

## La Malaisie et le détroit de Malacca : gestion, conventions, coopération

**Vincent HERBERT**

Ancien doctorant à l'IGARUN-NANTES  
Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)  
59140 - DUNKERQUE

**Résumé :** Le détroit de Malacca appartient au groupe des passes naturelles maritimes les plus fréquentées de la planète. Les médias des pays riverains rappellent régulièrement les risques liés à la "surfréquentation" de ce passage maritime international. L'ensemble de ces risques contraint les États riverains à des choix politiques qui incluent une organisation administrative interne, une coopération régionale ou d'échelle mondiale. La Malaisie, qui borde sa façade occidentale, fournit des efforts dans différents domaines. Il a fallu exercer, en priorité, un contrôle rigoureux du détroit au point de vue de la sécurité, ce qui nécessitait une meilleure organisation de la part de l'administration malaisienne et des nombreuses entreprises publiques. Il s'agit d'interventions sur les plans de la prévention, de l'action et de la sanction selon trois objectifs en étroite corrélation : les pollutions, les collisions et les activités illégales. Des moyens spécifiques sont mis en œuvre pour atteindre chaque objectif et peuvent, naturellement, se conjuguer en cas de besoin. La gestion du détroit de Malacca implique également un coût financier élevé, mais a également des effets sur les relations internationales, limitées aux pays riverains ou élargies à d'autres États. Des plans d'action sont conjointement menés entre les trois pays riverains. Cet article aborde, ainsi, les conséquences juridiques, financières, administratives et politiques en Malaisie péninsulaire, effets indirects de la circulation maritime du détroit de Malacca, et présente une analyse de la réponse apportée par la Fédération de Malaisie, au sujet de l'environnement et de la sécurité maritime.

**Mots-clés :** Détroit de Malacca. Malaisie. Gestion.

**Abstract :** The straits of Malacca is one of the busiest maritime passage in the world. Medias often remain this international maritime strait represents an high risks accidents area. Straits states must choose politic trends which include administrative organisation, regional or international cooperation. Malaysia, which is located on the western part of the strait, has made many efforts in many fields. The authorities have worked on the control of the security, which needs a better organisation of the malaysian administration and public offices. It concerns prevention plan, action and penalty according to three aims : pollutions, collisions and illegal activities. Special means are developped to reach each aim, and naturally, can be used together if necessary. Planning of the straits of Malacca involve an hight cost too, but has effects on international diplomacy, in the scope of regional or international scale. The three straits states control and manage action plans. In this way, this article deals with juridical, financial, administrative and politic consequences, which are indirectly effects of the maritime traffic in the straits of Malacca, and purposes an analysis of the Malaysian federation response about the maritime environment and the security.

**Key words :** Strait of Malacca. Malaysia. Management.

Le détroit de Malacca est l'un des passages maritimes les plus fréquentés de la planète. Le passage incessant des pétroliers japonais et le souvenir du *Showa Maru* font que l'on craint toujours une pollution d'origine pétrolière, et de tout autre hydrocarbure. Les médias des pays riverains rappellent régulièrement les risques liés à la "surfréquentation" de ce passage maritime international : collisions, échouages, pertes volontaires ou liées à la marche dite "normale" du navire, actes de piraterie...

La Malaisie, qui borde sa façade occidentale, fournit des efforts dans différents domaines que sont la prévention, l'intervention et la sanction, selon trois objectifs en étroite corrélation : les pollutions (accidentelles ou volontaires), les collisions et les activités illégales (immigration clandestine, piraterie, contrebande). Cette gestion implique une organisation rigoureuse et un coût financier élevé. Elle nécessite un cadre juridique offrant une meilleure sécurité pour les navires et garant de la protection de l'environnement marin. Cette démarche implique une coopération à l'échelle des pays riverains et une aide de dimension internationale.

## I- LA MALAISIE ET LE DÉTROIT DE MALACCA

La gestion du détroit de Malacca, en Malaisie, s'articule autour de trois grands axes, intimement liés :

- une base logistique, comprenant des organes de recherche, de réflexion (plans d'action anti-pollution) ou de décision, un fort potentiel humain (pour accomplir l'ensemble des missions), du matériel (navires, radios, informatique...), des locaux et des infrastructures portuaires. L'ensemble, qui exige une excellente organisation, est assuré par les organismes fédéraux et gouvernementaux malaisiens.
- des finances importantes, assurées par la Fédération malaisienne et par des compagnies privées, ou semi-publiques.
- une réglementation adéquate et efficace, obtenue par des textes juridiques malaisiens ou internationaux.

### A - Les autorités gouvernementales

Au nombre d'une vingtaine, elles participent à la gestion des eaux maritimes, à divers degrés ; seules quelques-unes sont directement concernées par la sécurité de la navigation et le contrôle de la pollution marine. Elles opèrent dans différents secteurs, en fonction de leur compétence : prévention, information, recherche, intervention, ou répression. Ainsi, plusieurs ministères sont concernés, preuve, une nouvelle fois, de l'intérêt que représente le détroit de Malacca, pour la Malaisie.

MINISTÈRE	AGENCE	FONCTION PRINCIPALE
Ministère de l'Agriculture	Département des Pêches <i>Department Of Fisheries (DOF)</i>	Gestion des stocks halieutiques et aquacoles, surveillance
Ministère de la Science, de la Technologie et de l'Environnement	Département de l'Environnement <i>Department Of Environment (DOE)</i>	Recherche, contrôle et prévention (mesures et prélèvements, analyses), information
	<i>Malaysian Center for Remote Sensing (MACRES)</i>	Recherche à partir de l'image satellite
Ministère des Finances	Division préventive des Douanes (Branche marine)	Prévention et détection de la contrebande,
Ministère des Affaires Intérieures	Département de l'immigration	Contrôle des entrées et sorties en Malaisie
	<i>Royal malaysia Police :</i> - unité marine : <i>Marine Police</i>  - unité aérienne : <i>Malaysian Royal Police Air Unit</i>	Sécurité, maintien de la loi et de l'ordre surveillance et assistance
Ministère de la Défense	<i>Royal Malaysian Navy (RMN)</i>	Garde de la ZEE, protection des pêcheurs études hydrographiques
Ministère du Transport	Autorités portuaires (Port/harbour authorities)	Amélioration du trafic maritime, prévention de la sécurité
	Département Maritime ( <i>Marine department</i> )	Surveillance, sécurité du trafic, secours, contrôle de la pollution

Sources : *Malaysian Yearbook 1994*

**Tableau 1 : Principaux organismes gouvernementaux malaisiens impliqués dans la gestion du détroit de Malacca**

En matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution, les trois principaux organismes responsables sont le *Marine Department*, la Police Maritime, et la *Royal Malaysian Navy*. Cependant, le coordinateur central reste le *Marine department*.

Le quartier général du *Marine Department*, dépendant du ministère du Transport, est basé à Port Klang. Il dispose de dix-sept bases le long du détroit, alors qu'il n'y en a que huit sur la côte orientale de la Malaisie péninsulaire. 80 % des employés du *Marine Department* travaillent sur la côte ouest (500 hommes), et 80 % du budget des opérations est consacré au détroit de Malacca. Le *Marine Department* dispose de 47 unités marines, lui permettant d'assurer des patrouilles régulières dans le détroit de Malacca. Outre la mission de surveillance qui lui est assignée, le *Marine Department* gère l'ensemble des services d'urgence et de secours. Les opérations de secours sont déclenchées et suivies du *Maritime Rescue and Coordinating Center* (MRCC), ouvert 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. Le MRCC, créé à l'initiative du ministère des Transports en 1987, est basé à Port Klang. Entre 1990 et 1993, le MRCC a répondu à 530 cas de détresse dans les eaux malaisiennes, dont 295 dans les eaux du détroit de Malacca (56 % du total). Cela représente une intervention moyenne tous les cinq jours, correspondant à 222 jours d'opérations par an (chaque cas dure environ trois jours). Les appels ont augmenté en quelques années, puisque seulement 65 cas de détresse avaient été signalés entre janvier 1987 et février 1988. En général, deux navires (comprenant chacun quatre membres d'équipage), sont déployés à chaque opération de recherche et de sauvetage). Le MRCC prévient le centre de police maritime le plus proche du lieu de l'accident, qui lance immédiatement les opérations de recherche et de sauvetage ; si les gardes-côtes jugent nécessaire de faire intervenir l'aviation, le MRCC contacte la *Royal Malaysian Air force*.

ANNÉES	Eaux malaisiennes	Détroit de Malacca
1990	117	61 (52 % des cas)
1991	120	66 (55 %)
1992	139	86 (62 %)
1993	154	82 (53 %)
TOTAL	530	295

Sources : *Marine Department*

**Tableau 2 : Nombre d'appels reçus au MRCC entre 1990 et 1993**

En matière de pollution maritime, le *Marine Department* est le principal responsable de la maîtrise des pollutions par hydrocarbures dans les eaux malaisiennes et dispose d'équipements et de navires spécialisés. La nature opérationnelle est la même que celle que nous décrivions précédemment. À chaque opération de nettoyage, le *Marine Department* utilise quatre navires. Le *Marine Department* dispose de treize unités, équipées spécialement pour lutter contre des nappes d'hydrocarbures.

Un système de télécommunication permet de contacter rapidement les agences impliquées dans les différentes opérations : département de l'Environnement (DOE), ministère des Affaires Intérieures, ministère des Affaires Étrangères, ministère de la Défense, ministère des Communications, département des Travaux Publics, représentants des compagnies pétrolières, et représentants des armateurs. Pour optimiser la rapidité des informations, le *Marine Department* dispose de centres de communication supplémentaires, grâce à des accords spéciaux passés avec la *Penang coastal radio station*, et le centre de contrôle aérien de l'aéroport de Subang ; d'autres centres de communications privés ou gouvernementaux sont également impliqués.

Ajoutons que, depuis 1984, les aires géographiques de responsabilité ont été séparées : le directeur du *Marine Department* est responsable des pollutions émanant des navires et le directeur général de l'environnement concentre ses efforts sur les pollutions d'origine continentale (*NST*, 31/10/84).

L'Unité Marine de la *Royal Malaysia Police (Marine Police)*, dépendant du ministère des Affaires Intérieures, a pour objectif premier d'assurer la paix, la sécurité, en maintenant la loi et l'ordre dans les eaux territoriales malaisiennes. Elle seule est habilitée à intercepter un navire ayant commis une infraction. Ainsi, les gardes-côtes de la *Marine Police* peuvent arrêter les chalutiers étrangers pêchant dans les eaux malaisiennes, les pirates et contrebandiers pénétrant dans ces mêmes eaux. Cette unité dispose de 192 patrouilleurs, basés à Penang, Johor Bahru et Port Klang ; un nouveau quartier général était en construction à Langkawi en 1993, et est devenu fonctionnel en 1994. Dans un souci de cohésion à la frontière thaïlandaise, des patrouilles côtières sont coordonnées avec la Thaïlande. La *Marine Police Southern Branch*, par exemple, qui contrôle la zone sud du détroit, possède neuf patrouilleurs de police. Leur activité est consacrée à la lutte contre la pêche illégale, la contrebande et l'immigration clandestine. Mais la faible profondeur de certaines zones rend les opérations difficiles dans les eaux côtières.

La police maritime bénéficie de l'assistance aérienne de la *Malaysian Royal Police Air Unit* (créée en 1979), dotée de quatre unités d'avions Cessna, et dont la fonction principale consiste à détecter des actes de piraterie et de contrebande. La *Malaysian Royal Police Air Unit* dépend, également, du ministère des Affaires Intérieures. La *Marine Police* est l'unique responsable des opérations, lorsqu'elles sont menées conjointement avec la marine militaire, représentée par la *Royal Malaysian Navy*.

La *Royal Malaysian Navy*, du ministère de la Défense, assure la garde de la ZEE malaisienne et la protection des pêcheurs. Des patrouilles conjointes sont également organisées avec les pays riverains (Thaïlande et Indonésie depuis 1971 et 1972, respectivement). Son quartier général est basé à Lumut. Plus de la moitié des 50 navires de la flotte est déployée dans le détroit de Malacca, afin d'y assurer un rôle de défense militaire et stratégique. La marine nationale malaisienne assure également les études hydrographiques.

D'autres organismes d'État sont concernés, à des degrés différents, dans le détroit de Malacca. Le département de l'Immigration, du ministère des Affaires Intérieures, a pour fonctions essentielles de contrôler et réguler les entrées et les sorties en Malaisie, et d'assurer la sécurité nationale. Des postes sont implantés dans tous les ports du détroit qui offrent des lignes internationales pour voyageurs.

La Division préventive des douanes, du ministère des Finances, dispose d'une unité anti-contrebande, qui a pour mission d'éradiquer le trafic illégal et de prévenir les entrées illégales d'étrangers. Cette unité est combinée avec la police et le département de l'immigration. L'ensemble est sous la direction du ministère des Affaires Intérieures, dans le cadre du "*National Security Council*". Parallèlement à cette unité, une branche marine, basée au siège social, est chargée de gérer toutes les activités marines liées à la lutte anti-contrebande (acquisition de navires, coordination du personnel...). Celle-ci procède à des patrouilles conjointes, le long de la frontière de la Thaïlande et de la Malaisie.

Outre le rôle délégué au *Marine Department*, le ministère du Transport, par le biais des autorités portuaires, a pour mission d'améliorer le trafic maritime et d'assurer la sécurité des navires dans les ports.

Le département des Pêches (DOF), sous l'autorité du ministère de l'Agriculture, assure la gestion des stocks halieutiques (comptabilité, statistiques, enquêtes, informations) et un rôle de surveillance (exemple des *Marine Parks*) dans le détroit de Malacca. En 1994, le DOF devait établir des bases fixes dans le détroit.

Enfin, le ministère de la Science, de la Technologie et de l'Environnement évalue "l'état de santé" du détroit de Malacca puisque son département de l'Environnement (DOE) est responsable du contrôle et de la pollution. Régulièrement, des rapports sont publiés, aux thèmes majeurs liés à la qualité des eaux

marines, littorales et continentales ; des statistiques concernant les déballastages et les accidents maritimes sont établies (certes, avec plus ou moins de précision...). Le DOE est également responsable du *National Oil Spill Contingency Plan*.

Le MACRES (*Malaysian Centre for Remote Sensing*), établi en 1989, et dépendant du même ministère, est spécialisé dans l'étude et le traitement d'images satellites, et contribue aux travaux réalisés par le DOE, notamment dans le cadre de la gestion des ressources et du contrôle de l'environnement.

Dans le domaine de la recherche, citons les divers Départements des Universités malaisiennes (ministère de l'Éducation) qui travaillent sur les questions maritimes et littorales, et dont l'un des principaux laboratoires *in situ* est le détroit de Malacca et la côte ouest de la Malaisie péninsulaire. En parallèle à ces organismes d'État, de nombreuses compagnies privées, ou des structures semi-publiques, s'efforcent d'améliorer la sécurité dans le détroit de Malacca.

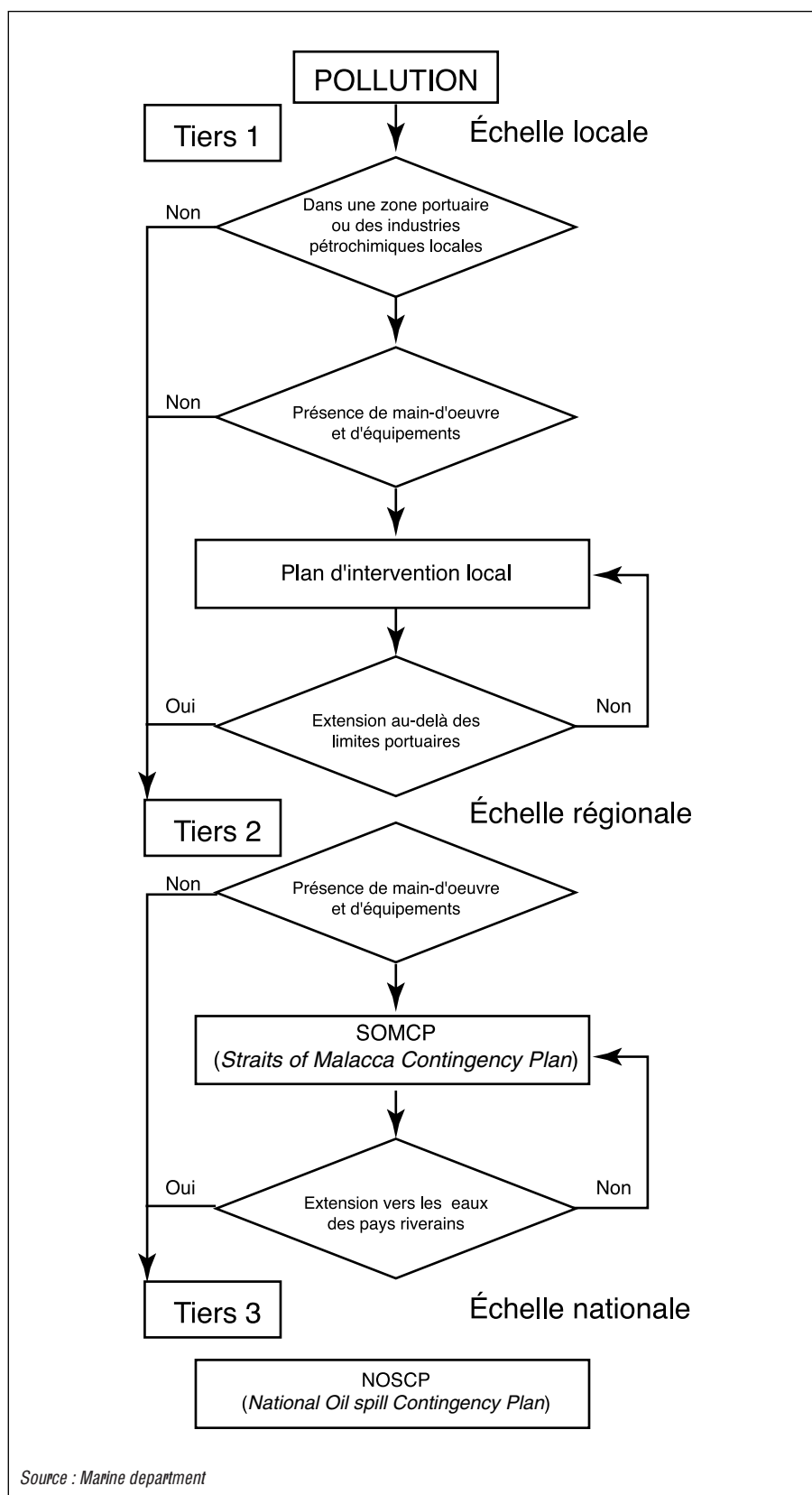


Fig. 1 : Les trois niveaux de réponse à une pollution par hydrocarbures

## **B - L'aide du secteur privé et des organismes semi-publics**

Le secteur privé joue un rôle important dans le cadre de la prévention de la pollution par hydrocarbures. De nombreuses compagnies pétrolières et industries pétrochimiques ont inclus dans leur budget annuel des fonds pour des équipements de lutte contre une pollution par hydrocarbures, et mis en place un plan d'urgence. Ces compagnies se sont regroupées pour former une défense commune et cohérente : la PIMMAG (*Petroleum Industry of Malaysia Mutual Aid Group*) qui regroupe dix compagnies pétrolières. Le total associé par la procurement des équipements est estimé à 13 millions de MYR<sup>(1)</sup> ; concernant notre zone d'étude, ceux-ci sont implantés à Port Dickson. Elles proposent une réponse à trois niveaux, en fonction de la gravité de l'accident. Le premier niveau (appelé *tiers one*) concerne les moyens locaux d'intervention. Il s'agit d'accidents localisés et ponctuels, comme des fuites de valves ou des pertes opérationnelles, faisant intervenir les opérateurs des terminaux.

Le deuxième niveau implique le port et le district, en cas de nappe plus importante et l'éventualité d'une complication nécessitant une prévision à plus long terme. Ici, c'est la capacité régionale d'intervention qui se met en œuvre, liée aux efforts des compagnies industrielles de chaque aire géographique. C'est dans ce cadre que la réaction à une pollution s'effectue conjointement avec les membres du PIMMAG.

Le troisième met en action le NOSCP, plan d'urgence national malaisien, créé pour lutter contre les pollutions d'hydrocarbures. Il s'agit de pertes d'hydrocarbures massives, nécessitant la mobilisation de tous les moyens disponibles à l'échelle nationale. Ce troisième niveau peut déboucher, en cas d'accident plus grave, au plan d'urgence établi à l'échelle internationale.

D'autres regroupements, sous forme d'associations, participent à leur manière à la protection du détroit de Malacca. C'est le cas de la MASA (*Malaysia Shipowners Association*), qui compte 38 membres et deux membres associés, propriétaires de 152 navires (1,43 MT en tonnage, représentant 80 % du total national). La MASA a, d'ailleurs, attiré l'attention du ministère du Transport sur certaines dispositions de la *Malaysian Merchant shipping Ordinance*, notamment au sujet de l'introduction d'une demande de pilotage pour certaines tailles (ou classes) de navires. Le *Light Dues Board*, corps indépendant et autonome, travaille en relation avec le *Marine Department* et est responsable de l'approvisionnement de fonds destinés pour les infrastructures des aides à la navigation et de la maintenance. Le *Light Dues Board* a dépensé, annuellement, 7,75 M RM entre 1988 et 1992.

La compagnie des télécommunications *Telekom*, privatisée, a fourni les installations nécessaires aux communications (téléphones, talkies-walkies, radio, radar), participant à sa manière, à la sécurité du détroit.

Ces différents organismes sont plus ou moins concernés dans les plans d'action mis en œuvre dans le cadre des luttes anti-pollution.

## **C - Le National Contingency Plan**

En 1975, le DOE a formulé le *National Contingency Plan*, à partir d'un groupe de gestion inter-agenciel et a été approuvé par le Cabinet du premier Ministre le 23 juin 1976. Ce plan d'urgence national a pour objectif principal le contrôle et la limitation des pertes d'huiles ou d'hydrocarbures. Il fut testé pour la première fois en 1981, pendant six jours, et vise à améliorer la coordination et la capacité de réponse du Gouvernement. Il met en œuvre, également, des systèmes locaux, fédéraux et gouvernementaux. Il concerne aussi le secteur privé. Dans ce type d'accident, lié aux hydrocarbures, il convient de contenir une nappe polluante, récupérer si possible le produit, et minimiser le dommage sur l'environnement. Le plan couvre les eaux malaisiennes entre 1°30' N et 7° N. Trois bases opérationnelles ont été implantées à Johor Bahru (zone de Mersing à Muar), Port Klang (Malacca à Lumut) et Penang (Lumut à Perlis). Chacune de ces bases a un coordinateur local (responsable portuaire de chaque Marine Department).

S'il s'agit d'un accident mineur, le coordinateur le plus proche prend les mesures nécessaires pour organiser les opérations de nettoyage. Si la nappe semble prendre des proportions plus importantes, toutes les institutions entrent en action sous la direction du *National Oil Spill Control Comitee*, (NOSCC) et la responsabilité du DOE. Le NOSCC est divisé en deux plans d'urgence principaux : le *Straits of Malacca Contingency Plan* (SOMCP), et le *South China Sea Contingency Plan* (SCSCP). Le SOMCP a été régulièrement remis à jour et amélioré (1981, 1984).

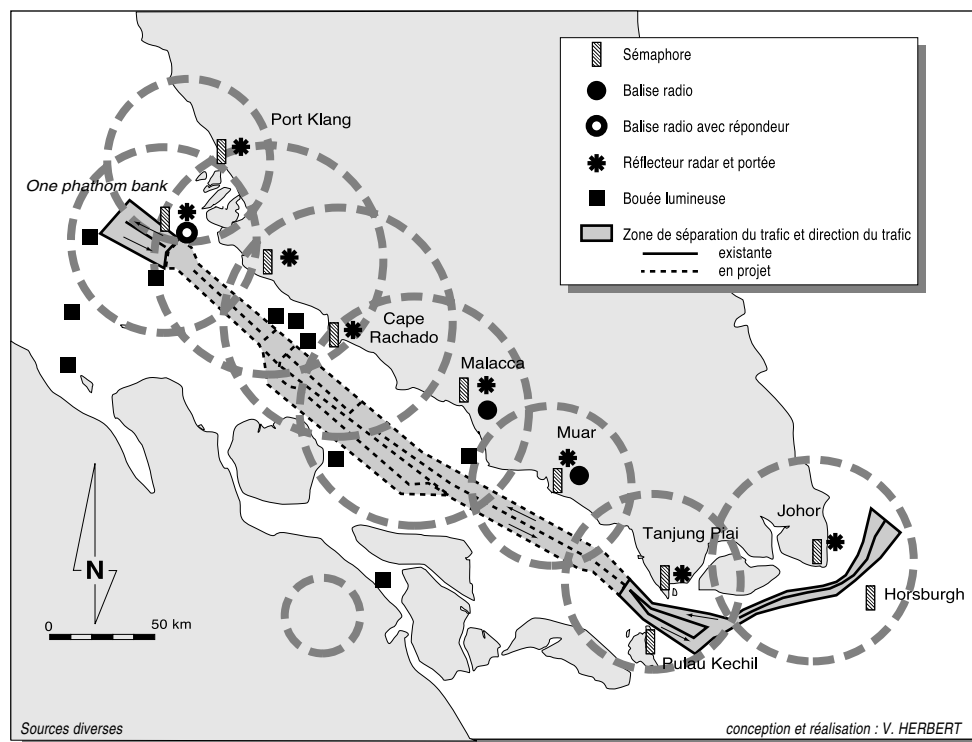
Concernant notre zone d'étude, les navires de lutte contre les hydrocarbures sont basés à Port Klang et Johor Bahru. L'ensemble des moyens de lutte comprend 500 mètres de barrages flottants, deux paires d'écrémeurs à huile, six barges (d'une capacité de stockage de 200 t chacune), deux navires (d'une longueur de 48,4 m chacun), munis d'écrémeurs, d'équipements anti-feu et de sprays dispersants. Chaque navire dispose d'une citerne d'une capacité de 500 tonnes et d'un réservoir de dix tonnes pour les mousses et dispersants. On recense également quatre remorqueurs (28 m de longueur), un patrouilleur à grande vitesse et deux petites unités de nettoyage. En février 1988, une base radar -base centrale des pays de l'ASEAN- a été implantée à Subang (*Side-Looking Airborne Radar -SLAR-*). Celle-ci a pour but d'identifier les pollutions des mers par observation aérienne.

Régulièrement, le *National Oil Spill Control Contingency Plan* est révisé par le *National Committee on Oil Spill*, et des initiatives sont prises pour en améliorer l'efficacité. Un livre concernant les procédures d'application des lois maritimes a été édité pour les agents compétents. À la onzième conférence du MEXICOE (*Ministers and State Executive Councillors Responsible for Environmental Matters*<sup>(2)</sup>), un Comité dans chaque État, ayant pour fonction de gérer la propreté des plages atteintes par des hydrocarbures, et d'établir un fonds monétaire à ce nettoyage, a été créé. Dans ce cadre, un coordinateur local travaille avec les autorités locales, et les équipes agissant sur le terrain appartiennent au département des Travaux publics et au ministère de la Défense.

#### **D - Le coût de la gestion du détroit**

Les implications administratives et juridiques malaisiennes nécessitent un investissement financier important. Des agents du MIMA ont réalisé une estimation en 1994. Le secteur le plus coûteux est, sans conteste, celui du développement des infrastructures d'aide à la navigation : onze sémaphores, 103 balises lumineuses, 143 bouées lumineuses, au nombre de 257 dans le détroit, ainsi que trois radiophares situés à One Fathom Bank, Angsa Bank et Tanjung Piai.





**Fig. 2 : Principales aides à la navigation dans le détroit de Malacca**

Le coût moyen annuel (incluant le capital initial, les opérations de maintenance et les investissements) a été estimé pour chaque type d'infrastructure. Un sémaphore revient à 2,4 millions de MYR, une balise lumineuse, 100 000 MYR, une bouée lumineuse, 45 000 MYR et un radiophare, 75 000 MYR. Le total des installations d'aide à la navigation dans le détroit de Malacca est ainsi évalué à 43,4 millions de MYR. À ce chiffre, il faut ajouter 9 millions de MYR pour les frais de maintenance (chiffres de l'année 1993).

Les systèmes de surveillance comprennent les navires et les avions utilisés, les hommes et la fréquence des patrouilles (289 vaisseaux de patrouille, de différentes tailles, dont 47 du *Marine Department*, 192 de la police et 50 de la marine nationale).

On a évalué les dépenses annuelles des patrouilles, par service, à 100 000 MYR pour le *Marine Department*, 60 millions de MYR pour la police maritime et 27 millions de MYR pour la marine militaire, soit un total d'environ 87 M de MYR. Le coût moyen d'une sortie quotidienne d'une patrouille a été estimé à 5 800 MYR (Bin Ahmad, MIMA 1995). À ces sorties maritimes, il faut également ajouter la surveillance par air, assurée par la police et le *Marine Department*. Le total des dépenses est estimé à un milliard de MYR.

À ces missions de prévention, il faut ajouter les services d'urgences et de secours. Les opérations de recherche (SAR operation -*Save And Rescue*-) organisées à partir du MRCC à Port Klang, ont coûté, en 1993, plus d'un million de MYR. (1 million de MYR pour le temps passé en mer par les navires, et 110 000 MYR pour les hommes engagés dans ces missions). Ajoutons que le MRCC monopolise constamment au minimum une personne, et cinq lorsqu'il s'agit d'une opération de grande ampleur, liée à un grave accident. Le contrôle de la pollution et le nettoyage, effectués par le *Marine Department*, s'est élevé, en 1993, à 34 millions de MYR (6,5 millions de MYR pour les équipements divers et 27,5 millions de MYR pour les navires spécialisés dans la capture de nappes pétrolières.). 15 millions de MYR ont été consacrés au détroit de Malacca. Chaque opération dure, en moyenne, sept jours et coûte environ 70 000 MYR. Les dépenses sont réparties entre le coût des navires (quatre utilisés, en moyenne, soit 60 000 MYR) et le coût de la main-d'œuvre (une cinquantaine d'hommes, soit 11 000 MYR).

Les pays riverains ont également financé l'implantation des rails de navigation. On a dépensé, pour les recherches hydrographiques et bathymétriques, 5 millions de MYR (pour la Malaisie). À cette somme viennent s'ajouter les dépenses relatives aux modifications, extensions, remplacements des rails de navigation, aides, reconduction et développement des études hydrographiques.

Les autres études hydrographiques ne comprennent pas le coût de l'étude pour l'implantation du couloir de séparation de trafic. Elles ont été financées par le gouvernement malaisien (17 millions de MYR) et suivies par la *Royal Malaysian Navy* entre 1983 et 1993. Cela représente une moyenne annuelle de 1,7 millions de MYR, sachant que l'augmentation, pour 1993, s'est élevée à 2,35 millions de MYR. Dans un contexte plus général, l'estimation relative aux travaux hydrographiques est de l'ordre de 7,55 millions de MYR. On a évalué l'implantation du VTS (*Vessel Traffic Services*) à 90 millions de MYR, à laquelle il convient d'ajouter 10 millions de MYR pour le fonctionnement opérationnel annuel.

Enfin, les pertes en vies humaines sont toujours trop nombreuses : on a recensé 75 morts dans le détroit de Malacca, uniquement pour l'année 1993.

Les moyens mis en œuvre par les autorités malaisiennes, pour contrôler le trafic maritime dans le détroit de Malacca, sont très importants. La majeure partie des ministères, à des degrés différents, y est impliquée. À nouveau, la plupart des centres et des équipements de secours et de sécurité maritime de Malaisie, sont localisés dans le détroit de Malacca. Ils montrent l'influence de ce site sur la politique maritime et littorale en Malaisie.

## **II - LE CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE**

Dans le cadre de notre recherche, nous nous sommes intéressés aux textes juridiques (conventions, protocoles, amendements) relatifs aux détroits et aux problèmes de pollution et sécurité, en matière de trafic maritime. Ceux-ci doivent répondre aux interrogations suivantes :

- statut du détroit,
- définition des limites et emplacement des rails de passage,
- responsabilité en cas de collision ou de pollution,
- coût des amendes pour un dégazage.

### **A - Le détroit de Malacca et le droit de la mer**

Le nouveau droit de la mer reconnu par 119 pays à la conférence de l'ONU achevée le 10 décembre 1982, à Montego Bay, a été adopté par l'assemblée générale le 28 juillet 1994. La convention, ratifiée par 60 pays, est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle permet à un État riverain d'avoir, à partir de sa ligne "de base" (laisse de basse mer ou limite externe des eaux intérieures), une mer territoriale d'une portée de 12 milles (22,22 km), une zone contiguë (24 milles), et une zone économique exclusive pouvant aller jusqu'à 200 milles. L'État concerné peut interdire la première à un navire "non inoffensif", faire respecter ses lois en vigueur par des contrôles dans la seconde, et a des droits exclusifs sur les ressources minérales et vivantes dans la troisième.

Or, le détroit de Malacca n'a qu'une largeur variant entre 37 km (environ 20 milles) et 74 km (environ 40 milles). Dans les passages inférieurs à 50 km, les eaux se trouvent, logiquement, sous la juridiction malaisienne à l'est, et indonésienne à l'ouest, supprimant tout passage international. La ZEE, également zone de pêche, est limitée dans ce cas à 12 milles, et à la ligne médiane dans les secteurs inférieurs à 24 milles.

Aussi, ce détroit a-t-il un régime spécial qui autorise le passage de flottes commerciales et militaires internationales. La conférence de 1982, contrairement à la convention de 1958, prévoit un régime distinct entre les détroits internationaux : le détroit de Malacca, reliant une partie de la haute mer à une autre partie de la haute mer -selon les termes de l'article 37 du droit de la mer de 1982- est sous le

régime du "droit de passage en transit". Cette disposition est un compromis entre le "droit de passage inoffensif" et "la libre circulation maritime et aérienne en haute mer". Cela permet à la fois de limiter la libre circulation dans les détroits internationaux et de garantir continuellement leur accès. Les règles du "droit de passage en transit" ont pour but de sauvegarder l'essentiel des intérêts des grandes puissances tout en donnant aux États riverains des garanties en matière d'environnement et de sécurité.

Outre les dispositions générales et le champ d'application, les dispositions du "droit de passage en transit" sont formulées dans sept articles :

- l'article 38 définit le passage en transit, l'idée principale étant la liberté de navigation et de survol à condition d'un transit rapide et continu à travers le détroit,
- l'article 39 traite des obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit : ceux-ci doivent s'abstenir de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté (...) des États riverains et doivent se conformer aux règlements internationaux en matière de pollution et de sécurité,
- l'article 40 prévoit qu'aucune recherche ou relevé hydrographique ne peuvent être entrepris sans l'autorisation préalable des États riverains,
- l'article 41 permet aux États riverains de désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic lorsque la sécurité des navires l'exige sous condition d'acceptation de l'organisation internationale compétente (en l'occurrence, l'OMI). Ces voies de circulation devront être respectées par les navires empruntant le détroit,
- l'article 42 expose les droits et devoirs des pays riverains. Ils peuvent adopter des lois portant sur la sécurité de la navigation, la prévention de la pollution, l'interdiction de la pêche et en matière de trafic et d'immigration clandestins des États riverains, à condition de n'entraîner aucune discrimination,
- l'article 43 incite les États riverains et utilisateurs du détroit à coopérer en matière d'installations de sécurité et d'aides à la navigation et de prévention de la pollution,
- l'article 44 oblige les États riverains à signaler tout danger pour la navigation dont ils ont connaissance et à respecter le droit de passage en transit.

À noter qu'en matière de trafic maritime, ne sont applicables que les règlements approuvés par l'organisation internationale compétente. De plus, en matière de pollution par les navires en transit, seuls les règlements internationaux sont reconnus.

Ces règles permettent de situer le détroit de Malacca dans un cadre juridique, et c'est ainsi que les États riverains, grâce à l'article 44, ont pu créer un dispositif de séparation du trafic maritime.

Si, semble-t-il, l'application du nouveau droit international permet d'améliorer les conditions de navigation dans le détroit, nous pouvons toutefois nous interroger sur l'application du droit de passage en transit. À long terme, celui-ci autorise un trafic maritime plus important que le simple droit de passage inoffensif. Les navires qui transitent par le détroit dépendent des lois internationales et ne sont plus sous la juridiction des pays riverains. En bref, ils ne font plus l'objet d'une certaine discrimination (généralement d'origine politique, mais cela de manière officieuse) des pays côtiers. Il était aisé pour eux d'utiliser des prétextes d'ordre écologique ou militaire, avec le principe de droit inoffensif, pour refuser l'accès du détroit à certains navires. De même, en imposant certaines routes maritimes -ne nécessitant pas l'approbation de l'autorité compétente internationale- ils pouvaient décourager certains bateaux d'utiliser le détroit.

Le nouveau droit de la mer de 1982 est complété par diverses conventions, qui traitent des thèmes précis, relatifs à la sécurité, la pollution et l'indemnisation.

## **B - Les conventions internationales**

Les conventions internationales sont amendées, adoptées et appliquées sous l'autorité de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). On y recense quatre grands thèmes : la sécurité maritime, la pollution

des mers, la responsabilité et l'indemnisation, et les conventions relatives à des questions diverses. Nous ne présenterons ici que les principales et celles utiles à notre propos.

En ce qui concerne la sécurité maritime des navires, la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) est considérée comme la plus importante. La dernière version adoptée en 1974, est entrée en vigueur le 26 mai 1980. Elle englobe la précédente convention (de 1960) et ses amendements, adoptés jusqu'en 1980. Cette convention a pour objectif principal d'établir des normes minimales de sécurité pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires. Les États sont responsables des navires sous leur pavillon, et doivent apporter, par des certificats, la preuve que ces navires respectent les règles établies par la convention. Elles portent sur le compartimentage, la stabilité du navire, les machines et les installations électriques, la prévention, la détection et l'extinction d'incendie.

Le protocole de 1978, entré en vigueur le 1er mai 1981, a consolidé et amélioré la convention en instituant, notamment, des contrôles inopinés et des visites annuelles obligatoires sur les navires-citernes. D'autres modifications ont porté sur les dispositifs à gaz inerte. Les amendements de 1981 (appliqués au 1er septembre 1984) concernent les règles édictées pour les machines, les installations électriques, le gouvernail et les systèmes d'extinction à hydrocarbures halogénés. De nouveaux amendements modernisent régulièrement la convention SOLAS, en fonction des nouvelles techniques, et d'accidents (les amendements aux règles 29 et 30, introduisant le principe de l'installation d'un double système de commande de gouvernail, ont été adoptés à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*).

La convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (convention LL, entrée en vigueur le 21 juillet 1968) a pour objectif de limiter le tirant d'eau en charge d'un navire. Les lignes de charges doivent apparaître de chaque côté de la coque, de même que la ligne de pont.

La convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG, adoptée le quinze juillet 1977) consacre les dispositifs de séparation du trafic. Elle propose une réglementation commune pour les routes et les signaux sonores et lumineux. Des conseils sont donnés, concernant la sécurité des navires. D'autres conventions contribuent à l'amélioration de la sécurité maritime : présentons les principales<sup>(3)</sup>.

Deux conventions réglementent la prévention de la pollution en mer : le MARPOL 73/78, et l'OPRC.

La convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires remplace la convention OILPOL de 1954. Le développement rapide des pratiques industrielles et des risques croissants de pollution par hydrocarbures ont nécessité son élaboration (le naufrage du *Torrey Canyon* date de 1967). Elle traite des aspects techniques de la pollution des navires, à l'exception des déchets rejetés par immersion. Elle comprend cinq annexes qui énoncent les règles relatives à la prévention de différentes formes de pollution (hydrocarbures, substances liquides ou solides nocives, eaux usées et ordures des navires). Cette convention a été modifiée lors de la conférence internationale de 1978, et adoptée sous le nom de MARPOL 73/78, qui englobe la convention MARPOL 73 et le protocole de 1978 (les principaux obstacles à une rapide ratification concernaient l'annexe II, relative aux pollutions par des substances liquides transportées en vrac). Elle est entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Comme la convention SOLAS, de nombreux amendements ont été ajoutés.

La convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC, *Oil Pollution Preparedness, Response, and Cooperation*) est entrée en vigueur le 13 mai 1995. Elle a pour objet d'encadrer la coopération internationale en matière de lutte contre la pollution des mers. Les États-Parties à cette convention doivent élaborer des mesures, à l'échelle nationale, ou en coopération avec d'autres pays. Les navires des États-Parties ont l'obligation de disposer d'un plan d'urgence. Les navires sont astreints à signaler toute pollution aux autorités côtières et suivre les mesures de la convention. Les États doivent porter assistance en cas d'accidents graves de pollution. Le remboursement des frais d'assistance est prévu.

La question juridique concernant la responsabilité des propriétaires du navire ou de la cargaison pour les dommages causés aux États en cas d'accident entraînant une pollution, s'est posée après l'accident du Torrey Canyon.

La convention internationale de 1969 au sujet de la responsabilité civile pour les dommages causés par les hydrocarbures (convention CLC de 1969) a pour objectif de pourvoir à une indemnisation des personnes subissant des dommages provoqués par un accident en mer. La convention CLC est entrée en vigueur le 8 avril 1981, alors que les deux protocoles qui lui sont liés (1984, 1992) ne sont toujours pas appliqués. Leur but est d'augmenter les limites de la responsabilité, jugée faible dans la convention CLC, pour assurer une indemnisation adéquate, en cas de pollution grave.

La convention internationale de 1971 a créé le Fonds international d'indemnisation pour les dommages occasionnés par la pollution d'hydrocarbures (convention de 1971 portant création du Fonds). Appliquée en 1978, cette convention complète la CLC. Elle étend la responsabilité aux importateurs d'hydrocarbures, qui doivent verser à un fonds central, un montant proportionnel à la quantité d'hydrocarbures importés.

Parmi d'autres conventions internationales, citons celle de 1965, destinée à faciliter le trafic maritime international, celle de 1969 sur le jaugeage des navires, et celle de 1988 visant la répression d'actes illicites dommageables à la sécurité maritime. Ces trois conventions sont toutes entrées en vigueur. Désormais, les gouvernements contractants sont tenus d'engager une procédure d'extradition ou de poursuite contre les coupables.

L'ensemble de ces conventions implique les États contractants, et les soumet à certaines obligations. Dans ce contexte, les États riverains du détroit de Malacca, en fonction de leurs intérêts, ont accepté ou refusé de ratifier ces différents traités.

### **C - La position juridique de la Malaisie**

L'étude de la position de la Malaisie, à l'égard des différents traités de l'OMI est intéressante, car chaque ratification, si elle offre des garanties, impose aux États-Parties des obligations. Les avantages et les inconvénients de la ratification malaisienne du traité de Montego Bay ont été présentés par M. Valencia (1989).

En ratifiant le traité, les États ont un soutien plus important des Nations Unies. De plus, la ratification permet de stabiliser le régime de passage en transit dans le détroit de Malacca, de renforcer la position des États riverains en refusant, par exemple, le passage en transit des navires appartenant aux États qui n'ont pas ratifié le traité. La Malaisie peut insister sur le principe de passage inoffensif pour les pays non-signataires, puisque le régime de mer territoriale leur est applicable dans le détroit de Malacca. Elle peut, de plus, renforcer ses lois internes en matière de protection d'environnement marin. À l'échelle régionale, la ratification par l'ensemble des pays riverains implique une meilleure cohérence, en matière de coopération. La non-ratification malaisienne pouvait gêner ses partenaires économiques et voisins géographiques en ne reconnaissant pas certaines dispositions du traité qui leur sont utiles.

Pourtant, la Malaisie a hésité avant de ratifier le traité, l'argument majeur étant que celui-ci ne peut être applicable sans le support des grandes nations maritimes comme les États-Unis, la Grande-Bretagne et l'Allemagne, qui ne l'ont toujours pas ratifié. De plus, nous l'avons étudié, le coût des exigences opérationnelles est très élevé. L'aménagement des nouvelles procédures juridiques est onéreux. Dans le domaine de la pêche, par exemple, il y a obligation de déterminer le total des captures admissibles, l'utilisation maximale et le surplus (articles 61 et 62). Pour cela, il faut présenter des lignes de bases rectilignes et précises. Il faut également intégrer les lois internationales. Cela demande un budget consacré à l'information et à de nouvelles publications, ainsi qu'à la création de postes de scientifiques, juristes et techniciens.

La ratification du traité contraint également un État signataire dans divers domaines. Ses lignes de base doivent être ajustées, conformément à la convention, par la réduction de ses eaux internes, sa mer

territoriale et sa zone contiguë, limitant donc sa souveraineté maritime. La ratification malaisienne augmente la pression thaïlandaise, qui consiste à vouloir abroger le droit de passage inoffensif du *Fisheries Act* de 1985. Les règles gouvernementales sont plus strictes que les normes nationales, et le régime de passage en transit inclut le droit de survol, de transit en submersion et l'indiscrimination des flottes militaires. Les pouvoirs d'exécution en matière de pêche et de pollution sont limités. Par exemple, d'après la convention, une telle exécution est sous le couvert du droit de passage inoffensif, et, un bateau violant les lois malaisiennes dans la mer territoriale ou dans la ZEE peut uniquement faire l'objet d'une inspection de la part des officiers malaisiens, puisqu'il y a préemption de l'État du pavillon. Les contentieux avec des États tiers doivent être obligatoirement réglés : si un État demande d'accéder à des zones de surplus de pêche dans la ZEE malaisienne, la Malaisie ne peut refuser arbitrairement de déterminer les captures admissibles ou doit attribuer à l'État prétendant les surplus qu'elle a déclarés, moyennant redevance ou / et accord.

À l'échelle régionale, une exécution maximale du traité des pays riverains du détroit de Malacca pourrait envenimer des relations bilatérales, notamment dans le cadre des frontières non résolues.

La Malaisie a ratifié la convention sur le droit de la mer le 14 octobre 1996. Actuellement, cette ratification est la dernière d'une longue série, puisque la plupart des conventions présentées précédemment ont été ratifiées : SOLAS (19 janvier 1984), COLREG (23 décembre 1980), LL (12 avril 1971), STCW (30 avril 1992), MARPOL 73/78 (sauf les annexes III et IV), OPRC 90, convention 69 CLC (sauf les protocoles de 1976 et 1992) et convention 71 sur les "Fonds" (sauf les protocoles de 1976 et 1992). Ces diverses ratifications permettent de légaliser, en vertu de l'article 194 de la partie XII (section 1), relative à la protection et la préservation de l'environnement marin, les dispositions juridiques internes prises par chaque État.

Nous avons retenu sept actes législatifs principaux, en Malaisie, relatifs au milieu marin, mais un seul traite véritablement de la protection de son environnement.

Le *Continental Shelf Act 1966 (Act b 83)*, relatif au plateau continental, le *Petroleum Mining Act (1966/72)*, concernant l'exploitation des fonds sous-marins dans les eaux territoriales malaisiennes et l'*Exclusive Economic Zone Act, 1984 (Act 311)* (la ZEE a été déclarée le 25 avril 1980) traitent d'une façon superficielle la question des pollutions.

La *Merchant Shipping Ordinance n° 70*, de 1952, régule et contrôle les navires marchands, qui effectuent des liaisons entre les ports situés à l'intérieur des limites des eaux territoriales. Cependant, son rôle reste aussi limité, puisque seules deux sections concernent les zones côtières (partie Va) : elles sont relatives à l'interdiction du déchargement des déchets et à la prévention d'éventuelles fuites d'huile d'un navire dans les limites des eaux territoriales.

Le *Fisheries Act, 1985 (Act 317)* régule et contrôle les prises de poisson et interdit l'utilisation de substances empoisonnées ou explosives.

L'*Environmental Quality Act, 1974/1985 (Act 127)* est, sans aucun doute, l'arme juridique la plus utile en Malaisie, dans le cadre de la protection de l'environnement terrestre et côtier.

La section 25 interdit (sauf avec une licence) à toute personne d'émettre, de décharger ou déposer des déchets dans les eaux internes, directement ou indirectement.

Les sections 26 et 27 interdisent à toute personne de décharger ou de répandre toute huile ou mélange d'huiles dans, ou en dehors des eaux territoriales malaisiennes, si ce déchargement ou cette nappe risque d'atteindre ces eaux.

L'*EQA 1974* est doté également de mesures de contrôle et de prévention. Il assure des mesures dans le domaine du contrôle des déchargements d'huile et d'eaux huileuses, de mixtures et de déchets dans l'environnement marin. Il pourvoit, également, au recouvrement des frais d'opérations de nettoyage, et si nécessaire, des dépenses occasionnées par l'immobilisation d'un navire incriminé. Ainsi, depuis 1982, le DOE a entamé des procédures contre les responsables de déchargements volontaires (avant

cette date, les actions du DOE étaient limitées au coût du nettoyage). Le premier cas date du 15 avril 1982, date à laquelle le navire *M.V. King Bird* a dû payer 5 000 MYR.

Enfin, le *Merchant Shipping (oil pollution) Act 1994 (Act 515)*, s'il ne concerne pas directement la protection de l'environnement, intègre la convention internationale de 1971, qui crée un Fonds, et offre un cadre légal interne au sujet des responsabilités civiles, et des procédures à suivre (juridiction, application, effets des jugements...).

Longtemps, la Malaisie a été partagée entre le désir de préserver son indépendance juridique et la nécessité de faire appel à l'aide régionale et internationale. Effectivement, si les diverses conventions internationales assurent une protection aux pays littoraux dont l'espace maritime représente une zone à risques, elles présentent des contraintes. Il semble qu'en ratifiant la convention de Montego Bay en 1996, la Malaisie ait décidé d'améliorer son image de marque internationale et d'accepter -en partie- les décisions proposées par l'OMI.

### III - L'APPLICATION PRATIQUE DES LOIS RÉGISSANT LE DÉTROIT DE MALACCA

La section 2 de la partie XII de la convention sur le droit de la mer, intitulée "coopération globale et générale", incite les États-Parties à coopérer, notamment en matière de prévention et d'intervention, dans le cadre de pollutions par hydrocarbures. Ces dispositions ont incité les trois pays riverains et certains pays utilisateurs du détroit de Malacca à collaborer.

#### A - L'échelle régionale : cohabitation et coopération

Si le détroit de Malacca représente un atout stratégique pour les États riverains, il est également source de tensions, de dissensions (querelles sur des sites frontaliers) et son trafic engendre des problèmes de pollution qu'il faut gérer. Le fait même qu'il soit encadré par les États de Malaisie et d'Indonésie lui confère deux juridictions distinctes.

Des tensions apparaissent pour des questions d'intérêts et de frontières litigieuses, malgré les accords du 27 octobre 1969 entre la Malaisie et l'Indonésie (établissement d'une frontière commune) et du 25 mai 1973 entre Singapour et l'Indonésie (accord sur les mers territoriales). Pour résumer les motivations de ces États, nous pouvons affirmer qu'il s'agit de contrôler davantage le trafic maritime dans les zones présentées.

Dans ce contexte, des problèmes subsistent : nous faisons allusion, par exemple, aux six navires ayant effectué des dégazages et des ancrages illégaux en janvier 1995, au large de Johor (dans les eaux malaisiennes) : ils ont disparu mystérieusement dans les eaux de Singapour. Ils ont été à l'origine de nouvelles tensions entre la Malaisie et Singapour<sup>(4)</sup>. Un mois plus tard, cependant, deux compagnies maritimes de Singapour, propriétaires des navires en question, furent identifiées et condamnées à payer 130 000 MYR d'amende (*NST*, 25/02/95), Singapour ayant finalement décidé de coopérer avec la Malaisie.

Pourtant, l'intérêt commun que portent les trois États riverains au détroit de Malacca les a incités à collaborer, malgré des tensions qui persistent. Ces relations présentent donc différents aspects : une volonté réelle de coopérer est visible, même si les bonnes intentions proclamées par les États ne sont pas toujours appliquées.

Les premiers signes de coopération sont apparus avec deux accords bilatéraux conclus entre la Malaisie et l'Indonésie, dont le but était d'assurer un minimum de stabilité dans le détroit de Malacca :

- le 27 octobre 1969, accord limitant le plateau continental des deux États.
- le 17 mars 1970, accord définissant une ligne de 174 milles séparant les mers territoriales des deux États.

La déclaration de Kuala Lumpur du 16 novembre 1971 que nous avons présentée précédemment est une nouvelle étape dans la procédure de coopération entre les pays riverains du détroit de Malacca. Nous remarquons que Singapour n'approuve pas l'une des trois décisions. Cela tend à montrer que les intérêts personnels passent avant l'intérêt général et que cette coopération ne se fait pas sans mal...

Suite au 6 janvier 1975, date de l'échouage du pétrolier japonais *Showa Maru*, le désir de coopération s'est renforcé. Les commandants des flottes des trois pays riverains ont constitué un groupe technique d'experts spécialisés dans les questions de sécurité de navigation du détroit de Malacca. Ce TTEG (*Tripartite Technical Experts Group*), à l'origine de la création des rails de navigation et de leur extension prévue (entre One Phatom Bank et Tanjung Piai), traite des questions techniques, d'aide, de surveillance, de piraterie et de droit. En se réunissant annuellement, les experts du TTEG apportent leur contribution commune relative à la sécurité dans le détroit de Malacca.

L'Indonésie, souvent soupçonnée de laxisme -notamment en matière de lutte anti-piraterie- semble plus coopérative depuis quelques années.

En janvier 1993, la *Malaysian Maritime Operation Planning Team* et le *Maritime Peace Coordination Body* indonésien ont mis en place des patrouilles conjointes, amorçant de cette manière une coopération active entre les deux États. L'idée de cette coordination est née en octobre 1992, à la suite de la collision entre le tanker *Nagasaki Spirit* et un porte-conteneurs. Elle se situe dans la continuation logique du projet pilote du poste créé à la frontière commune du Sarawak et du Kalimantan (Bornéo), puis du poste contrôlant la frontière Sabah-Kalimantan. Ces patrouilles ont pour objectif prioritaire la lutte contre la piraterie, la contrebande, la limitation des risques de pollutions maritimes ; les problèmes d'immigration clandestine passent au second plan. Le corps exécutif, le *Coordinated Operation Control Comitee* (COCC), sous l'égide de l'*Indonesia-Malaysia General Border Comitee* (GBC), initiateur du projet, est chargé de coordonner et de superviser l'ensemble des équipes. Les services de chaque État (police maritime, marine militaire, douanes...) peuvent aider ces patrouilles.

Du côté malaisien, le détroit de Malacca est divisé en cinq secteurs : la *Royal Malaysian Navy*, avec un navire, couvre l'aire maritime comprise entre Cape Rachado et le sud de Tanjung Kling. La police maritime contrôle l'espace entre Tanjung Tohor et le nord de Pulau Pisang, le DOF, du Sud de Tanjung Kling au sud de Tanjung Tohor. Une unité couvre le nord de Pulau Pisang à Tanjung Piai ; nous ne connaissons pas le secteur des douanes (avec deux navires).

Cette coopération s'affirme de plus en plus. En 1994, le ministre de l'Environnement de Singapour sollicitait, de nouveau, une meilleure application de l'article 43 du Droit de la Mer, pour une prévention et un contrôle plus efficaces des navires (*NST*, 16/06/94).

Les plans d'action anti-pollution en Indonésie et Singapour sont des compléments nécessaires à cette coopération trilatérale. Ils sont les équivalents du NOSCC mis en place en Malaisie.

En Indonésie, un plan d'action national est implanté, complété par deux procédures spéciales pour les détroits de Malacca et de Makassar. La prévention et le contrôle des pollutions marines est sous la responsabilité du NOCOP (*National Operations Center for Oil pollution*), qui dépend de la direction générale des communications maritimes (SEACOM, *Sea Communications*). Le SEACOM compte neuf bureaux régionaux, et trois bureaux principaux, basés dans les principaux ports de l'archipel. La société pétrolière nationale PERTAMINA participe, avec d'autres sociétés publiques ou privées, au financement des équipements (navires, barrages flottants...). Cependant, le matériel est utilisé, en priorité, pour des dégâts occasionnés par ces sociétés. Le SEACOM ne peut utiliser ces équipements qu'en cas de pollution majeure.

À Singapour, le MPA (*Maritime and Port Authority*), représente l'autorité nationale en matière de pollution maritime dans les eaux territoriales. Les mesures sont prises directement de la capitainerie (*Port master's Department*). Généralement, le MPA utilise les équipements de la compagnie maritime du PSA (*Port of Singapore Authority*), mais il peut également utiliser les équipements et la main-d'œuvre des compagnies pétrolières et des entreprises privées qui travaillent à Singapour. Celles-ci



sont représentées par la coopérative EARL (*East Asia Response Limited*), créée en 1985 et qui regroupe cinq industries pétrolières (BP, Catex, Exxon (Esso) Mobil et Shell). Leur schéma d'intervention, le TARC (*Tier Area Response Capability*) permet de faire face à 10 000 tonnes de déversement. Ce regroupement dispose d'équipements (catamarans, barrages flottants, dispersants...) destinés à répondre à une pollution dans les détroits de Malacca et de Singapour, et sur leurs franges littorales. Une partie est basée à Port Dickson. Si une nappe de pétrole touche la côte, le nettoyage est commandé par le ministère de l'Environnement (*Environment Public Health Division*). Si les dégâts sont plus importants, un support logistique et de main-d'œuvre peut être déployé par le ministère de la Défense. Les divers plans d'actions nationaux, et la coopération entre les États riverains sont renforcés par l'aide internationale, représentée, principalement, par le Japon.

## **B - L'aide internationale**

Nous avons présenté, dans la première partie, le rôle économique et géostratégique du détroit de Malacca pour le Japon. Il n'est pas étonnant que cet État soit le plus préoccupé par les questions environnementales des mers et passages maritimes en Asie du Sud-Est. La contribution japonaise et ses motivations concernent la protection du milieu marin en Asie du Sud-Est date de 1968, année de la création du *Malacca Strait Council* (MSC), sous la direction du gouvernement japonais. Son premier objectif est d'assurer la sécurité de la navigation dans les détroits de Singapour et de Malacca et de faciliter la contribution japonaise. Le MSC regroupe les grands organismes japonais, qui sont en rapport avec le milieu maritime. On y recense, par exemple, la fondation de la construction navale industrielle, l'association des propriétaires de bateaux, la fondation maritime, l'association des assurances maritimes et incendies et l'association des constructeurs navals. Toutes ces organisations sont nationales.

Les premiers travaux du MSC se sont concentrés sur la réactualisation des données hydrographiques dans les détroits de Malacca, et ont commencé en 1969 avec une étude hydrographique préliminaire commune du détroit de Malacca, à laquelle participaient la Malaisie, Singapour, l'Indonésie et bien entendu, le Japon (seul État non riverain du détroit de Malacca). Cette étude a été suivie par d'autres campagnes, jusqu'en 1974.

À partir de 1975, le MSC a été à l'origine de nombreux dons : un bateau récupérateur de pétrole au gouvernement de Singapour (1975), un navire poseur de balises au *Marine Department* de Malaisie (estimé à 50 M de MYR), mise en place d'une balise pour Pulau Mugging (1976), du phare de Bukit Segenting (1978) et des balises de One Fathom Bank et de Tanjung Gabang (1979).

En 1981, le MSC, avec les trois États riverains du détroit, établit un fonds financier permanent (RFC, *Revolving fund Comitee*) pour combattre la pollution pétrolière des navires dans les détroits de Malacca et de Singapour, à partir d'un programme de surveillance et d'assistance à la navigation. L'ensemble reste sous le contrôle du MSC, qui verse environ huit M de MYR pour lancer les fonds permanents. Le protocole d'accord est signé le 11 février. Ce programme est appliqué deux fois par an. La gestion administrative est confiée successivement aux trois gouvernements des États riverains, sur des périodes de rotation de cinq ans. En 1986, le MSC lance le premier exercice d'entraînement entre les trois pays riverains membres du RFC (Exercice RF 86, 08 avril 1986). Les équipements comprennent quatre navires amiraux, six unités de sécurité côtière, 67 personnes des autorités portuaires de l'île de Sambu. La société Pertamina met à disposition deux *tunda boats*, un navire d'approvisionnement, deux navires de mouillage, quatorze instructeurs et des équipements navals variés. Le gouvernement indonésien fournit également un avion, un hélicoptère et huit membres de l'équipe de sauvetage. La Malaisie et Singapour sont présents en tant qu'observateurs. L'ensemble des dépenses est assuré par le RFC.

L'une des dernières activités du MSC est la mise en forme d'un accord sur l'établissement d'un plan de réponse régional aux pollutions maritimes pétrolières à l'échelle de l'ASEAN en 1993. Ce protocole d'accord, l'ASEAN-OSRAP (*Oil Spill Response Action Plan*), est, à nouveau, un projet conduit et financé par le gouvernement japonais, par l'intermédiaire du MSC, pour établir une coopération

régionale entre les pays de l'ASEAN, qui ont mis en place un plan d'urgence en cas de pollution par hydrocarbures. Il a été signé à Tokyo, en mai 1993 par les membres de l'ASEAN. La Malaisie n'a signé ce plan que le 31 janvier 1994. Son principal contenu est un protocole d'accord dont le but est d'établir un système de coopération du contrôle des ports dans la région (le *Tokyo Memorandum Of Understanding On Port State Control In The Asian Pacific Region*), et un projet dont le but est de donner la possibilité aux pays de l'ASEAN de se préparer convenablement à la convention OPRC de l'OMI. Ce projet s'intitule l'OSPAR (*Oil Spill Preparedness And Response*). Dans ce programme, la Malaisie a reçu, dès 1994, 2 millions de MYR, destinés à l'acquisition d'équipements de lutte contre les accidents pétroliers, localisés à Port Klang, Johor Bharu, Penang et Labuan. De plus, afin de renforcer la capacité d'intervention dans la région, le gouvernement japonais, par l'intermédiaire de son ministère du Commerce International et de l'Industrie (MITI) et de l'association du Pétrole du Japon (PAJ, *Petroleum Association of Japan*), a permis d'établir un stock de sécurité d'équipements supplémentaires à Port Klang. En outre, les capitaux majoritairement nippons ont permis à la compagnie *Multiment Oil-Chem Industries Sdn. Bhd* de plus grandes facilités de réception et de traitement du pétrole à Pasir Gudang.

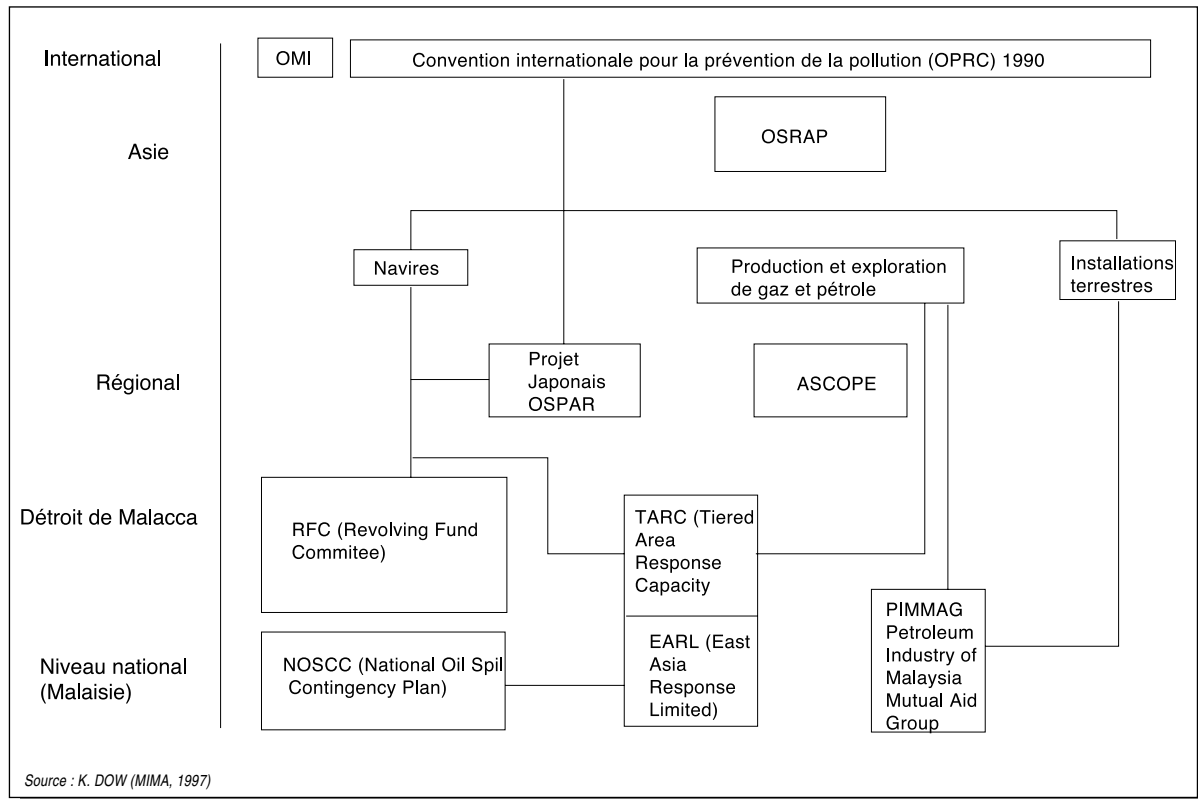
En mars 1994, le secrétariat chargé de gérer les problèmes relatifs à ce protocole d'accord est définitivement installé à Tokyo.

Le MSC représente le gouvernement japonais, en matière de prévention de pollution marine, et plus spécialement dans les détroits de Malacca, et joue un rôle fédérateur au sein des pays de l'ASEAN.

### **C - L'implantation des couloirs de navigation**

L'implantation des couloirs de navigation représente la plus belle concrétisation de la coopération des pays riverains en matière de sécurité maritime. Depuis 1975 la Malaisie, l'Indonésie et Singapour ont coopéré pour créer deux couloirs de navigation dans les détroits de Malacca et de Singapour, afin d'améliorer la sécurité des navires et de limiter les collisions.

Une formulation commune des trois ministères des Affaires Étrangères à propos d'un couloir de navigation émergea le 24 février 1977. Le 14 novembre de la même année, la dixième assemblée de l'OMI (à cette date, il s'agissait de l'Organisation Consultative Internationale Maritime, OCMI) créa la résolution A.375(X) intitulée *navigation through the Straits of Malacca and Singapore*. La douzième assemblée de l'OMI a adopté le nouveau système de navigation maritime dans ces détroits, incluant deux rails de séparation de trafic, les routes en eaux profondes et les lois le régissant. Le système est opérationnel depuis le premier mai 1981.



**Fig. 3 : Les plans d'intervention : des pays riverains à l'IMO**

Les principales restrictions du couloir de navigation s'appliquent aux navires munis d'une quille supérieure à 15 m et aux VLCC et imposent un creux sous la quille de 3,5 m<sup>(5)</sup>. Une limite de 12 nœuds est également prescrite. Un couloir de navigation est, au point de vue technique, un rail de passage constitué de deux couloirs de navigation, permettant de séparer le trafic en deux directions opposées. Les deux couloirs de navigation, One Fathom Bank et celui du détroit de Singapour qui nous intéressent sont situés respectivement à la latitude de Port Klang et de Pulau Kukup. Ce dernier se prolonge jusqu'au sud-est de la péninsule malaise et traverse tout le détroit de Singapour ; c'est pourquoi, nous ne considérerons que sa partie la plus occidentale.

Outre les principes de vitesse et de tonnage, de creux sous la quille, certaines règles élémentaires sont à respecter dans l'ensemble des détroits de Malacca :

- les navires munis d'une quille de plus de 15 m doivent éviter les dépassements,
- tous les navires qui empruntent le couloir de navigation doivent suivre la direction générale du trafic et circuler à une vitesse régulière,
- en cas d'urgence ou de panne, un navire doit quitter le couloir de navigation par tribord,
- les VLCC et les navires munis d'une quille de plus de quinze mètres sont invités à se faire connaître huit heures avant leur entrée dans les détroits de Malacca en indiquant leur nom, tonnage, longueur de quille, vitesse et heures de passage prévues aux phares de One Fathom Bank, de Raffles et de Horsburgh,
- tous les navires fréquentant les détroits de Malacca sont priés de rapporter par radio aux autorités les plus proches un éventuel dommage ou un mauvais fonctionnement des équipements d'aide à la navigation,
- les États des propriétaires et équipages doivent s'assurer que leurs vaisseaux sont équipés selon les conventions et réglementations internationales.

L'OMI prévient également que le trafic local, par ignorance, ne respecte pas forcément les règles de circulation établies dans les détroits de Malacca (pêcheurs par exemple). On n'a relevé aucun accident majeur jusqu'en 1993. Cependant, la collision entre le tanker *Damansara* et le vraquier *Ming Wisdom* dans le couloir, aux approches du détroit de Singapour, suivie du naufrage de l'*Arktis Island*, près du phare de One Fathom Bank en août 1994, dans le couloir de séparation de trafic, montra les insuffisances de ces rails de navigation. La collision entre le tanker chimique *Eastern Bliss* et le vraquier *Samrat Ashok*, au large de Port Dickson, en mai 1995, a relancé le débat sur l'efficacité des schémas existants, confinés à deux endroits du détroit, et qui semblent déficients tant en surveillance, qu'en gestion. Dans cette optique, les trois États riverains ont proposé un nouveau schéma de trafic maritime, qui consiste à développer et à relier les deux TSS existants, à offrir des points de passage précis, à créer des aires de sécurité, à séparer le trafic de transit du trafic portuaire et à implanter le système de rapport des navires volontaires. Ce nouveau couloir de séparation de trafic, qui couvrirait la moitié du détroit de Malacca (environ 240 milles, avec le détroit de Singapour) serait le plus important schéma adopté par l'IMO.

La section 2 de la Partie XII du Droit de la mer a incité les États riverains à coopérer et à collaborer. Cependant, à l'échelle des utilisateurs du détroit, seul le Japon, par l'intermédiaire du RFC, répond à "l'incitation de l'amélioration en matière de sécurité maritime", dans les eaux des pays de l'ASEAN, et plus particulièrement dans les détroits de Malacca. De nombreux projets ont été mis en place (plans d'action communs, fourniture d'équipements de lutte, exercices de simulation...). Le couloir de séparation de trafic maritime, adopté par l'IMO en 1981, reste le plus bel exemple des efforts communs accomplis par la Malaisie, Singapour et l'Indonésie. À nouveau, le projet de son extension est une preuve de bonne volonté...

## Conclusion

La Malaisie a attendu que la convention sur le droit de la mer soit entrée en vigueur pour la ratifier, et a signé le protocole de l'ASEAN-OSRAP, sans lequel elle ne pouvait pas bénéficier des avantages de l'OSPAR. Ces hésitations sont le reflet d'une mauvaise coordination au sein même de son organisation administrative et de choix politiques contradictoires. Pourtant, les moyens techniques pour limiter les risques d'accident dans le détroit de Malacca existent, et la Malaisie a la possibilité d'en bénéficier.

En Malaisie péninsulaire, l'ensemble du secteur administratif est impliqué dans la gestion du détroit de Malacca, à tous les niveaux (Fédération, États, communes), ce qui présente, parfois, des problèmes de cohésion. Il s'agit d'une réelle volonté politique, liée à l'influence économique et stratégique que représente le détroit de Malacca pour la Malaisie : les sommes dépensées pour l'entretien et la sécurité du détroit en sont la preuve. Cette politique implique une nécessaire implication diplomatique avec les autres États riverains et les États utilisateurs du détroit. L'aspect positif est matérialisé par les diverses coopérations mises en place depuis plus de vingt ans. Elles se sont établies, le plus souvent, par le biais juridique : l'implantation des couloirs de navigation a été supervisée par l'OMI. À l'échelle internationale, le Japon, principal utilisateur du détroit de Malacca, contribue énormément à l'amélioration du trafic en développant des programmes de coopération avec les pays riverains. Cette démarche, proposée par les dispositions du nouveau droit de la mer, s'effectue dans un contexte géostratégique. Le Japon s'est systématiquement opposé à l'idée d'un droit de passage dans le détroit de Malacca, hypothèse proposée à plusieurs reprises par la Malaisie depuis le début des années soixante-dix.

Les améliorations techniques sont également décelables : en Malaisie, de nombreux centres de recherches sont spécialisés dans la lutte contre les accidents liés aux hydrocarbures (images satellites, programmes de protection, conférences et coopérations internationales...). L'élaboration d'un nouveau couloir de séparation de trafic, le plus grand validé par l'OMI, nécessite une rigueur technique et juridique supérieure à toutes les réalisations effectuées dans ce domaine jusqu'alors. Malgré certaines imperfections d'ordre administratif, la Malaisie et ses pays frontaliers semblent prêts à relever le défi...

## Notes

1 - 1 MYR ≈ 2,10 FF.

2 - Ministres et Conseillers exécutifs des États malaisiens responsables des questions environnementales.

3 - Le site *web* de l'OMI (<http://www.imo.org>) offre un résumé pour chaque convention et ses amendements, en précisant leur objectif).

4 - Le titre de la "une" du *New Straits Times* du 09 février 1995 est très révélateur : "KL unhappy with Singapore" ("Kuala Lumpur n'est pas content de Singapour").

5 - La notion anglaise est "Under Keel Clearance" (UKC).

## Bibliographie

- AEKAPUTRA P., 1994, La délimitation maritime en Asie du Sud-Est, *Espaces et ressources maritimes*, n° 8, pp. 141-161.
- AHMAD H., 1997, *The straits of Malacca : international co-operation in trade, funding and navigational safety*, Pelanduk publications, Petaling Jaya, 359 p.
- AUNE B., 1989, Piracy and its repression under the 1982 Law of the Sea Convention, *Ocean Yearbook*, n° 8, pp. 18-43.
- CHIA A. and LEE Y.L., 1987, The strategic strait with special reference to the Malacca Straits, *Singapore Journal of Tropical Geography*, Vol. VIII, n° 2, pp. 97-113.
- CHUA T.E. et al., 1997, *Malacca straits : environmental profile*, GEF/UNDP/IMO programme for the Prevention and Management of Marine Pollution in the East Asian seas, Manille, Philippines, 259 p.
- DENÉCÉ É., 1986, *Contribution à l'étude géostratégique des pays de l'Asie du Sud-Est : la question des communications maritimes*, Mémoire de Maîtrise de géopolitique, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, UER de Géographie, 151 p.
- DOE, 1985, *Exercise Malacca straits : a simulation exercise to combat oil spills in the straits of Malacca*, 29/10-03/11 1984.
- DOE, 1981/84/86, *Marine pollution communication and response procedure*, Kuala Lumpur, 55 p.
- DOE, 1990, *Environmental Quality Acts and regulations*, Government of Malaysia, Kuala Lumpur, pnc.
- DUPUY R.J., 1985, *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Bruxelles, Economica Bruylant, Coll. droit international, 1 447 p.
- EISEMAN P.M., 1983, *La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982)*, Paris, La documentation française, 204 p.
- FRAH A., 1996, *Situation juridique des détroits internationaux dans l'ancien et le nouveau droit de la mer*, Thèse de Doctorat de Droit International de la mer, Faculté de droit et de sciences politiques de Nantes, 180 p.
- HERBERT V., 1999, *Le trafic maritime dans le détroit de Malacca et ses effets sur la côte occidentale de la Péninsule Malaise*, Thèse de Doctorat, Faculté de Lettres et Sciences humaines de Nantes, 396 p.
- International Law Book Services, 1993, *The merchant shipping ordinance, 1952*, Kuala Lumpur, 282 p.
- International Law Book Services, 1994, *Merchant Shipping (oil pollution act) act 1994 (act 515)*, Kuala Lumpur, 69 p.
- JAAFAR A.B. et al, 1989, *The marine environment : challenges and opportunities*, vol.1, *Policy and protection*, Actes de la conférence internationale du 31 mars au 2 avril 1988, ISIS (International Institute of Strategic and International Studies), Kuala Lumpur, ENSEARCH, 218 p.
- JAAFAR A.B. et VALENCIA M.J., 1984, Malaysia and extended maritime jurisdiction : the foreign policy issues, *Malaysian Journal of Tropical Geography*, Kuala Lumpur, Vol. 10, pp. 56-87.
- JAAFAR A.B. et VALENCIA M.J., 1985, Management of the Malacca/Singapore straits : some issues, options and probable responses, Kuala Lumpur, *Akademika*, n° 26, pp. 93-117.
- JAAFAR A.B., 1984, Prospects for marine regionalism in the Malacca and Singapore Straits : options for the settlement of unsolved boundaries, pnc.
- KIM LOOI C., 1988, Coastal zone management plan in Malaysia : issues, institutions and solutions, *Tropical Coastal Area Management*, Vol. 3, n° 3, pp. 4-7.
- LAPIDOTH R., 1972, *Les détroits en droit international*, Paris, A. Pedone, 137 p.
- LEIFER M., 1978, *International straits of the world : Malacca, Singapore, and Indonesia*, Alphen aan den Rijn, Pays-Bas, Sijthoff & Noordhoff, 278 p.
- MARCADON J., 1990, Transports maritimes et pollution littorale, ports de commerce et zones à risque, *Cinquième rapport du groupe SERS*, Institut de Géographie, Université de Nantes, pp. 149-160.

- MIMA, 7-8 décembre 1994, *Joint workshop on "regional maritime cooperations and seaborne trade"*.
- MIMA, 11 novembre 1993, *National conference on the Strait of Malacca*.
- MIMA, 14-15 juin 1994, *International conference on the Strait of Malacca : meeting the challenges of the 21st Century*.
- MIMA, 24-25 janvier 1995, *The KL workshop on the strait of Malacca*.
- MIMA, 1994, *Financial assessment for the maintenance of safety of navigation and of the marine environment in the Straits of Malacca*, 21 p.
- MUSTAPHA A., 1990, *Le statut juridique des baies et détroits en droit de la mer*, Thèse 3<sup>e</sup> cycle, Droit de la mer, Faculté de Droit et Sciences politiques de l'Université de Nantes, 355 p.
- Nations Unies, 1992, *Le droit de la mer : détroits servant à la navigation internationale*, Genèse de la partie III de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, volumes I et II, New-York.
- New Straits Times*, Sources diverses.
- ROSSINYOL G., 1996, *La piraterie maritime*, Thèse de Doctorat, Faculté de Droit et Sciences politiques de l'Université de Nantes, 320 p.
- Saad A. M. et al, 1994, *Information Malaysia yearbook*, Kuala Lumpur, Berita publishing sdn. Bhd, 1995.
- SIVALINGAM P.M., 1991, Environmental education and nongovernmental activities in protecting the enclosed coastal sea of the Malacca straits, Kobe (Japon), 3-6 August 1990, in *environmental management and appropriate use of enclosed coastal seas-EMEC'90*.Eds,
- SUCHARITKUL S., 1994, Le statut juridique des détroits de Malacca et de Singapour, *Espaces et ressources maritimes*, n° 8, pp. 91-106.
- TEIK SOON L. et LAI TO L., 1988, *The security of the Sea Lanes in the Asia-Pacific Region*, Centre for Advanced Studies, Singapour, Heineman Asia, 242 p.
- The international journal of marine and coastal law*, 1997, vol. 12, n° 2, Special issue : marine and Coastal policies in East Asia, 286 p.
- VALENCIA M.J. et ABU BAKAR J., 1985, Environmental management of the Malacca, Singapore straits : legal and institutional issues, *Natural Resource Journal*, n° 25, pp. 195-231.
- VALENCIA M.J., 1989, *Malaysia and the law of the sea (the foreign policy issues, the options and their implications)*, Institute of Strategic and International Studies, Malaisie, 155 p.