, l'autorité peut avoir intérêt à exiger un relevé séparé de la consommation de la tierce partie de manière à recouvrer le coût de la consommation d'électricité ;
- en l'absence de source d'alimentation électrique, il y a lieu de demander à la tierce partie d'assurer elle-même son alimentation ;
- dans la pratique, il conviendrait de prendre en compte et de préserver la valeur culturelle des aides à la navigation lors de l'installation du matériel d'une tierce partie ;

Les autorités devraient se réserver le droit d'annuler tout accord avec une tierce partie si l'utilisation continue d'une aide à la navigation nuit à son fonctionnement ou compromet ses fonctions.

10.3. Informations destinées aux navigateurs

10.3.1. Avertissements de navigation

La réglementation 4 du chapitre V de la convention Solas stipule que les gouvernements contractants fournissent des informations nautiques aux navigateurs. Le texte de cette réglementation est le suivant :

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.

Ces informations se répartissent entre trois grandes catégories :

- information sur des *changements prévus*, tels que :
 - dragage, géodésie, pose de tuyaux et de câbles ;
 - modifications apportées à une aide à la navigation existante ou installation de nouvelles aides à la navigation ;
 - modifications apportées à l'organisation du trafic ;
 - activités maritimes commerciales ;

événements à court terme (manœuvres navales, courses de yachts, etc.).

— informations sur des *événements nautiques imprévus*, tels que :

défaillance d'aides à la navigation ;

incidents maritimes (échouages, collisions, naufrages, etc.).

— *nouvelles informations* découlant de relevés ou de dangers non découverts précédemment.

10.3.1.1. Service mondial d'avertissement de navigation

La diffusion d'informations sur la sécurité de la navigation est coordonnée par le Service mondial d'avertissement de la navigation créé conjointement par le OMI et l'OHI en 1977.

CHAPITRE 11. INDICATEURS DE PERFORMANCE

11.1.1. Objet

Les indicateurs de performance sont des *instruments de gestion* qui peuvent être utilisés pour mesurer, analyser et contrôler le fonctionnement d'un réseau d'aides à la navigation et/ou des systèmes et matériels spécifiques. Les informations obtenues peuvent servir à :

— rendre des comptes aux autorités et aux parties prenantes ;

— démontrer l'efficacité et l'efficience du service fourni ;

— comparer le fonctionnement :

de systèmes ou matériels similaires à différents endroits ;

des services contractuels ou fournis en interne ⁸ ;

— modifier :

la conception des systèmes ;

les décisions relatives à la passation des marchés ;

les choix de matériel ;

les procédures et pratiques d'entretien.

— intensifier ou réduire l'effort d'entretien ;

— allonger les intervalles entre les travaux d'entretien.

⁸ Seulement lorsque l'occasion se présente et que les deux types de service sont utilisés pour des travaux très similaires.

11.1.2. Définition de termes et observations

11.1.2.1. Fiabilité

Il s'agit de la probabilité qu'une aide à la navigation⁹, quand elle existe, accomplisse une fonction spécifique sans défaillance dans des conditions données pendant un laps de temps donné.

11.1.2.2. Disponibilité

Il s'agit de la probabilité qu'une aide à la navigation ou un système accomplisse la fonction qui est la sienne à n'importe quel moment.

L'AIMS utilise généralement le terme comme mesure historique du pourcentage de temps durant lequel une aide à la navigation *a accompli* la fonction qui était la sienne. Par exemple :

- un feu de catégorie 2 a un objectif de disponibilité de 99 % lorsque sa performance est mesurée sur les trois années précédentes ;
- un intervalle de mesure de deux ans a été approuvé pour les systèmes de radionavigation tels que le GPS différentiel (DGPS).

La non disponibilité d'une aide à la navigation peut être causée par des interruptions prévues et/ou imprévues.

11.1.2.3. Continuité

Il s'agit du degré de probabilité avec lequel une aide à la navigation ou un système accomplira la fonction qui est la sienne sans interruption durant un laps de temps donné.

- par exemple, si une station de DGPS fonctionne correctement lorsqu'un navire approche d'un port, le terme de continuité désigne la probabilité que le service de DGPS ne soit pas interrompu pendant que le navire se dirige vers son poste d'amarrage ;
- pour les systèmes GNSS, l'AIMS a proposé un intervalle de trois heures pour les calculs de la continuité.

11.1.2.4. Doubles emplois

Il s'agit de l'existence de plusieurs moyens, identiques ou non, pour accomplir une tâche ou une mission.

11.1.2.5. Intégrité

Il s'agit de la capacité de donner des avertissements aux utilisateurs dans un délai donné lorsque le système ne devrait pas être utilisé pour la navigation¹⁰.

11.1.2.6. Panne

Il s'agit de la défaillance involontaire d'un système ou d'une partie d'un système.

⁹ Ou tout système ou élément désigné.

¹⁰ Résolution OMI A.860 (20) appendice 1.

11.1.2.7. Temps moyen entre deux pannes

Il s'agit de l'intervalle moyen entre deux pannes successives d'un système ou d'une partie d'un système. C'est une mesure de fiabilité.

- pour des éléments tels que des lampes, on détermine généralement le temps moyen entre deux pannes (ou la durée de vie) statistiquement en testant un échantillon représentatif d'éléments à détruire.

ANNEXE CMM 54

EXTRAITS DU *MANUEL DE L'AISM SUR LES SERVICES DE TRAFIC MARITIME, 2002*

Le nombre de services de trafic maritime a sensiblement augmenté (environ 500 services de ce type sont actuellement opérationnels) grâce aux gains d'efficacité réalisés et à l'amélioration de la sécurité, à la réduction des risques de pollution du milieu naturel obtenue par les autorités utilisant un VTS, ainsi qu'aux progrès rapides de l'informatique.

Parallèlement à l'augmentation du nombre de services de trafic maritime enregistrée dans le monde entier, les concepts opératoires ont débouché sur deux catégories de VTS : les services côtiers et les services portuaires ou fluviaux. Un VTS côtier est un service assuré pour faciliter le passage sûr et rapide du trafic maritime dans les eaux côtières, en particulier lorsque celui-ci est très dense ou qu'il se situe dans des zones sensibles du point de vue environnemental, ou dans des eaux où la navigation peut être difficile en raison de contraintes géographiques ou d'opérations d'exploration au large. Un VTS portuaire ou fluvial est un service fourni pour contribuer à l'efficacité et à la sécurité de la navigation à l'entrée ou à la sortie de ports ou de havres, ou sur des fleuves ou dans des eaux dans lesquelles les manœuvres des navires sont difficiles.

La résolution A.857 (20) de L'Assemblée de l'OMI contient des directives concernant la création et l'exploitation des services de trafic maritime. Le présent manuel a pour but de fournir des informations plus détaillées aux autorités et il repose sur les principes énoncés dans ladite résolution.

1.2. Définitions et glossaire des termes utilisés dans le *Manuel*

Aux fins du présent manuel, les définitions suivantes ont été utilisées :

<i>Service de trafic maritime (VTS)</i>	Un VTS est un service fourni par une autorité compétente en vue d'assurer la sécurité du trafic maritime et de protéger l'environnement. Ce service devrait avoir la capacité d'interagir avec le trafic et de faire face aux situations liées au trafic dans la zone VTS.
<i>Autorité compétente</i>	Il s'agit de l'autorité chargée par le gouvernement, en totalité ou en partie, de la sécurité du trafic, y compris de la protection de l'environnement dans la zone concernée.
<i>Autorité VTS</i>	Il s'agit de l'autorité VTS responsable de la gestion, de l'exploitation et de la coordination des VTS, de l'interaction avec les navires participants, de l'efficacité du trafic maritime et de la protection de l'environnement.
<i>Zone VTS</i>	Une zone VTS est la zone délimitée et déclarée officiellement zone de service VTS. Une zone VTS peut être subdivisée en sous-zones ou secteurs.
<i>Centre VTS</i>	Il s'agit du centre à partir duquel le VTS est exploité. Chaque sous-zone du VTS peut avoir son propre centre secondaire.
<i>Opérateur VTS</i>	Un opérateur VTS est une personne dûment qualifiée exécutant une ou plusieurs tâches contribuant aux services du VTS.

Poste d'opérateur VTS

Un poste d'opérateur VTS est le poste d'un centre VTS à partir duquel un opérateur VTS exerce ses fonctions.

2.4.3. Rapport entre le VTS et les navires

La sécurité du trafic maritime dans une zone VTS exige que l'opérateur VTS comprenne la responsabilité des capitaines de navires et vice versa.

Avec sa connaissance spécialisée de la voie de navigation, un VTS a la responsabilité de la gestion de la navigation dans sa zone, alors qu'avec ses compétences et sa connaissance du comportement de son navire, le capitaine a la responsabilité de la sécurité dudit navire. Compte tenu de ces responsabilités différentes, mais liées entre elles, toute instruction donnée par un VTS à un navire devrait n'avoir qu'un caractère directif et laisser les détails de l'exécution au capitaine, à l'officier en charge ou au pilote à bord du navire.

D'une façon générale, les capitaines font confiance à la compétence et au professionnalisme du personnel VTS et suivent les instructions qui leur sont données. Il faut toutefois reconnaître qu'il peut y avoir des cas où le capitaine passe outre à une instruction d'un VTS parce qu'il estime qu'il y va de la sécurité de son navire.

2.4.4. Responsabilité

Ayant recruté, formé et certifié un personnel qualifié pour exploiter un VTS, l'autorité VTS doit en outre s'engager pleinement à faire en sorte que ledit personnel s'acquitte de ses fonctions avec la plus grande compétence. Dans le cas contraire, les responsabilités seront imputées au cas par cas, en fonction des circonstances particulières dans lesquelles se produit un incident donné.

La question de l'imputation des responsabilités en ce qui concerne le trafic maritime est constamment controversée. Elle est rendue encore plus complexe par les liens juridiques existant entre les capitaines, les pilotes, les armateurs et les VTS. Bien que de nombreux cas aient fait jurisprudence en la matière, le trafic maritime reste un domaine dans lequel le droit maritime et civil semble prendre forme au cas par cas.

En cas d'accident consécutif à des instructions données par un opérateur VTS, l'imputation de la responsabilité en droit maritime peut ainsi dépendre du caractère obligatoire ou volontaire d'un VTS, étant bien entendu qu'un capitaine de navire a le droit de passer outre aux instructions d'un VTS lorsqu'il estime que celles-ci risquent de causer un accident.

ANNEXE CMM 55

MENAS, RÉSUMÉ DES AVIS MENSUELS ADRESSÉS AUX NAVIGATEURS, ÉD. 03/04, 1^{ER} AVRIL 2004

Table des matières

SECTION I Résumé des avis actuels du MENAS aux navigateurs 01/04, 02/04, 03/04, 04/04 et 05/04

SECTION II Nouveaux avis du MENAS aux navigateurs — 05/04

SECTION III Avis annulés du MENAS aux navigateurs — néant

SECTION IV Positions de plates-formes pétrolières

SECTION V Nouvelles publications

Les navigateurs sont invités à informer immédiatement le Middle East Navigation Aids Service, P.O. Box 66, Manama, Bahreïn, de la découverte de nouveaux dangers effectifs ou potentiels pour la navigation, ainsi que des modifications ou défauts d'aides à la navigation observés dans la zone Sub-Navarea IX — Golfe arabe et ses approches.

Tél. : ++ 973 828550 ou ++ 973 828541

Fax : ++ 973 727765

E-mail : info@menas.com.bh

www : www.menas.org

Maritime Safety Emergency no. ++ 973 727912

Maritime Safety Emergency no. ++ 973 9604453

Coordonnateur de la sous-zone NAVAREA IX

1^{er} avril 2004

Description générale des informations sur la navigation diffusées par le menas

Il existe deux méthodes de diffusion des informations transmises au MENAS :

- 1) Avis du MENAS aux navigateurs ;
- 2) NAVTEX.

1. Avis du MENAS aux navigateurs

Les avis du MENAS comprennent toutes les informations nautiques à caractère permanent ou semi-permanent reçues des autorités maritimes officielles, des autorités portuaires, des compagnies pétrolières et des autres parties engagées dans des opérations offshore, les capitaines de navires ou d'autres sources. Chaque avis est numéroté par ordre et :

- a) indique la source originale de l'information et se réfère aux cartes marines de l'Amirauté britannique concernée par l'avis ;
- b) reste en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été expressément annulé par un avis ultérieur faisant partie de la même série, ou qu'il :

- i) soit remplacé par des Avis de l'Amirauté aux navigateurs ; ou
- ii) ne soit plus valable ;
- iii) soit considéré comme ayant été suffisamment diffusé.

Le MENAS diffuse également un *Résumé mensuel des avis aux navigateurs* contenant les informations suivantes :

- Section I : résumé des avis actuels aux navigateurs
- Section II : nouveaux avis depuis la dernière édition
- Section III : avis annulés depuis la dernière édition
- Section IV : positions de plates-formes pétrolières mobiles
- Section V : nouvelles publications

Les avis du MENAS aux navigateurs sont diffusés au regard d'une liste type. Le MENAS attend des agents maritimes qu'ils rediffusent les avis de façon appropriée.
