

## P.U. (A) 104.

## ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR 1952

PERINTAH PERKAPALAN DAGANG (PERATURAN-PERATURAN  
PELANGGARAN) (PINDAAN) 2000

PADA menjalankan kuasa yang diberikan oleh seksyen 252 Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [Ord. 70/52], Menteri membuat perintah yang berikut:

## Nama

1. Perintah ini bolehlah dinamakan **Perintah Perkapalan Dagang (Peraturan-Peraturan Pelanggaran) (Pindaan) 2000.**

## Pindaan Jadual

2. Jadual kepada Perintah Perkapalan Dagang (Peraturan-Peraturan Pelanggaran) 1984 [P.U. (A) 438/84] dipinda—

- (a) dalam "BAHAGIAN B—KAEDAH-KAEDAH MENGENAI DAN BELAYAR" di bawah tajuk "Seksyen I—Perlakuan Vesel dalam apa jua Keadaan Kenampakan" dalam Kaedah 10—

- (i) dengan menggantikan perenggan (d) dengan perenggan yang berikut:

"(d) Sesuatu vesel tidak boleh menggunakan zon lalulintas pinggir laut sekiranya vesel itu boleh menggunakan dengan selamat lorong lalulintas yang sesuai dalam skim pemisah lalulintas. Bagaimanapun, vesel yang panjangnya kurang daripada 20 meter, vesel layar dan vesel yang terlibat dalam penangkapan ikan boleh menggunakan zon lalulintas pinggir laut."; dan

- (ii) dengan memasukkan selepas perenggan (d) perenggan yang berikut:

"(da) Walau apa pun yang ditetapkan oleh Kaedah 10(d), sesuatu vesel boleh menggunakan zon lalulintas pinggir laut apabila dalam perjalanan dari atau ke suatu pelabuhan, pemasangan atau struktur luar pantai, stesen malim atau mana-mana tempat yang terletak di dalam zon lalulintas pinggir laut, atau bagi mengelakkan apa-apa bahaya yang serta-merta.";

- (b) dalam "BAHAGIAN C—LAMPU ISYARAT DAN ISYARAT BENTUK" dalam Kaedah 26—

- (i) dalam subperenggan (b)(i) dan subperenggan (c)(i), dengan memotong perkataan "sesuatu vesel yang panjangnya kurang daripada 20 meter boleh sebagai ganti bagi isyarat bentuk ini mempertunjukkan satu bakul"; dan

- (ii) dengan menggantikan perenggan (d) dengan perenggan yang berikut:

“(d) Isyarat-isyarat tambahan yang dinyatakan dalam Kepilan II kepada Peraturan-Peraturan ini terpakai bagi sesuatu vesel yang digunakan untuk menangkap ikan berdekatan rapat dengan vesel yang lain yang digunakan untuk menangkap ikan.”;

(c) dalam KEPILAN I—

- (i) dalam Seksyen 3 dengan memasukkan selepas perenggan (c) perenggan yang berikut:

“(d) Apabila hanya satu lampu puncak mercu ditetapkan bagi sesuatu vesel pacuan kuasa, lampu ini hendaklah ditempatkan di hadapan peminggang kapal, tetapi vesel yang panjangnya kurang daripada 20 meter tidaklah perlu menempatkan lampu itu di hadapan peminggang kapal tersebut tetapi hendaklah menempatkannya dengan seberapa praktik yang boleh berdekatan dengan hadapan peminggang kapal.”;

(ii) dalam Seksyen 9—

- (A) dengan menomborkan semula perenggan (b) sebagai subperenggan (b)(i); dan

- (B) dengan memasukkan selepas subperenggan (b)(i) subperenggan yang berikut:

“(ii) Sekiranya tidak praktik untuk mematuhi Seksyen 9(b)(i) dengan menempatkan hanya satu lampu isyarat berkeliling, dua lampu isyarat berkeliling hendaklah digunakan dengan penempatan atau adangan yang sesuai untuk menjadikan lampu-lampu tersebut kelihatan sejauh yang praktik, seolah-olah satu lampu pada jarak satu batu.”; dan

- (iii) dengan memasukkan selepas Seksyen 12 seksyen yang berikut:

“12A. *Kraf pacuan laju*

Lampu puncak mercu bagi kraf pacuan laju yang mempunyai nisbah panjang dengan lebar kurang daripada 3.0 boleh menempatkannya pada ketinggian yang, berbanding dengan lebar kraf itu, lebih rendah daripada yang ditetapkan dalam Seksyen 2(a)(i) Kepilan ini, dengan syarat sudut tapak segitiga sama kaki yang dibentuk oleh lampu-lampu sisi dan lampu puncak mercu, apabila dilihat dalam dongakan hujung, adalah tidak kurang daripada 27 darjah.”;

(d) dalam KEPILAN II dalam Seksyen 2—

- (i) dalam perenggan (a) dengan menggantikan perkataan “Vesel apabila melibatkan diri dalam operasi memukat, sama ada menggunakan peralatan demersal atau pelagik, boleh

mempertunjukkan" dengan perkataan "Vesel yang panjangnya 20 meter atau lebih apabila terlibat dalam operasi memukat, sama ada menggunakan peralatan demersal atau pelagik, hendaklah mempertunjukkan";

- (ii) dalam perenggan (b) dengan menggantikan perkataan "Setiap vesel yang melibatkan diri dalam operasi memukat berpasangan boleh mempertunjukkan" dengan perkataan "Setiap vesel yang panjangnya 20 meter atau lebih yang terlibat dalam operasi memukat berpasangan hendaklah mempertunjukkan"; dan
- (iii) dengan memasukkan selepas perenggan (b) perenggan yang berikut:

"(c) Sesuatu vesel yang panjangnya kurang daripada 20 meter yang terlibat dalam operasi memukat, sama ada menggunakan peralatan demersal atau pelagik atau terlibat dalam operasi memukat berpasangan, boleh mempertunjukkan lampu-lampu yang ditetapkan dalam Seksyen 2(a) atau (b), mengikut mana yang bersesuaian."; dan

- (e) dalam KEPILAN IV, dalam perenggan 1(o) dengan memasukkan selepas perkataan "radio" perkataan "termasuk transponder radar kraf penyelamat."

Dibuat 1 November 1999.  
[KP/JL/0.154; PN(PU)<sup>3</sup>199/XIV]

DATO' SERI DR. LING LIONG SIK  
Menteri Pengangkutan

#### MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952

##### MERCHANT SHIPPING (COLLISION REGULATIONS) (AMENDMENT) ORDER 2000

In exercise of the powers conferred by section 252 of the Merchant Shipping Ordinance 1952 [Ord. 70/52], the Minister makes the following order:

##### Citation

1. This order may be cited as the **Merchant Shipping (Collision Regulations) (Amendment) Order 2000**.

##### Amendment of Schedule

2. The Schedule to the Merchant Shipping (Collision Regulations) Order 1984 [P.U. (A) 438/84] is amended—

- (a) in "PART B—STEERING AND SAILING RULES" under the title "Section I—Conduct of Vessels in any Condition of Visibility," in Rule 10—

- (i) by substituting for paragraph (d) the following paragraph:

"(d) A vessel shall not use an inshore traffic zone when she can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent

traffic separation scheme. However, vessels of less than 20 metres in length, sailing vessels and vessels engaged in fishing may use the inshore traffic zone.”; and

- (ii) by inserting after paragraph (d) the following paragraph:

“(da) Notwithstanding Rule 10(d), a vessel may use an inshore traffic zone when *en route* to or from a port, offshore installation or structure, pilot station or any other place situated within the inshore traffic zone, or to avoid any immediate danger.”;

- (b) in “PART C—LIGHTS AND SHAPES” in Rule 26—

- (i) in subparagraph (b)(i) and subparagraph (c)(i), by deleting the words “a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket”; and

- (ii) by substituting for paragraph (d) the following paragraph:

“(d) The additional signals described in Annex II of these Regulations apply to a vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing.”;

- (c) in ANNEX I—

- (i) in Section 3 by inserting after paragraph (c) the following paragraph—

“(d) When only one masthead light is prescribed for a power driven vessel, this light shall be placed in front of amidships, except that a vessel of less than 20 metres in length need not place this light in front of amidships but shall place it as practicable as possible near the front of amidships.”;

- (ii) in Section 9—

- (A) by renumbering paragraph (b) as subparagraph (b)(i); and

- (B) by inserting after subparagraph (b)(i) the following subparagraph:

“(ii) If it is impracticable to comply with Section 9 (b)(i) by exhibiting only one all round light, two all round lights shall be used suitably positioned or screened so that they appear as far as practicable, as one light at a distance of one mile.”; and

- (iii) by inserting after Section 12 the following section:

“12A. *High speed craft*

The masthead light of high speed craft with a length to breadth ratio of less than 3.0 may be placed at a height related to the breadth of the craft lower than that prescribed in Section 2(a)(i) of this Annex, provided that the base angle of the isosceles triangle formed by the sidelights and masthead light, when seen in end elevation, is not less than 27 degrees.”

(d) in ANNEX II in Section 2—

(i) in paragraph (a) by substituting for the words "Vessels when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, may exhibit" the words "Vessels of 20 metres or more in length when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear, shall exhibit";

(ii) in paragraph (b) by substituting for the words "Each vessel engaged in pair trawling may exhibit" the words "Each vessel of 20 metres or more in length engaged in pair trawling shall exhibit"; and

(iii) by inserting after paragraph (b) the following paragraph:

"(c) A vessel of less than 20 metres in length engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear or engaged in pair trawling, may exhibit the lights prescribed in Section 2(a) or 2(b), whichever is appropriate."; and

(e) in ANNEX IV, paragraph 1(o) by inserting after the word "system" the words "including survival craft radar transponders."

Made 1 November 1999.

[KP/JL/0.154; PN(PU<sup>2</sup>)199/XIV]

DATO' SERI DR. LING LIONG SIK  
Minister of Transport

P.U. (A) 105.

# ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR 1952

PERINTAH PERKAPALAN SAUDAGAR (PERATURAN-PERATURAN PELANGGARAN)  
(KAEDAH-KAEDAH BAGI VESEL YANG BELAYAR MENERUSI SELAT MELAKA  
DAN SELAT SINGAPURA) 2000

PADA menjalankan kuasa yang diberikan oleh seksyen 252 Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [Ord. 70/52], Menteri membuat perintah yang berikut:

## Nama

1. Perintah ini bolehlah dinamakan **Perintah Perkapalan Saudagar (Peraturan-Peraturan Pelanggaran) (Kaedah-Kaedah bagi Vesel yang Belayar menerusi Selat Melaka dan Selat Singapura) 2000.**

## Peraturan-peraturan pelanggaran

2. (1) Kaedah-kaedah pindaan bagi vesel yang belayar menerusi Selat Melaka dan Selat Singapura yang dinyatakan dalam Kepilan 1. SN/Circ. 198 yang diterima pakai oleh Komite Keselamatan Maritim bagi Pertubuhan Antarabangsa Maritim pada sesi ke enam puluh sembilan, 11 Mei hingga 20 Mei 1998, yang dinyatakan dalam Jadual kepada Perintah ini hendaklah menjadi dan mempunyai kuat kuasa sebagai peraturan-peraturan pelanggaran bagi maksud Ordinan sebagai peraturan-peraturan

(2) Perintah ini hendaklah menjadi tambahan kepada dan bukannya menggantikan Perintah Perkapalan Dagang (Peraturan-Peraturan Pelanggaran) 1984 [P.U. (A) 438/84].

#### **Pembatalan**

3. Perintah Perkapalan Dagang (Peraturan-Peraturan Pelanggaran) (Kaedah-Kaedah bagi Vesel yang Belayar menerusi Selat Melaka dan Selat Singapura 1984 [P.U. (A) 439/84] dibatalkan.

#### **JADUAL**

Perenggan 2(1)

#### **KEPILAN 1**

LANGKAH-LANGKAH ARAH JALAN SELAIN DARIPADA SKIM PEMISAHAN  
LALULINTAS

KAEDAH-KAEDAH PINDAAN BAGI VESEL YANG BELAYAR MENERUSI SELAT  
MELAKA DAN SELAT SINGAPURA

#### **I. Takrif**

Bagi maksud Kaedah-Kaedah ini takrif yang berikut hendaklah terpakai:

1. Suatu vesel yang mempunyai drauf 15 meter atau lebih hendaklah disifatkan sebagai vesel drauf dalam.
2. Suatu tanker seberat 150000 tan berat muatan dan ke atas hendaklah disifatkan sebagai kapal pengangkut mentah sangat besar (VLCC).

Catatan: Takrif di atas tidak menjejaskan takrif "vesel yang terkongkong oleh draufnya" yang diperihalkan dalam Kaedah 3(h) Peraturan-Peraturan Antarabangsa mengenai Pencegahan Pelanggaran di Laut 1972.

#### **II. Peruntukan Am**

1. Vesel drauf dalam dan VLCC hendaklah ada pelepasan bawah lunas sekurang-kurangnya 3.5 meter pada setiap masa sepanjang laluan menerusi Selat Melaka dan Selat Singapura dan hendaklah juga mengambil segala langkah pengawasan keselamatan yang perlu, apabila belayar menerusi skim pemisahan lalulintas.
2. Nakhoda vesel drauf dalam dan VLCC hendaklah memberi perhatian tertentu kepada kongkongan pelayaran apabila merancang laluan mereka menerusi Selat-Selat itu.
3. Semua vesel drauf dalam dan VLCC yang belayar dalam skim pemisahan lalulintas adalah disyorkan supaya menggunakan khidmat malim negara berkenaan apabila khidmat itu boleh didapati.

4. Vesel hendaklah mengambil kira kawasan awasan di mana lalulintas melintasi mungkin dihadapi dan berada dalam keadaan bersiap sedia yang maksimum untuk bertindak dalam kawasan ini.

### III. Kaedah-Kaedah

- Kaedah 1 Vesel drauf dalam yang menghala ke timur hendaklah menggunakan jalan arah air dalam yang ditetapkan.
- Kaedah 2 Vesel drauf dalam yang menghala ke timur yang belayar di jalan arah air dalam di Terusan Phillip dan Selat Singapura hendaklah setakat mana yang praktik, mengelak daripada memotong.
- Kaedah 3 Semua vesel yang belayar dalam skim pemisahan lalulintas hendaklah belayar mengikut lorong lalulintas yang patut mengikut arah umum aliran lalulintas bagi lorong itu dan mengekalkan dengan seberapa bolehnya haluan yang tetap, konsisten dengan pelayaran yang selamat.
- Kaedah 4 Semua vesel yang mempunyai kecacatan yang menjejaskan keselamatan kendalian hendaklah mengambil langkah-langkah yang sesuai untuk mengatasi kecacatan ini sebelum memasuki Selat Melaka dan Selat Singapura.
- Kaedah 5 Sekiranya berlaku kecemasan atau kerosakan pada vesel di lorong lalulintas, vesel itu hendaklah setakat mana yang praktik dan selamat, meninggalkan lorong itu dengan menghala ke sebelah kanan.
- Kaedah 6 (a) Vesel yang belayar mengikut lorong yang menghala ke barat skim pemisahan lalulintas "Di Selat Singapura" apabila menghampiri rumah api Raffles hendaklah belayar dengan hemat, dengan mengambil ingatan sistem amaran tempatan dan mematuhi Kaedah 18(d) Peraturan-Peraturan Antarabangsa mengenai Pencegahan Pelanggaran di Laut 1972, mengelak daripada menghalang laluan selamat suatu vesel yang terkonkong oleh draufnya yang menunjukkan isyarat yang dikehendaki oleh Kaedah 28 dan yang terpaksa melintasi lorong skim yang menghala ke barat untuk menghampiri kemudahan tambatan poin tunggal (kedudukan yang hampir 01° 11'42 U, 103° 47'50 T daripada Terusan Phillip).
- (b) Vesel yang belayar di skim pemisahan lalulintas apabila menghampiri mana-mana kawasan awasan hendaklah belayar dengan hemat, dengan mengambil ingatan sistem amaran tempatan dan mematuhi Kaedah 18(d) Peraturan-Peraturan Antarabangsa mengenai Pencegahan Pelanggaran di Laut 1972, mengelak daripada menghalang laluan selamat suatu vesel yang terkonkong oleh draufnya yang menunjukkan isyarat yang dikehendaki oleh Kaedah 28 dan yang terpaksa melintasi kawasan awasan itu.

- (c) Maklumat berkaitan dengan pergerakan kapal yang terkongkong oleh draufnya sebagaimana yang disebut dalam perenggan (a) dan (b) di atas akan diberikan melalui siaran radio. Butir-butir siaran itu adalah disebarluaskan melalui Notis kepada Pelaut. Semua vesel yang belayar di kawasan skim pemisahan lalulintas hendaklah memonitorkan siaran radio dan mengambil kira maklumat yang diterima.

**Kaedah 7** VLCC dan vesel drauf dalam yang belayar di Selat Melaka dan Selat Singapura hendaklah, setakat mana yang selamat dan praktik, belayar dengan kelajuan tidak melebihi 12 knot ikut kelajuan sebenar di kawasan berikut:

- (a) di skim pemisahan lalulintas One Fathom Bank;  
(b) jalan arah air dalam di Terusan Phillip dan di Selat Singapura; dan  
(c) lorong menghala ke barat di antara kedudukan  $01^{\circ} 12'.51$  U  $103^{\circ} 52'.25$  T dengan  $01^{\circ} 11'.59$  U  $103^{\circ} 50'.31$  T dan di antara kedudukan  $01^{\circ} 11'.13$  U  $103^{\circ} 49'.18$  T dengan  $01^{\circ} 08'.65$  U  $103^{\circ} 44'.40$  T.

**Kaedah 8** Semua vesel yang belayar dalam sistem arah jalan di Selat Melaka dan Selat Singapura hendaklah mengekalkan setiap masa suatu kelajuan yang selamat bersesuaian dengan pelayaran selamat, hendaklah belayar dengan hemat, dan hendaklah berada dalam keadaan bersiap sedia yang maksimum untuk bertindak.

- Kaedah 9** (a) Vesel yang dipasang dengan radio perhubungan VHF dikehendaki menyertai dalam sistem pelaporan kapal yang diterima pakai oleh Pertubuhan.  
(b) VLCC dan vesel drauf dalam yang belayar di Selat Melaka dan Selat Singapura adalah dinasihatkan untuk mengumumkan lapan jam sebelum memasuki sistem pemisahan lalulintas, maklumat pelayaran dengan memberi nama, tanan berat muatan, drauf, kelajuan dan waktu-waktu melalui rumah api One Fathom Bank, rumah api Raffles dan rumah api Horsburgh. Tundaan yang rumit dan sukar dikawal adalah juga dinasihatkan supaya mengumumkan maklumat yang serupa.

**Kaedah 10** Semua vesel yang belayar di Selat Melaka dan Selat Singapura adalah diminta untuk melaporkan melalui radio kepada pihak berkuasa pantai yang terdekat tentang apa-apa kerosakan atau pincang tugas alat bantuan pelayaran di Selat atau apa-apa alat bantuan yang terkeluar kedudukannya di Selat.

**Kaedah 11** Negara bendera, tuan empunya dan pengendali hendaklah memastikan bahawa vesel mereka dilengkapi secukupnya mengikut konvensyen/syor antarabangsa yang berkenaan.

#### IV. Amaran

Pelaut diberi amaran bahawa lalulintas tempatan mungkin tidak sedar akan adanya peraturan-peraturan dan amalan-amalan pelaut yang dipersetujui di peringkat antarabangsa dan yang mungkin ditemui dalam atau dekat dengan skim pemisahan lalulintas, dan hendaklah mengambil apa-apa langkah awasan yang mungkin dikehendaki mengikut amalan biasa pelaut atau mengikut hal keadaan khas sesuatu kes itu.

Dibuat 1 November 1999.

[KP/BM/JL/0.154 Jd. 2; PN(PU<sup>3</sup>)199/XV]

DATO' SERI DR. LING LIONG SIK  
*Menteri Pengangkutan*

#### MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952

MERCHANT SHIPPING (COLLISION REGULATIONS) (RULES FOR VESSELS NAVIGATING THROUGH THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE) ORDER 2000

In exercise of the powers conferred by section 252 of the Merchant Shipping Ordinance 1952 [*Ord. 70/52*], the Minister makes the following order:

#### Citation

1. This order may be cited as the **Merchant Shipping (Collision Regulations) (Rules for Vessels Navigating through the Straits of Malacca and Singapore) Order 2000**.

#### Collision regulations

2. (1) The amended rules for vessels navigating through the Straits of Malacca and Singapore as set out in the Annex 1 of SN/Circ. 198 adopted by the Maritime Safety Committee of the International Maritime Organisation at its sixty-ninth session, 11 May to 20 May 1998 set out in the Schedule of this Order shall constitute and have effect as the collision regulations for the purposes of the Ordinance.

(2) This Order shall be in addition to and not in substitution for the Merchant Shipping (Collision Regulations) Order 1984 [*P.U. (A) 438/84*].

#### Revocation

3. The Merchant Shipping (Collision Regulations) (Rules for Vessels Navigating through the Straits of Malacca and Singapore) Order 1984 [*P.U. (A) 439/84*] is revoked.

## SCHEDULE

## Paragraph 2(1)

## ANNEX 1

## ROUTEING MEASURES OTHER THAN TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

AMENDED RULES FOR VESSELS NAVIGATING THROUGH THE STRAITS OF  
MALACCA AND SINGAPORE**I. Definitions**

For the purposes of these Rules the following definitions shall apply:

1. A vessel having a draught of 15 metres or more shall be deemed to be a deep draught vessel.
2. A tanker of 150000 dwt and above shall be deemed to be a very large crude carrier (VLCC).

Note: The above definitions do not prejudice the definition of "vessel constrained by her draught" described in the Rule 3(h) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972.

**II. General Provisions**

1. Deep draught vessels and VLCCs shall allow for an under keel clearance of at least 3.5 metres at all times during the entire passage through the Straits of Malacca and Singapore and shall also take all necessary safety precautions, when navigating through the traffic separation schemes.
2. Masters of deep draught vessels and VLCCs shall have particular regard to navigational constraints when planning their passage through the Straits.
3. All deep draught vessels and VLCCs navigating within the traffic separation schemes are recommended to use the pilotage service of respective countries when they become available.
4. Vessels shall take into account the precautionary areas where crossing traffic may be encountered and be in a maximum state of manoeuvring readiness in these areas.

**III. Rules**

Rule 1 Eastbound deep draught vessels shall use the designated deep water routes.

Rule 2 Eastbound deep draught vessels navigating in the deep-water routes in Phillip Channel and Singapore Strait shall as far as practicable, avoid overtaking.

- Rule 3 All vessels navigating within the traffic separation scheme shall proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane and maintain as steady a course as possible, consistent with safe navigation.
- Rule 4 All vessels having defects affecting operational safety shall take appropriate measures to overcome these defects before entering the Straits of Malacca and Singapore.
- Rule 5 In the event of an emergency or breakdown of a vessel in the traffic lane, the vessel shall as far as practicable and safe, leave the lane by pulling out to the starboard side.
- Rule 6 (a) Vessels proceeding in the westbound lane of the traffic separation scheme "In the Singapore Strait" when approaching Raffles lighthouse shall proceed with caution, taking note of the local warning system and compliance with Rule 18(d) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught which is exhibiting the signals required by Rule 28 and which is obliged to cross the westbound lane of the scheme in order to approach the single point mooring facility (in approximate position 01° 11'.42N, 103° 47'.50E from Phillip Channel).
- (b) Vessels proceeding in the traffic separation schemes when approaching any of the precautionary areas shall proceed with caution, taking note of the local warning system and in compliance with Rule 18(d) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught which is exhibiting the signals required by Rule 28 and which is obliged to cross that precautionary area.
- (c) Information relating to the movement of ships constrained by their draught as referred to in paragraphs (a) and (b) above will be given by radio broadcasts. The particulars of such broadcasts are promulgated by Notices to Mariners. All vessels navigating in the area of the traffic separation scheme should monitor these radio broadcasts and take account of the information received.
- Rule 7 VLCCs and deep draught vessels navigating in the Straits of Malacca and Singapore shall, as far as it is safe and practicable, proceed at a speed of not more than 12 knots over in the ground in the following areas:
- (a) at One Fathom Bank traffic separation scheme;
- (b) deep-water routes in the Phillip Channel and in Singapore Strait; and
- (c) westbound lanes between positions 01° 12'.51 N 103° 52'.25 E and 01° 11'.59 N 103° 50'.31 E and between position 01° 11'.13 N 103° 49'.18 E and 01° 08'.65 N 103° 44'.40 E.

- Rule 8 All vessels navigating in the routeing system of the Straits of Malacca and Singapore shall maintain at all times a safe speed consistent with safe navigation, shall proceed with caution, and shall be in a maximum state of manoeuvring readiness.
- Rule 9 (a) Vessels which are fitted with VHF radio communication are to participate in ship reporting system adopted by the Organization.
- (b) VLCCs and deep draught vessels navigating in the Straits of Malacca and Singapore are advised to broadcast, eight hours before entering the traffic separation schemes, navigational information giving name, deadweight tonnage, draught, speed and times of passing One Fathom Bank lighthouse, Raffles lighthouse and Horsburgh lighthouse. Difficult and unwieldy tows are also advised to broadcast similar information.
- Rule 10 All vessels navigating in the Straits of Malacca and Singapore are requested to report by radio to the nearest shore authority any damage to or malfunction of the aids to navigation in the Straits, or any aids out of position in the Straits.
- Rule 11 Flag States, owners and operators should ensure that their vessels are adequately equipped in accordance with the appropriate international conventions/recommendations.

#### IV. Warning

Mariners are warned that local traffic could be unaware of the internationally agreed regulations and practices of seafarers and may be encountered in or near the traffic separation schemes, and should take any precautions which may be required by the ordinary practice of seamen or by the special circumstances of the case.

Made 1 November 1999.  
[KP/BM/JL/0.154 Jd. 2; PN(PU<sup>2</sup>)199/XV]

DATO' SERI DR. LING LIONG SIK  
*Minister of Transport*

P.U. (A) 106.

#### AKTA CUKAI PENDAPATAN 1967

PERINTAH CUKAI PENDAPATAN (PENGECUALIAN) (No. 21) 1999

#### PEMBETULAN

DALAM P.U. (A) yang disiarkan pada 30 Disember 1999, masukkan perkataan "P.U. (A) 516-A" pada baris sebelum perkataan "AKTA CUKAI PENDAPATAN 1967".