



MALAYSIA

Warta Kerajaan
SERI PADUKA BAGINDA
DITERBITKAN DENGAN KUASA

HIS MAJESTY'S GOVERNMENT GAZETTE
PUBLISHED BY AUTHORITY

Jil. 29
No. 5

28hb Februari 1985

TAMBAHAN No. 12
PERUNDANGAN (A)

P.U. (A) 84.

AKTA PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH
KESELAMATAN) 1984

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM (LANGKAH-
LANGKAH KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN PETROLEUM
MELALUI AIR) 1985

SUSUNAN PERATURAN-PERATURAN

BAHAGIAN I

PERMULAAN

Peraturan

1. Nama dan mula berkuatkuasa.
2. Tafsiran.

BAHAGIAN II

PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI AIR

3. Tempat berlabuh petroleum berbahaya, kawasan larangan, kawasan pelabuhan yang berbahaya dan yang tidak berbahaya.
4. Prosedur bagi pemeriksaan dan pengimportan.

Peraturan

5. Permohonan untuk mendapatkan permit.
6. Pemunggaan petroleum.
7. Notis eksport.
8. Penyeliaan oleh seseorang yang kompeten.
9. Peruntukan yang mesti dipatuhi oleh mana-mana vesel yang membawa petroleum dalam mana-mana pelabuhan.
10. Lesen dan perakuan.
11. Petroleum Kelas IA, Kelas IB dan Kelas IC dalam kawasan larangan sesuatu pelabuhan.
12. Petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC di dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan.
13. Petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC di dalam kawasan tak merbahaya sesuatu pelabuhan.
14. Syarat-syarat apabila membawa petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC sebagai kargo di atas geladak kapal, Kapal perdagangan terhad, dll.
15. Kuantiti petroleum Kelas IA, Kelas IB, Kelas IC di atas geladak.
16. Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak.
17. Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III sebagai kargo geladak.
18. Kaedah-kaedah di dalam kawasan larangan sesuatu pelabuhan.
19. Kaedah-kaedah di dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan.
20. Kaedah-kaedah di dalam kawasan tak merbahaya sesuatu pelabuhan.
21. Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III atau Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC bukan secara pukal.
22. Menambat di dermaga mana-mana pelabuhan.
23. Dilarang merokok atau ada api, dsb, atas vesel.
24. Peruntukan-peruntukan berhubung dengan tali ikat kapal kawat atau tali.
25. Pemberhentian vesel, dll., yang membawa petroleum Kelas I, Kelas II dan Kelas III sebagai kargo.
26. Nakhoda hendaklah memastikan.
27. Menempatkan jaga.
28. Penggunaan penukul besi dan penukul keluli dll., adalah dilarang.

Peraturan

29. Dilarang menyerpih, melekang atau menukul besi atau keluli.
30. Lelasan petroleum dalam bentuk cecair atau wap dilarang.
31. Wap yang merbahaya.
32. Perakuan hendaklah dikemukakan.
33. Pemeriksaan sebelum pembaikan, dll.
34. Perakuan sebelum pembaikan.
35. Perwakilan fungsi oleh Ketua Pemeriksa Kapal.
36. Fee.
37. Larangan apabila cecair yang mudah terbakar berada di atas bot atau lancang yang serupa itu.
38. Penalti.
39. Peraturan-peraturan tidak dipakai.
40. Pemansuhan dan kecualian.

JADUAL.

AKTA PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH
KESELAMATAN) 1984

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH
KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI AIR)
1985

Akta 305 PADA menjalankan kuasa-kuasa yang diberi oleh seksyen 45 Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984. Menteri membuat peraturan-peraturan yang berikut:

BAHAGIAN I
PERMULAAN

Nama dan mula berkuasa 1. Peraturan-Peraturan ini bolehlah dinamakan **Peraturan-Peraturan Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) (Pengangkutan Petroleum melalui Air) 1985** dan hendaklah mula berkuatkuasa pada 1hb Mac 1985.

Tatutan 2. (1) Dalam Peraturan-Peraturan ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain, perkataan-perkataan dan ungkapan-ungkapan hendaklah mempunyai erti yang sama seperti dalam Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984.

(2) Bagi maksud Peraturan-Peraturan ini—

“Badan Pengelasan” hendaklah bererti Badan Pengelasan yang diendors oleh Ketua Pemeriksa Kapal;

*Ord. 70/52,
Sabah Ord. 11/60,
Sarawak
Ord. 2/60* “kapal ke negara asing”, “kapal perdagangan serantau” dan “kapal perdagangan terhad” hendaklah mempunyai erti yang sama seperti dalam Ordinan Perkapalan Dagang 1952, Ordinan Perkapalan Dagang 1960 Sabah dan Ordinan Perkapalan Dagang 1960 Sarawak;

Ord. 70/52 “Ketua Pemeriksa Kapal” ertinya orang yang dilantik di bawah subseksyen (2) seksyen 10 Ordinan Perkapalan Dagang 1952;

Akta 235 “pegawai kanan Kastam” hendaklah mempunyai erti yang sama seperti dalam Akta Kastam 1967;

“Pertubuhan Kelautan Antarabangsa” ertinya pertubuhan yang dahulunya dikenali sebagai Pertubuhan Perundingan Kelautan Antara Kerajaan yang ditubuhkan oleh Konvensyen dalam Pertubuhan Perundingan Kelautan Antara Kerajaan 1948;

“pihak berkuasa yang diiktiraf” ertinya Ketua Pemeriksa Kapal, Badan Pengelasan atau pihak berkuasa kebangsaan negara bendera vesel itu, mengikut mana yang berkenaan; dan

"vesel" hendaklah disifatkan sebagai vesel yang dibina untuk membawa petroleum atau petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC secara pukal atau untuk membawa petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC dalam pek mengikut mana yang berkenaan, dan vesel itu hendaklah—

- (a) memiliki suatu perakuan yang dikeluarkan oleh suatu Badan Pengelasan yang diendorskan bagi maksud ini oleh Ketua Pemeriksa Kapal yang memperakui bahawa vesel itu telah dibina sedemikian; atau
- (b) diperakui oleh Ketua Pemeriksa Kapal sebagai telah dibina sedemikian.

BAHAGIAN II

PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI AIR

3. (1) Bagi maksud Peraturan-Peraturan ini, kawasan-kawasan yang dinyatakan dalam ruang kedua, ketiga, keempat dan kelima Jadual Pertama adalah, masing-masingnya, tempat berlabuh petroleum berbahaya, kawasan larangan, kawasan yang berbahaya dan kawasan yang tidak berbahaya bagi pelabuhan-pelabuhan yang dinyatakan bersetentangan dengannya dalam ruang pertama Jadual tersebut:

Tempat berlabuh petroleum berbahaya, kawasan larangan, kawasan pelabuhan yang berbahaya dan yang tidak berbahaya.

Dengan syarat bahawa Menteri boleh, dari semasa ke semasa, melalui pemberitahuan dalam *Warta*, meminda Jadual tersebut.

(2) Vesel yang dimuatkan dengan petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC, jika bagi maksud pengendalian dan pemunggahan petroleum kelas-kelas tersebut, hanya boleh berlabuh atau ditambat dalam tempat berlabuh petroleum berbahaya manamana pelabuhan yang dinyatakan dalam Jadual Pertama melainkan jika dibenarkan selainnya oleh Pegawai Pelabuhan yang kebenarannya hendaklah diberikan secara bertulis.

4. (1) Sebaik sahaja sesuatu vesel yang membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III tiba, atau seberapa segera yang boleh selepas itu, nakhoda, pemunya, ejen atau konsaini hendaklah menghantar kepada Inspektor suatu notis dalam Bahagian I Borang A Jadual Kedua dengan memberi nama vesel, kuantiti dan jenis petroleum di atas vesel, nama nakhoda, pemunya, ejen atau konsaini dan apa-apa maklumat lain yang dikehendaki untuk membolehkan Inspektor menjalankan penyiasatan yang memuaskan hati.

Prosedur bagi pemeriksaan dan pengimportan.

(2) Sebaik sahaja menerima notis yang disebutkan dalam perenggan (1), Inspektor boleh menaiki vesel dan mengambil sampel untuk diuji.

(3) Sebaik sahaja selesai ujian itu, Inspektor itu hendaklah mengeluarkan suatu perakuan seperti dalam Bahagian II Borang A Jadual Kedua kepada Pegawai Pelabuhan bersama dengan notis seperti dalam Bahagian I Borang A yang disebutkan dalam perenggan (1).

(4) Jika Inspektor tidak memerlukan apa-apa pemeriksaan, dia hendaklah dengan serta-merta menghantar Bahagian II Borang A kepada Pegawai Pelabuhan dan memberitahu Pegawai Pelabuhan tentang adanya petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic di atas vesel.

Permohonan
untuk
mendapatkan
permit.

5. Tiap-tiap permohonan untuk mendapatkan permit bagi mendaratkan atau memindahkalkan apa-apa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III hendaklah dibuat secara bertulis dan dibuat kepada Pegawai Pelabuhan dan jika perlu, kepada Pegawai Pelabuhan yang paling hampir melalui seorang Inspektor. Tiap-tiap permohonan dan tiap-tiap permit hendaklah seperti dalam Bahagian I dan Bahagian III Borang A Jadual Kedua.

Pemunggaran
petroleum.

6. Setelah Inspektor menaiki mana-mana vesel dan sama ada telah mengambil sampel untuk diuji atau mendapati tidak perlu dibuat apa-apa pemeriksaan sedemikian, Pegawai Pelabuhan boleh, dengan izin Inspektor atau oleh sesuatu sebab yang tertentu, enggan memberikan kebenaran kepada nakhoda, pemunya, ejen atau konsaini petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III untuk memunggah petroleum ke dalam laiter atau ke pantai:

Dengan syarat bahawa—

- (i) jika Inspektor telah mengambil sampel daripada petroleum, tiada petroleum boleh didaratkan sehingga Pegawai Pelabuhan telah menerima laporan Inspektor;
- (ii) mengenai vesel yang membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III secara pukal, kebenaran boleh diberikan oleh Pegawai Pelabuhan untuk memunggah petroleum terus ke dalam tangki pemasangan pukal; dan
- (iii) tiada apa jua pun yang terkandung dalam Peratutan-Peraturan ini boleh disifatkan sebagai membenarkan pemunggaran apa-apa petroleum yang berupa barang-barang kena duti tanpa kebenaran seseorang pegawai kanan Kastam.

Notis
eksport.

7. Ejen atau nakhoda mana-mana vesel yang hampir akan meninggalkan pelabuhan di Malaysia dengan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di atas veselnya hendaklah memberi notis secara bertulis kepada Pegawai Pelabuhan mengenai maksudnya untuk membawa petroleum itu sebagai kargo dan mengenai kuantiti maksimum yang dimaksudkan hendak dibawa. Notis itu hendaklah diberi tidak kurang daripada enam jam sebelum memohon kelulusan pelabuhan.

Penyeliaan
oleh
seseorang
yang
kompeten.

8. Tiada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic boleh, semasa berada di dalam had mana-mana pelabuhan, dikeluarkan daripada mana-mana vesel dalam mana ia dibawa kecuali di bawah penyeliaan langsung seseorang yang kompeten.

9. Mana-mana vesel yang membawa petroleum dalam mana-mana pelabuhan hendaklah mematuhi yang berikut:

Petuntutan
yang mesti
dipatuhi
oleh
mana-mana
vesel yang
membawa
petroleum
dalam
mana-mana
pelabuhan

(a) tiada pemuatan atau pemunggaan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau air balast boleh dijalankan di mana-mana tempat selain daripada tempat yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan dari semasa ke semasa;

(b) sebelum apa-apa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic yang terkandung di dalam dram atau bekas-bekas lain dikeluarkan daripada vesel itu, ruang muatan vesel itu hendaklah diganti udara keseluruhannya;

(c) selepas semua petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic dipindahkan daripada mana-mana vesel yang membawa petroleum, ruang muatan dan tangki vesel itu hendaklah dijadikan bebas daripada gas kecuali jika vesel itu—

(i) Meninggalkan pelabuhan dengan serta-merta selepas sahaja memunggah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic;

(ii) berada di situ hanya bagi maksud membawa ke atas vesel, bunker, barang-barang atau balast; atau

(iii) berada di situ bagi apa-apa maksud lain sebagaimana yang diluluskan oleh Pegawai Pelabuhan:

Dengan syarat bahawa jika vesel terus berada di pelabuhan itu bagi maksud-maksud yang diperuntukkan dalam subperenggan (ii) dan (iii), tangki-tangki itu ditutup dengan serta-merta selepas sahaja petroleum itu telah dipunggah dan tidak dibuka semula semasa vesel itu berada dalam pelabuhan itu kecuali—

(i) untuk mengullej atau menduga dalam semasa sedang mengisi atau membuang air balast;

(ii) dengan kebenaran Pegawai Pelabuhan;

(d) pemuatan atau pemunggaan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau air balast, dan pemasangan dan penanggalan hos tidak dibenarkan di antara matahari masuk dengan matahari naik melainkan jika—

(i) pencahayaan selamat yang mencukupi disediakan di atas kapal dan kelengkapan yang digunakan bagi pencahayaan itu sedang atau telah direkabentuk, dibina dan disenggara mengikut apa-apa kaedah yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal;

- (ii) pencahayaan selamat yang mencukupi disediakan di pantai untuk menerangi vesel itu apabila berada di sisi pengkalan:

Dengan syarat bahawa jika sesuatu kemalangan berlaku semasa memuatkan atau memunggah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau semasa mengisi atau membuang air balast di antara matahari masuk dengan matahari naik dan—

- (i) loji paip atau sambungannya perlu dibaiki; atau
- (ii) terdapat gangguan dengan apa-apa cara kepada aliran tak terganggu petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau air balast.

pengendalian pemuatan atau pemunggaan atau pengisian atau pembuangan itu hendaklah dihentikan dan tidak boleh dimulakan sehingga langkah-langkah keselamatan yang mencukupi telah diambil;

- (e) api atau cahaya buatan tidak boleh berada di atas mana-mana vesel dari masa ruang muatan atau tangki sesuatu vesel yang membawa petroleum mula-mula dibuka bagi maksud memuatkan atau memunggah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau mengisi atau membuang air balast sehingga ke suatu masa apabila ruang muatan atau tangki vesel itu telah ditutup dengan kukuhnya dan dalam hal pemunggaan atau pembuangan habis, ruang muatan atau tangki itu telah dijadikan bebas daripada gas sebagaimana yang dikehendaki di bawah perenggan (c) di atas kecuali bahawa kehendak ini tidak boleh—

- (i) menghalang penggunaan lampu, pemanas, dapur atau radas-radas lain, sama ada elektrik atau selainnya, yang direkabentuk dan dibina mengikut mana-mana kaedah yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal;
- (ii) melarang kerja memuat, memunggah, membalast, membebaskan gas atau mencuci tangki sesuatu vesel dalam keadaan yang diluluskan oleh Pegawai Pelabuhan dengan menggunakan kuasa yang dijana di atas vesel oleh loji elektrik atau enjin pembakaran dalam atau enjin stim yang direkabentuk, dibina, dipasang, ditempatkan dan disenggara mengikut mana-mana kaedah yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal atau dengan menggunakan kuasa stim atau elektrik yang dibekalkan dari pantai dan disambung melalui kelengkapan yang hendaklah mematuhi

kehendak-kehendak yang berkaitan dengan kelengkapan elektrik dan kehendak-kehendak yang berikut:

- (A) sambungan di antara kabel pantai dengan vesel itu hendaklah dibuat dengan menggunakan kotak sambungan yang direkabentuk, dibina, ditempatkan dan disenggara mengikut mana-mana kaedah yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal;
 - (B) kabel itu hendaklah daripada jenis yang bersalut mengikut suatu piawaian yang diluluskan atau kabel-kabel lain yang sama sesuai bagi maksud itu;
 - (C) radas, melalui suis pengubah atau alat kait panca, hendaklah dipasang di papan suis vesel atau di mana-mana papan terminal dalam vesel yang padanya kabel elektrik dari bekalan pantai disambung untuk menghalang bekalan pantai itu daripada disambung ke papan suis vesel semasa papan suis itu disambung ke loji penjanaan vesel; dan
 - (D) semua kelengkapan elektrik yang digunakan dalam atau berkaitan dengan bekalan pantai ke vesel hendaklah disenggara dalam keadaan yang sedemikian rupa bagi mencegah bahaya daripada kejutan atau kebakaran elektrik;
- (f) melainkan dengan kebenaran khas Pegawai Pelabuhan, semua bukaan daripada tangki kargo kecuali talian pelepas gas hendaklah bertutup semasa pemuatan atas pemunggaan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III atau pengisian atau pembuangan air balast kecuali—
- (i) penutup ullej atau lubang peninjauan yang tidak terletak dalam ruang yang tertutup atau sebahagiannya tertutup boleh dipindahkan untuk mengullej, menduga dalam atau menguji. Walau bagaimanapun penutup ullej atau lubang peninjauan itu hendaklah ditutup dengan sertamerta selepas sahaja kerja itu dilakukan melainkan jika ia telah dilindungi dengan secukupnya oleh penghalang nyala yang kuat dan tidak berkarat yang hendaklah—
 - (a) dijaga supaya bersih dan bebas daripada halangan; dan
 - (b) mempunyai dimensi ketebalan mengikut mana-mana kaedah yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal; atau

- (c) alat-alat kalis api lain yang mematuhi kehendak-kehendak Ketua Pemeriksa Kapal; dan
- (ii) penutup ullej atau lubang peninjauan yang tidak terletak dalam ruang yang tertutup atau sebahagiannya tertutup boleh dipindahkan untuk mengullej, menduga dalam atau menguji tetapi penutup ullej atau lubang peninjauan hendaklah ditutup dengan serta-merta selepas sahaja kerja dilakukan;
- (g) semua paip dan peralatan-peralatan lain yang digunakan dalam memuatkan atau memunggah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic secara pukal atau mengisi atau membuang air balast hendaklah bebas daripada kebocoran. Semua talian paip dan hos hendaklah, semasa dipasang untuk memuatkan atau memunggah petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III atau mengisi atau membuang air balast, dibumikan secara terus menerus dan dengan secukupnya dan diawasi dengan rapi;
- (h) pemunggaan dan pemuatan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic hendaklah dijalankan dengan penuh teliti dan jika dihentikan, tangki dan ruang muatan vesel itu hendaklah ditutup dengan serta-merta;
- (i) tiada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic yang dikandung boleh dipunggah di mana-mana pengkalan sehingga—
 - (i) vesel atau pengangkut yang menerima petroleum itu berada di tempatnya untuk menerima petroleum itu;
 - (ii) semua petroleum itu yang dipunggah di mana-mana pelabuhan hendaklah dengan serta-merta dipindahkan dari situ atau ke suatu tempat penstoran yang dilesen dengan sempurna;
- (j) tiada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic yang terkandung dalam dram atau bekas-bekas lain boleh dibawa ke vesel yang ke dalamnya ia akan dimuatkan sehinggalah vesel itu bersedia untuk menerima petroleum itu; dan
- (k) pemunya sesuatu vesel hendaklah mengambil segala langkah yang wajar untuk mencegah kemalangan yang disebabkan oleh kebakaran semasa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic sedang dipunggah atau dimuatkan atau air balast diisi atau dibuang atau semasa membebaskan gas atau mencuci tangki.

Lesen dan
petroleum

10. (1) Suatu lesen bagi sesuatu bot atau lancang yang serupa itu, sama ada dibina khusus untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau bukan untuk membawa petroleum itu atau kelas-kelas petroleum yang lain dalam kawasan yang dilarang, yang merbahaya dan yang tak merbahaya di sesuatu

pelabuhan, hendaklah seperti dalam Borang C Jadual Kedua dan tidak boleh dikeluarkan sehingga bot atau lancang yang serupa itu telah diperakui layak oleh Ketua Pemeriksa Kapal untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau kelas-kelas petroleum yang lain mengikut kehendak Jadual Ketiga.

(2) (i) Suatu perakuan seperti dalam Borang D Jadual Kedua untuk memuat dan membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau kelas-kelas petroleum yang lain di bawah geladak dalam bot pergerakan mekanis atau lancang yang serupa itu yang tidak dibina untuk membawa petroleum tidak boleh diberi sehingga bot itu atau lancang yang serupa itu telah diperiksa oleh Ketua Pemeriksa Kapal. Perakuan hendaklah tertakluk kepada apa-apa syarat sebagaimana yang diperuntukkan dalam Jadual Keempat yang pada pendapat Ketua Pemeriksa Kapal perlu dikenakan.

(ii) Apa-apa permohonan untuk mendapatkan suatu lesen atau perakuan di bawah subperaturan (1) dan (2) hendaklah dibuat secara bertulis dan dikemukakan kepada Ketua Pemeriksa Kapal sekurang-kurangnya dua puluh empat jam sebelum bot itu atau lancang yang serupa itu berlepas.

(3) Semua lesen dan perakuan yang disebut dalam peraturan ini adalah sah bagi tempoh setahun dan boleh dibatalkan pada bila-bila masa oleh orang yang memberinya.

11. Tiada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic boleh dimuatkan atau diangkut di dalam kawasan larangan sesuatu pelabuhan:

Petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic dalam kawasan larangan sesuatu pelabuhan.

Dengan syarat bahawa—

- (a) kuantiti petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic atau jumlah apa-apa petroleum yang tidak melebihi kemuatan 400 liter air boleh, dengan kelulusan bertulis Pegawai Pelabuhan, diangkut di dalam kawasan larangan dalam suatu vesel, bot atau lancang yang serupa itu yang telah diberikan lesen di bawah Borang C Jadual Kedua jika Kelas petroleum itu tidak dimaksudkan untuk dibawa dengan kapal sebagai kargo;
- (b) kuantiti yang tidak melebihi 400 liter boleh dimuatkan ke dalam sesuatu vesel, bot atau lancang yang serupa itu dalam kawasan larangan jika petroleum itu dikehendaki bagi kegunaan di atas vesel, bot atau lancang yang serupa itu.

12. (1) Pengangkutan dan pemuatan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic di dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan dibenarkan dengan syarat bahawa—

Petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan.

- (a) Kelas petroleum itu adalah untuk dipunggah atau telah dimuatkan di sesuatu pemasangan pantai di dalam kawasan merbahaya itu dan di bawa dalam vesel, bot atau

lancang yang serupa itu yang telah diberikan lesen di bawah Borang C Jadual Kedua untuk membawa Kelas petroleum itu di dalam kawasan merbahaya.

- (b) kuantiti seluruhnya yang dibawa dalam mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu disebut dalam perenggan (a) tidak melebihi 45,000 liter;
- (c) kuantiti yang tidak melebihi 400 liter boleh dimuatkan atau dibawa dalam mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan jika Kelas petroleum itu dikehendaki bagi kegunaan di atas vesel, bot atau lancang yang serupa itu.

(2) Pengisian semula bahan api ke dalam kapal terbang laut dengan menggunakan perahu pengisian semula bahan api daripada jenis yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal dan telah diberikan lesen dalam Borang C Jadual Kedua boleh dilakukan di dalam kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan dan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic boleh diangkut dan dipunggah oleh perahu-perahu itu setakat amaun yang ditetapkan dalam Borang C.

Petroleum
Kelas Ia,
Kelas Ib
dan Kelas
Ic dalam
kawasan
merbahaya
sesuatu
pelabuhan.

13. Pengangkutan dan pemuatan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic dalam kawasan tak merbahaya sesuatu pelabuhan dibenarkan dalam—

- (a) sesuatu vesel yang dibina untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic;
- (b) sesuatu bot atau lancang yang serupa itu yang telah diberikan lesen dalam Borang C Jadual Kedua untuk membawa Kelas Petroleum itu di dalam kawasan tak merbahaya itu;
- (c) sesuatu vesel yang telah diberi suatu perakuan oleh Ketua Pemeriksa Kapal dalam Borang D Jadual Kedua bagi membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic di bawah geladak;
- (d) sesuatu vesel, bot atau lancang yang serupa itu yang dibenarkan di bawah peraturan ini untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic di atas geladak.

Syarat-syarat
apabila
membawa
petroleum
Kelas Ia,
Kelas Ib atau
Kelas Ic
sebagai
kargo
di atas
peladak
kapal, kapal
perdagangan
terhad, dll.

14. Apabila petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic hendak dibawa sebagai kargo di atas geladak sesuatu kapal yang berulang alik atau yang pergi lebih jauh daripada had mana-mana pelabuhan di Malaysia, sesuatu kapal perdagangan terhad atau kapal dagang serantau atau kapal ke negara asing:

- (a) Kelas petroleum itu hendaklah dipagar dengan sempurnanya dan distor di atas geladak utama kapal itu pada jarak yang tidak kurang daripada sembilan meter dari apa-apa galli, serombong atau ekzos dan tidak

kurang daripada tiga meter dari mana-mana bahagian geladak yang diduduki atau boleh digunakan oleh penumpang; dan

- (b) Notis-notis yang mudah dilihat hendaklah ditampal bagi maksud menarik perhatian kepada bahaya akibat daripada merokok atau menyalakan mancis berhampiran dengan geladak kargo.

15. Kuantiti petroleum Kelas IA, Kelas IB atau Kelas IC yang dibawa sebagai kargo di atas geladak di bawah peraturan 14 tidak boleh melebihi:

Kuantiti petroleum Kelas IA, Kelas IB, atau Kelas IC di atas geladak.

- (a) 400 liter atas mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu dalam kawasan larangan atau kawasan merbahaya sesuatu pelabuhan;
- (b) 400 litre atas sesuatu kapal yang berulang-alik atau yang pergi hanya dalam lingkungan lima puluh kilometer dari mana-mana pelabuhan di Malaysia;
- (c) 300 liter bagi tiap-tiap 25,500 kilogram berat kasar sesuatu kapal perdagangan terhad, hingga ke maksimum 23,000 liter bagi sesuatu kapal penumpang dan 36,600 liter bagi sesuatu kapal kargo; atau
- (d) 3,600 liter atas kapal perdagangan terhad atau kapal dagang serantau atau kapal ke negara asing.

16. (1) Jika apa-apa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III dibawa sebagai kargo di bawah geladak dalam sesuatu bot atau lancang yang serupa itu yang dibina bukan untuk membawa petroleum secara pukal:

Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak.

- (a) Kelas petroleum itu hendaklah disimpan dalam ruang yang kedap air dan tidak boleh hampir dengan kargo-kargo lain dalam ruang muatan itu;
- (b) Kelas petroleum itu hendaklah diasingkan daripada ruang enjin dan dandang, ruang anak kapal, stor, palka rantai atau apa-apa kargo selain daripada petroleum oleh dua dinding sekatan yang cekap, dan daripada apa-apa apungan atau ruang air yang hanya boleh dimasuki melalui suatu lorong oleh satu dinding sekatan yang cekap;
- (c) persediaan dan laluan petak pembebas gas hendaklah memuaskan hati Ketua Pemeriksa Kapal;
- (d) apa-apa tin yang tidak dilindungi oleh pengalas dalam apa-apa bentuk atau apa-apa bentuk bekas logam yang tidak dilengkapi dengan penegar yang mencukupi, tidak boleh disimpan di bawah kotak-kotak berisi dram logam;
- (e) tin atau bekas-bekas yang disebut dalam perenggan (d) tidak boleh disimpan bertingkat-tingkat hingga melebihi lapan tingkat tingginya; dan

- (f) jika petroleum yang hendak dibawa termasuklah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic, pemuatan tidak boleh dimulakan sehingga suatu perakuan telah didapati daripada Ketua Pemeriksa Kapal yang memperakui bahawa peruntukan-peruntukan peraturan ini telah dipatuhi.

(2) Tiada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic boleh dibawa di bawah geladak dalam mana-mana kapal penumpang.

Petroleum
Kelas I, Kelas II
atau Kelas III
sebagai kargo
geladak

17. Jika petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III hendak dibawa sebagai kargo geladak dalam mana-mana vesel, atau dalam ruang muatan terbuka mana-mana bot tak bergeladak atau lancang yang serupa itu—

- (a) maka hendaklah ada jarak tidak kurang daripada tiga meter di antara kelas petroleum itu dengan galli memasak dan tidak kurang daripada 1.22 meter di antara kelas petroleum itu dengan hac bilik enjin, sarung dandang atau ekzos bot atau lancang yang serupa itu atau vesel itu;
- (b) kelas petroleum itu hendaklah disimpan dalam jarak tidak kurang daripada tiga meter dari mana-mana bahagian geladak yang diduduki atau boleh digunakan oleh penumpang; dan
- (c) notis-notis yang mudah dilihat hendaklah ditampalkan untuk menarik perhatian tentang bahaya akibat merokok atau menggunakan atau mendedahkan api tak bertutup berhampiran dengan petroleum kelas itu.

Kaedah-kaedah
di dalam kawasan
larangan sesuatu
pelabuhan

18. Dalam kawasan larangan mana-mana pelabuhan—

- (a) tiada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III boleh diangkut atau dimuatkan ke dalam mana-mana bot atau lancang yang serupa itu melainkan jika bot atau lancang yang serupa itu mempunyai suatu lesen seperti dalam Borang C Jadual Kedua;
- (b) tiada bot kayu atau lancang yang serupa itu boleh mengangkut petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III yang melebihi 23,000 liter;
- (c) tiada seorang pun boleh memuatkan atau memunggah lebih daripada 23,000 liter petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III ke dalam atau daripada mana-mana bot atau lancang yang serupa itu atau vesel yang ditambat di sisi mana-mana dermaga awam; dan
- (d) tiada seorang pun boleh memuatkan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak mana-mana vesel melainkan jika dia telah diberi suatu perakuan seperti dalam Borang D oleh Ketua Pemeriksa Kapal untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak.

19. Di dalam kawasan merbahaya mana-mana pelabuhan—

Kaedah-kaedah
di dalam kawasan
merbahaya se-
suaat pelabuhan.

- (a) tiada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III boleh dimuatkan atau diangkut dalam mana-mana bot atau lancang yang serupa itu melainkan jika bot atau lancang yang serupa itu telah diberikan lesen seperti dalam Borang C;
- (b) tiada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III yang melebihi 23,000 liter boleh dibawa di atas geladak mana-mana kapal, vesel, bot atau lancang yang serupa itu; dan
- (c) tiada seorang pun boleh memuatkan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak dalam mana-mana bot atau lancang yang serupa itu melainkan jika bot atau lancang yang serupa itu atau vesel itu telah diberikan suatu perakuan seperti dalam Borang D oleh Ketua Pemeriksa Kapal untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak.

20. Pemuatan dan pengangkutan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di dalam kawasan tak merbahaya sesuatu pelabuhan dibenarkan dalam—

Kaedah-kaedah
di dalam kawasan
tak merbahaya
sesuatu
pelabuhan.

- (a) sesuatu vesel yang dibina untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III atau apa-apa petroleum;
- (b) sesuatu bot atau lancang serupa itu yang telah dikeluarkan kepadanya suatu lesen seperti dalam Borang C untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III dalam kawasan tak merbahaya sesuatu pelabuhan;
- (c) sesuatu vesel yang telah diberikan suatu perakuan seperti dalam Borang D oleh Ketua Pemeriksa Kapal untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah geladak; dan
- (d) sesuatu vesel yang telah diberikan suatu permit untuk membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III di bawah atau di atas geladak ke pelabuhan-pelabuhan lain.

21. (1) Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III yang tidak dibawa secara pukal hendaklah dibawa sama ada—

Petroleum
Kelas I,
Kelas II
atau Kelas
III atau Kelas
Ia, Kelas Ib
atau Kelas Ic
bukan secara
pukal.

- (a) dalam bejana yang sesuai—
 - (i) yang dibina mengikut syor-syor yang ditetapkan oleh Pertubuhan Kelautan Antarabangsa seperti yang diisarkan dalam Kod Barang-Barang Berbahaya Kelautan Antarabangsa;
 - (ii) tiap-tiap satunya mengandungi tidak kurang daripada 35 liter apa-apa kelas petroleum itu atau suatu jumlah kelas petroleum itu tetapi kandungan cecair tidak boleh melebihi 95 peratus;

- (iii) ditandakan dengan nama teknik yang betul; dan
 - (iv) diberi tanda pengenalan melalui label-label yang berbeza atas stensil mengikut Kod Barang-Barang Berbahaya Kelautan Antarabangsa bagi gas dan cecair yang mudah terbakar; atau
- (b) dalam dram keluli yang tiap-tiap satunya mengandungi apa-apa petroleum kelas itu atau suatu jumlah petroleum kelas itu yang tidak melebihi 200 liter tetapi kandungan cecair tidak boleh melebihi 95 peratus;
- (2) Petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic yang tidak dibawa secara pukal hendaklah dibawa dalam tin dengan syarat bahawa tin itu—
- (a) hendaklah dibawa dalam bot atau lancang yang serupa itu yang mematuhi syarat-syarat Jadual Ketiga dan dilesenkan dalam Borang C Jadual Kedua;
 - (b) tidak perlu dipek dalam kotak; dan
 - (c) tidak boleh mengandungi lebih daripada 95 peratus cecair.
- (3) Tiada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III boleh dimuatkan ke dalam mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu dalam had mana-mana pelabuhan kecuali di bawah penyeliaan langsung seseorang yang kompeten; dan seseorang yang kompeten itu hendaklah terus bertanggungjawab secara langsung terhadap tiap-tiap vesel, bot atau lancang yang serupa itu sepanjang masa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic berada di atas vesel, bot atau lancang yang serupa itu.
- (4) Petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III jika tidak dibawa di bawah geladak hendaklah, semasa dalam pengangkutan, berada di bawah tudung kayu yang dibina khas atau kain turpal yang sesuai.
- (5) Tidak dibenarkan merokok atau ada api atau cahaya buatan, selain daripada cahaya peraturan navigasi dan berlabuh yang menjadi perlu disebabkan oleh hal keadaan yang luar biasa, di atas mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu atau di dalam lingkungan sembilan meter dari petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III yang dibawa sebagai kargo geladak di atas mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu.
- (6) Api, yang tak bertutup atau yang terdedah tidak boleh digunakan atau didedahkan dalam ruang muatan atau dalam mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu yang membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III sebagai kargo di bawah geladak dan cahaya buatan selain daripada lampu bateri swalengkap yang diluluskan tidak boleh digunakan.

(7) Pemuatan lebih daripada 400 liter petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic dalam mana-mana vesel hanya boleh dijalankan di—

- (a) tempat berlabuh petroleum berbahaya;
- (b) suatu pemasangan yang terletak dalam kawasan berbahaya atau tak berbahaya dan yang telah diberikan lesen bagi menstor petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic; atau
- (c) mana-mana tempat lain sebagaimana yang diluluskan secara khusus oleh Pegawai Pelabuhan.

(8) Vesel kayu yang membawa kargo berpek petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III ke pelabuhan-pelabuhan luar hendaklah meninggalkan pelabuhan mengikut arah pandu yang dinyatakan dalam Kaedah-Kaedah Pelabuhan bagi pelabuhan itu, jika ada.

(9) Tiada seorang pun boleh membawa penumpang di atas mana-mana bot atau lancang yang serupa itu yang telah diberikan lesen dalam Borang C Jadual Kedua untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Ic dalam lingkungan had pelabuhan semasa kelas petroleum itu berada di atasnya.

22. Walau apapun yang terkandung dalam Peraturan-Peraturan ini, vesel yang membawa sebagai kargo petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic yang tidak melebihi 1,300 liter boleh, dengan kebenaran bertulis Pegawai Pelabuhan yang telah diperolehi terlebih dahulu dan tertakluk kepada peraturan-peraturan dan undang-undang kecil berhubungan dengan barang-barang berbahaya, ditambat di dermaga mana-mana pelabuhan.

Menambat
di dermaga
mana-mana
pelabuhan.

23. Tiada seorang pun boleh merokok, tiada api atau cahaya buatan, selain daripada cahaya elektrik yang dijaga dengan sempurna atau apa-apa cahaya yang dikehendaki ditunjukkan oleh mana-mana undang-undang bertulis untuk mencegah pelanggaran di laut, boleh dipasang atau digunakan dalam mana-mana vesel yang mengendalikan petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic kecuali dalam kawasan-kawasan di atasnya yang telah ditetapkan dengan khusus.

Dilarang
merokok
atau ada api,
dsb., atas
vesel.

24. (1) Tiap-tiap vesel yang membawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III apabila ditambat di sisi hendaklah mempunyai atau dibekalkan oleh pengendali terminal dengan suatu tali ikat kapal kawat dan tali yang cukup kuat dan panjang untuk menunda vesel itu.

Peruntukan
peruntukan
berhubung
dengan
tali ikat
kapal kawat
atau tali.

(2) Nakhoda, pemunya, ejen atau konsaini vesel itu hendaklah memastikan bahawa—

- (a) hujung satu daripada tali ikat kapal kawat itu tergantung di atas haluan lepas pantai sampai ke garis air supaya suatu bot tunda dengan mudahnya boleh mencapai hujung tali yang paling dekat dengan air;

- (b) hujung tali ikat kapal kawat yang satu lagi hendaklah diikat dengan kukuh kepada tonggok menunda;
- (c) bahagian tali ikat kapal kawat yang kendur hendaklah diikat tidak kuat pada susur keselamatan sebegitu cara supaya jika berlaku kebakaran, penunda boleh menarik tali ikat kapal kawat itu hingga terurai dan dengan pengawal tali menunda vesel itu keluar daripada dermaga atau jeti tanpa apa-apa bantuan daripadanya;
- (d) tali dan tali ikat kapal kawat yang digunakan bagi mengikat atau menambat vesel itu hendaklah diikat dengan kukuh atau ditambat sebegitu cara supaya ia boleh diuraikan dengan mudah.

Pemhentuan
vesel, di mana
membawa
petroleum
Kelas I, Kelas II
dan Kelas III
sebagai kargo.

25. Mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu yang sebahagian daripada atau kesemua kargonya terdiri daripada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III tidak boleh diberhentikan tanpa kebenaran bertulis Pegawai Pelabuhan.

Nakhoda
hendaklah
mempastikan

26. Semasa sesuatu vesel berada di pelabuhan, nakhoda vesel itu hendaklah mempamerkan simbol dilarang merokok yang berukuran minimum 15.24 sentimeter di semua tempat masuk dan keluar vesel itu dan hendaklah mengambil langkah-langkah yang mencukupi untuk menghalang mana-mana orang daripada—

- (a) merokok;
- (b) membawa mancis;
- (c) membawa apa-apa perkakas jua pun yang boleh menyala;

pada atau berhampiran dengan mana-mana tempat di mana petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic, Kelas I, Kelas II atau Kelas III sedang dipunggah atau dimuatkan atau air balast sedang diisi atau dibuang atau semasa kerja membebaskan gas atau mencuci tangki sedang dijalankan.

Menempatkan
tala

27. Nakhoda, pemunya, ejen atau konsaini hendaklah memastikan bahawa seorang jaga ditempatkan di tiap-tiap lorong yang menghala ke mana-mana vesel, bot atau lancang yang serupa itu atau untuk menghalang penghisapan rokok, laluan yang tidak dibenarkan ke vesel, bot atau lancang yang serupa itu dan untuk memberi amaran kepada tiap-tiap orang bahawa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III sedang dimuatkan atau dipunggah.

Penggunaan
penukul besi
dan penukul
keluli di
dalam dan
luar

28. Penukul besi atau penukul keluli atau alat-alat lain yang berupaya menyebabkan bunga api tidak boleh digunakan bagi maksud membuka atau menutup bari atau tutup tangki atau tangan pemuat sesuatu vesel yang membawa, memuat atau memunggah petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic.

29. Kecuali dengan kelulusan bertulis Pegawai Pelabuhan, tidak boleh menyerpih, melekang atau menukul besi atau keluli—

Dilarang
menyerpih,
melekang
atau menukul
besi atau
keluli.

(a) semasa mana-mana ruang muatan yang mengandungi atau tidak lama dahulu telah mengandungi petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic terbuka; atau

(b) semasa apa-apa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic berada di atas geladak.

30. (1) Tiada petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III boleh dibawa, dimuatkan atau dipunggah ke atas, ke dalam atau daripada mana-mana vesel dalam bekas yang, pada pendapat Pegawai Pelabuhan, petroleum boleh terlepas daripadanya dalam bentuk cecair atau wap.

Lepasan
petroleum
dalam bentuk
cecair atau
wap
dilarang.

(2) Adalah menjadi suatu kesalahan di bawah Peraturan-Peraturan ini bagi mana-mana orang mengapalkan petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III, atau menyebabkan atau membenarkan petroleum itu dikapalkan, jika apa-apa petroleum itu atau apa-apa wap petroleum terlepas atau berkemungkinan terlepas daripada mana-mana bekas dalam mana petroleum itu terkandung.

(3) Adalah menjadi kesalahan di bawah Peraturan-Peraturan ini bagi nakhoda atau pemunya mana-mana vesel menerima di atas vesel itu apa-apa petroleum Kelas I, Kelas II atau Kelas III jika dia tahu bahawa apa-apa petroleum atau wap petroleum itu terlepas atau berkemungkinan terlepas daripada mana-mana bekas lain dalam mana petroleum itu terkandung.

31. Kecuali bagi maksud berlabuh untuk pemeriksaan di suatu tempat berlabuh petroleum berbahaya atau di suatu tempat yang dikecualikan oleh perintah yang dibuat di bawah Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984, tiada vesel, selain daripada vesel yang telah diberikan lesen di bawah peraturan 10, yang telah membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic sebagai keseluruhan atau sebahagian daripada kargonya semenjak ia diperakui penghabisan kalinya oleh suatu pihak berkuasa yang diiktiraf sebagai bebas daripada wap yang mudah terbakar, boleh memasuki had mana-mana pelabuhan melainkan—

Wap yang
merbahaya.

(a) jika petroleum itu telah dibawa secara pukal, nakhoda telah memperakui—

(i) dalam Borang B Jadual Kedua bahawa semua empang kekotak kosong dan semua ruang, pam dan talian paip yang mengandungi petroleum telah dicuci dengan sempurna dengan membasuh atau mengikut suatu kaedah standard alternatif yang diluluskan oleh seseorang Inspektor; dan

(ii) bahawa vesel itu, sepanjang pengetahuannya, adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar; atau

- (b) jika vesel itu tidak dibina untuk membawa petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic secara pukal, nakhoda hendaklah memperakui—
- (i) dalam Borang B Jadual Kedua bahawa semenjak pemunggahan kargo petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic, vesel itu telah dicuci dengan sempurna dengan membasuh atau dengan menggunakan kipas sedutan atau dengan layar angin atau mengikut suatu cara standard alternatif yang diluluskan oleh seorang Inspektor; dan
 - (ii) bahawa vesel itu, sepanjang pengetahuannya, adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar; dan
- (c) seseorang Inspektor telah memperakui seperti dalam Borang B Jadual Kedua bahawa dia telah memeriksa tiap-tiap bahagian yang boleh dimasuki dan bahawa vesel itu, pada pendapatnya, adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar.

Perakuan
hendaklah
dikemukakan

32. Perakuan dalam Borang B Jadual Kedua yang disebut dalam peraturan 31 hendaklah dikemukakan kepada Pegawai Pelabuhan seberapa segera yang boleh selepas pemeriksaan vesel itu selesai.

Pemeriksaan
vesel itu,
pembinaan
dll

33. Di dalam had mana-mana pelabuhan, pembaikan atau kerja-kerja pengendalian lain yang memerlukan dibuka bejana-bejana bagi menyetor petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic di atas mana-mana vesel tidak boleh dijalankan atau dimulakan melainkan jika seorang Inspektor telah memperakui dalam Borang B Jadual Kedua bahawa—

- (a) dia telah memeriksa tiap-tiap bahagian vesel yang boleh dimasuki; dan
- (b) vesel itu, pada pendapatnya, adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar.

Perakuan
sebelum
pembaikan

34. (1) Di dalam mana-mana pelabuhan, pembaikan atau kerja-kerja pengendalian lain yang serupa kepada mana-mana ruang atau talian paip sesuatu vesel yang telah mengandungi petroleum selain daripada petroleum Kelas Ia, Kelas Ib atau Kelas Ic tidak boleh dimulakan atau dijalankan melainkan jika seseorang Inspektor telah memperakui—

- (a) bahawa dia telah memeriksa ruang atau talian paip itu dan mana-mana bahagian lain vesel sebagaimana yang dia fikirkan patut; dan
- (b) dia berpendapat bahawa mana-mana bahagian lain sebagaimana yang tersebut dalam perenggan (a) itu adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar.

(2) Perenggan (1) peraturan ini tidak dipakai bagi pembaikan yang dijalankan di bahagian luar dan tidak melibatkan pembakaran, pengimpalan atau peribetan mana-mana ruang atau talian paip.

(3) Perakuan Inspektor itu hendaklah seperti dalam Borang B dalam Jadual Kedua.

35. Ketua Pemeriksaan Kapal boleh mewakili perjalanan mana-mana fungsi yang diberikan kepadanya oleh Peraturan-Peraturan ini kepada sesiapa yang difikirkannya patut.

Perwakilan
fungsi
oleh Ketua
Pemeriksaan
Kapal

36. Fee berkenaan dengan semua lesen, permit dan perakuan yang disebut dalam Peraturan-Peraturan ini hendaklah menurut Jadual Kelima.

Fee

37. Tiada seorang pun boleh merokok dan tiada api atau cahaya buatan daripada apa-apa jenis (selain daripada cahaya peraturan navigasi dan berlabuh yang perlu disebabkan hal keadaan yang luar biasa) tidak boleh dinyalakan atau dibiarkan menyala atas mana-mana bot atau lancang yang serupa itu yang mempunyai di atasnya apa-apa cecair yang mudah terbakar yang mempunyai titik nyala di bawah 60°C.

Larangan
apabila
cecair yang
mudah terbakar
terdapat di
atas bot
atau
lancang
yang serupa
itu

38. Mana-mana orang yang melanggar mana-mana peruntukan Peraturan-Peraturan ini adalah melakukan suatu kesalahan dan apabila disabitkan boleh dikenakan denda yang tidak melebihi lima ribu ringgit dan mengenai suatu kesalahan yang berterusan, dia boleh dikenakan denda tambahan yang tidak melebihi lima ribu ringgit bagi tiap-tiap hari atau sebahagian daripada sehari sepanjang masa kesalahan itu berterusan.

Penalti

39. Kecuali sebagaimana yang diperuntukan dalam peraturan 37 dan 38 tiada apa jua yang terkandung dalam Peraturan-Peraturan ini boleh dipakai bagi asetik eter (etil asetat), aseton atau spirit bermetil.

Peraturan-
peraturan
tidak
dipakai

40. (1) Bahagian-bahagian I, II, III dan IV Peraturan-Peraturan Petroleum 1953 dan Bahagian III Kaedah-Kaedah Petroleum 1960 adalah dengan ini dimansuhkan.

Pemansuhan
dan kecualian.
P. U. 81/53
Sahab
S. 148/60

(2) Walaupun Peraturan-Peraturan tersebut dibatalkan, apa-apa perakuan, lesen, permit atau pengecualian yang diberikan di bawah mana-mana Peraturan-Peraturan tersebut hendaklah, setakat mana ia boleh diberikan di bawah Peraturan-Peraturan ini, terus berkuatkuasa sehingga diganti, dibatalkan atau ditamatkan selainnya dan hendaklah terus berkuatkuasa seolah-olah ia telah diberikan di bawah Peraturan-Peraturan ini.

Dengan syarat bahawa mana-mana perakuan, lesen, permit atau pengecualian yang dinyatakan akan terus berkuatkuasa bagi suatu tempoh tertentu tidak boleh terus berkuatkuasa selepas habis tempoh itu melainkan jika diperbaharui mengikut peruntukan-peruntukan Peraturan-Peraturan ini.

JADUAL PERIAMA
(Peraturan 3)

Pelabuhan	Tempat Berlabuh Petroleum Berbahaya	Kawasan Larangan	Kawasan Merbahaya	Kawasan Tak Merbahaya
PULAU PINANG Pulau Pinang	1. Tempat berlabuh bagi vesel- selain daripada jong, tongkang dan lancang yang serupa itu yang bermuatan atau dimuatkan dengan petroleum berbahaya hendaklah tempat berlabuh yang dinyatakan atas Carta Admiralti Pelabuhan Pulau Pinang, dengan tiang bendera Fort Cornwallis di antara bearing 270° dengan 253° dan sempadan baratnya adalah meridian 100° 21' 40" Timur. Vesel-vesel itu dikelhendaki ditambah dan hendaklah mematuhi apa-apa sekatan atau syarat yang boleh dikenakan oleh Pegawai Pelabuhan. Vesel-vesel itu tidak boleh berlabuh atau ditambat di tempat lain di dalam kawasan bad pelabuhan kecuali dengan kebenaran bertulis Pegawai Pelabuhan 2. Tempat berlabuh bagi jong, tongkang dan lancang yang serupa itu yang membawa petroleum berbahaya hendaklah arah ke barat Tebing Tengah dan arah ke selatan garisan Kerja-kerja Pembetungan Bandaran diperluaskan ke Tebing Tengah dan ke arah utara mengikut suatu garisan yang dibuat ke arah 090° dari buhler Bukit Dambur	Bahagian sebelah barat pelabuhan di dalam lingkungan suatu garisan gambaran yang dibuat dari rumah api Fort Cornwallis sehingga jarak 319 meter mengikut arah 090°, dan dari situ sehingga jarak 762 meter mengikut arah 180°, dan dari situ mengikut arah 270° sehingga ke sudut selatan Pier Keretapi, dan dari situ sehingga jarak 2,683 meter mengikut arah 270°, dan dari situ mengikut arah 310° ke pantai	—	Bahagian pelabuhan yang di luar Kawasan Larangan

KEDAH

Kuala Kedah

Tempat berlabuh bagi vesel-vesel yang membawa petroleum hendaklah kawasan yang dilingkungi oleh garisan gambaran yang menghubungkan kedudukan-kedudukan yang berikut:

Suatu garisan yang dibuat dari suatu kedudukan garisan lintang $06^{\circ} 05' 24''\text{U}$, Garisan Bujur $100^{\circ} 14' 00''\text{T}$, dan dari situ ke timur ke suatu kedudukan Garisan Lintang $06^{\circ} 05' 24''\text{U}$, Garisan Bujur $100^{\circ} 15' 00''\text{T}$, dan dari situ ke selatan ke suatu kedudukan Garisan Lintang $06^{\circ} 04' 24''\text{U}$, Garisan Bujur $100^{\circ} 15' 00''\text{T}$; dan dari situ ke barat sehingga ke suatu kedudukan Garisan Lintang $06^{\circ} 04' 24''\text{U}$, Garisan Bujur $100^{\circ} 14' 00''\text{T}$, dan dari situ ke utara, balik ke kedudukan asal Garisan Lintang $06^{\circ} 05' 24''\text{N}$, Garisan Bujur $100^{\circ} 14' 00''\text{T}$.

Pulau Langkawi —
Kuah

Tempat berlabuh bagi vesel-vesel yang membawa petroleum hendaklah kawasan yang dilingkungi oleh suatu garisan gambaran yang menghubungkan kedudukan-kedudukan yang berikut:

Suatu garisan yang dibuat dari suatu kedudukan Garisan Lintang $06^{\circ} 17' 18''\text{U}$, Garisan Bujur $099^{\circ} 50' 48''\text{T}$, dan dari situ ke utara ke suatu kedudukan Garisan Lintang

Tempat Berlabuh Petroleum Berbahaya

Pelabuhan

Kawasan Larangan

Kawasan Merbahaya

Kawasan Tak Merbahaya

06° 17' 54"U., Garisan Bujur 099° 50' 48"T., dan dari situ ke timur sehingga ke suatu kedudukan Garisan Lintang 06° 17' 54"U., Garis Bujur 099° 51' 06"T., dan dari situ ke selatan ke suatu kedudukan Garisan Lintang 06° 17' 18"U., Garisan Bujur 099° 51' 06"T., dan dari situ ke barat balik ke kedudukan asal 06° 17' 18"U., Garisan Bujur 099° 50' 48"T.

Tempat berlabuh bagi vesel-vesel yang membawa petroleum hendaklah kawasan yang dilingkungi oleh suatu garisan gambaran yang menghubungkan kedudukan-kedudukan yang berikut:

Suatu garisan yang dibuat dari kedudukan garisan Lintang 06° 26' 24"U., Garisan Bujur 099° 44' 30"T., dan dari situ ke utara ke suatu kedudukan Garisan Lintang 06° 27' 12"U., Garisan Bujur 099° 44' 30"T., dan dari situ ke timur ke suatu kedudukan Garisan Lintang 06° 27' 12"U., Garisan Bujur 099° 45' 12"T., dan dari situ ke suatu kedudukan Garisan Lintang 06° 26' 24"U., Garisan Bujur 099° 45' 12"T., dan dari situ ke barat balik ke kedudukan asal Garisan Lintang 06° 26' 24"U., Garisan Bujur 099° 44' 30"T.

Pulau Langkawi—
Teluk Ewa

Tanjung Dawat ...

Tempat berlabuh bagi vesel-vesel yang membawa petroleum hendaklah kawasan yang dilindungi oleh suatu garisan gambaran yang menghubungkan kedudukan-kedudukan yang berikut:

Suatu garisan yang dibuat dari kedudukan Garisan Lintang $05^{\circ} 39' 00''$ U., Garisan Bujur $100^{\circ} 16' 00''$ T., dan dari situ ke timur ke suatu kedudukan Garisan Lintang $05^{\circ} 39' 00''$ U., Garisan Bujur $100^{\circ} 17' 00''$ T., dan dari situ ke selatan ke suatu kedudukan Garisan Lintang $05^{\circ} 38' 00''$ U., Garisan Bujur $100^{\circ} 17' 00''$ T., dan dari situ ke barat ke suatu kedudukan Garisan Lintang $05^{\circ} 38' 00''$ U., Garisan Bujur $100^{\circ} 16' 00''$ T., dan dari situ ke utara balik ke kedudukan asal Garisan Lintang $05^{\circ} 39' 00''$ U., Garisan Bujur $100^{\circ} 16' 00''$ T.

SELANGOR

Pelabuhan Kelang ...

1. Semua vesel yang dimuatkan dengan petroleum berbahaya atau bahan letupan sementara menunggu pemberian tambahan penunggahan dan vesel yang menggunakan bahan letupan yang berbahaya hendaklah berlabuh dalam kawasan yang dilindungi oleh kedudukan-kedudukan yang berikut:

- (a) Garisan Lintang $03^{\circ} 05' 24''$ U.
Garisan Bujur $101^{\circ} 19' 30''$ T.
- (b) Garisan Lintang $03^{\circ} 05' 24''$ U.
Garisan Bujur $101^{\circ} 20' 30''$ T.

Kawasan Tak Merbahaya

Kawasan Merbahaya

Kawasan Larangan

Tempat Berlabuh Petroleum Berbahaya

Pelabuhan

- (c) Garisan Lintang 03° 04' 06"U,
Garisan Bujur 101° 21' 24"T.
- (d) Garisan Lintang 03° 04' 06"U,
Garisan Bujur 101° 20' 30"T.

2. Tempat Berlabuh Petroleum bagi Vesel Pantai hendaklah suatu kawasan yang dilingkungi oleh garisan yang menghubungkan kedudukan-kedudukan yang berikut dan pantai timur Pulau Kelang:

Dari suatu kedudukan di pantai timur Pulau Kelang pada Garisan Lintang 03° 00' 08"U, Garisan Bujur 101° 20' 20"T.

Dan dari situ ke Garisan Lintang 03° 00' 08"U, Garisan Bujur 101° 21' 06"T, dan dari situ ke Garisan Lintang 03° 00' 56"U, Garisan Bujur 101° 21' 06"T, dan dari situ ke Garisan Lintang 03° 00' 33"U, Garisan Bujur 101° 21' 00"T, dan dari situ ke lampu beakon Tanjung Sirang Lang (kedudukan anggaran Garisan Lintang 03° 00' 02"U, Garisan Bujur 101° 20' 24"T).

3. Tempat berlabuh kecil bagi vesel kecil yang membawa petroleum yang menunggu tambahan, adalah kawasan Sungai Kelang itu yang ke hulu sungai di Garisan Lintang 3° 00' 30"U, dan ke hilir sungai di Garisan Bujur 101° 23' 00"T.

MELAKA

Melaka

Bahagian pelabuhan itu yang
di luar kawasan larangan

Semua bahagian pelabuhan di antara
pemecah ombak ke utara suatu
garisan gambaran yang dibuat dari
dolfin yang paling utara yang terletak
di Jeti Shell di pemecah ombak Timur
mengikut arah barat sehingga ke
pemecah ombak Barat

Tempat berlabuh bagi vesel-vesel
yang sedang dimuatkan dengan atau
membawa muatan bahan letupan atau
petroleum berbahaya hendaklah
terkandung dalam kawasan yang
dilingkungi oleh garisan gambaran:

Suatu garisan yang dibuat dari
hujung selatan Pulau Upoh ke arah
selatan ke suatu kedudukan
Garisan Lintang $02^{\circ} 10' 5''$ U.,
Garisan Bujur $102^{\circ} 12' 0''$ T., dan dari
situ ke arah barat laut ke suatu
kedudukan Garisan Lintang 02°
 $11' 25''$ U., Garisan Bujur 102°
 $11' 0''$ T., dan dari situ ke arah utara
timur laut ke suatu kedudukan
Garisan Lintang $02^{\circ} 12' 1''$ U.,
Garisan Bujur $102^{\circ} 11' 24''$ T., dan
dari situ balik ke hujung bahagian
selatan Pulau Upoh

NEGERI SEMBILAN

Port Dickson

Tempat berlabuh bagi vesel yang
sedang dimuatkan dengan atau
membawa muatan bahan letupan atau
petroleum berbahaya atau pernah
membawa petroleum dan belum lagi
diperakui bebas daripada gas
hendaklah terkandung dalam
kawasan yang dilingkungi oleh
garisan gambaran yang berikut:

Garisan selari Garisan Lintang
 $02^{\circ} 30' 00''$ Utara dan $02^{\circ} 31' 00''$
Utara; dan

Meridian Garisan Bujur $101^{\circ} 45'$
 $00''$ Timur dan $101^{\circ} 46' 00''$ Timur.

Pelabuhan	Tempat Berlubah Petroleum Berbahaya	Kawasan Larangan	Kawasan Merbahaya	Kawasan Tak Merbahaya
TERENGGANU				
Kuala Terengganu	Tempat berlubah sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan		—	—
Kerteh	Tempat berlubah sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan	Terdapat vessel boleh berlubah dalam kawasan yang dilingkungi oleh suatu garisan pantauan yang dibuat dari suatu kedudukan Garisan Lintang 04° 34' 27.5"U - Garisan Bujur 103° 27' 53.5"E, dan dari situ ke timur laut ke suatu kedudukan Garisan Lintang 04° 37'U, Garisan Bujur 103° 31'E, dan dari situ ke selatan tenggara ke suatu kedudukan Garisan Lintang 04° 32'U, Garisan Bujur 103° 33'E, dan dari situ ke arah barat barat laut ke suatu kedudukan garisan Lintang 04° 33'U - Garisan Bujur 103° 28' 25"E, dan dari situ di sepanjang pantai balik ke kedudukan asal	—	—
Kemaman	Tempat berlubah sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan	—	—	—
PAHANG				
Sungai Kuantan	Tempat berlubah sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan	—	—	—
Tanjong Gelang	Kawasan yang diliputi oleh koordinat yang berikut: (a) Garisan Lintang 3° 56' 36"U, Garisan Bujur 103° 28' 42"E (b) Garisan Lintang 3° 56' 59"U, Garisan Bujur 103° 28' 16"E	—	—	—

(c) Garisan Lintang $3^{\circ} 57' 54''\text{U}$,
Garisan Bujur $103^{\circ} 29' 05''\text{T}$,
dan

(d) Garisan Lintang $3^{\circ} 5' 32''\text{U}$,
Garisan Bujur $103^{\circ} 29' 30''\text{T}$.

JOHOR

Johor Bahru

1. Kawasan yang dilingkungi oleh
koordinat yang berikut:

(a) $1^{\circ} 21' 03''\text{U}$,
 $104^{\circ} 05' 50''\text{T}$.

(b) $1^{\circ} 20' 46''\text{U}$,
 $104^{\circ} 06' 18''\text{T}$.

(c) $1^{\circ} 20' 16''\text{U}$,
 $104^{\circ} 05' 43''\text{T}$.

(d) $1^{\circ} 20' 40''\text{U}$,
 $104^{\circ} 05' 16''\text{T}$.

2. Jeti Barang-barang merhaya di
kedudukan:

$1^{\circ} 26' 05.6''\text{U}$,
 $103^{\circ} 53' 56.3''\text{T}$.

SABAH

Kota Kinabalu

Dalam lingkungan suatu garisan yang
dibuat dari suatu kedudukan dalam
Garisan Lintang $06^{\circ} 00' 42''\text{U}$,
Garisan Bujur $116^{\circ} 05' 45''\text{T}$, dan
dari situ ke arah 270° sejauh 10 kabel
dan dari situ ke arah 360° sejauh kabel
dan dari situ ke arah 180° sejauh 6.5
kabel hingga ke titik permulaan

Ke arah timur suatu garisan yang
dibuat mengikut arah 172° terus dari
terumbu matarab grievé

Pelabuhan	Tempat Berlabuh Kapal Berbahaya	Kawasan Larangan	Kawasan Merbahaya	Kawasan Tak Merbahaya
Kodut	Mana-mana kawasan bukan dalam lingkungan 3 kabel dari lampu dermaga F.R.G. kedudukan Garisan Lintang 06° 52' 53"U., Garisan Bujur 116° 50' 41.5"U.	Dalam lingkungan 3 kabel dari lampu dermaga F.R.G. kedudukan Garisan Lintang 06° 52' 53"U., Garisan Bujur 115° 50' 41.5"U.	—	—
Lahuan	Dalam lingkungan suatu garisan yang dibuat dari matahari heling pelabuhan mengikut arah 360° sejauh 762 meter dan dari situ mengikut arah 190° sejauh 1,097 meter dan dari situ mengikut arah 180° untuk bertemu dengan Had Sempadan Utara tempat berlabuh bahan letupan.	Dalam lingkungan suatu kawasan yang dikelilingi oleh suatu garisan yang dibuat dari lampu F.R.G. atas dermaga liberty mengikut arah 180° sejauh 518 meter dan dari situ mengikut arah 334° hingga ke pantai dalam kawasan lampu L.C.T.	—	—
Lahad Datu	Mana-mana kawasan yang bukan dalam lingkungan 305 meter dari dermaga melainkan jika dibenarkan oleh Pegawai Pelabuhan.	Dalam lingkungan 305 meter dari dermaga melainkan jika dibenarkan oleh pegawai pelabuhan	—	—
Sandakan	Dalam lingkungan suatu kawasan dari kedudukan Garisan Lintang 04° 49' 10"U., Garisan Bujur 118° 07' 41"U., suatu garisan yang dibuat mengikut arah 90° ke pantai dan suatu garisan yang dibuat mengikut arah 180° sejauh 7 kabel dan dari situ 190° ke pantai.	1. Dalam lingkungan jejari 5 kabel dari lampu F.R.G. dalam kedudukan Garisan Lintang 05° 50' 17.5"U., Garisan Bujur 118° 07' 40"U. 2. Dalam lingkungan jejari 3 kabel dari kepala "T" atas Jeti Pelepasan S.H.L.L.	—	—
Semporna	Mana-mana kawasan yang bukan dalam lingkungan 305 meter dari dermaga.	Dalam lingkungan 305 meter dari dermaga	—	—
Tawau	Dalam lingkungan suatu kawasan dari kedudukan Garisan Lintang 04° 16' 00"U., Garisan Bujur 117° 51' 00"U.	Dalam lingkungan 510 meter dari dermaga Ketapisan Vesel yang kurang daripada 30.5 meter boleh	—	—

SARAWAK

berlahuh dalam lingkungan kawasan ini, atas bahagian darat pantai dermaga tertakluk kepada buhucara Pegawai Pelabuhan

mengikut arah 090° jarak 1 batu dan dari situ mengikut arah 180° jarak 1 batu, dan dari situ mengikut arah 270° jarak 1 batu, dan dari situ mengikut arah 360° jarak 1 batu

Bintulu

(B) *(Tempat Berlahuh Petroleum)*

Tempat Berlahuh Petroleum ialah kawasan yang dikelilingi oleh garisan yang menghubungkan:

- Garisan Lintang 03° 24.4' U., Garisan Bujur 112° 57.3' T. dan dari situ ke kedudukan
- Garisan Lintang 03° 21.3' U., Garisan Bujur 112° 59.6' T. dan dari situ ke kedudukan
- Garisan Lintang 03° 22.0' U., Garisan Bujur 113° 02.4' T. dan dari situ ke kedudukan
- Garisan Lintang 03° 26.0' U., Garisan Bujur 113° 01.2' T. dan dari sepanjang had pelabuhan ke kedudukan
- Garisan Lintang 03° 24.4' U., Garisan Bujur 112° 57.3' T.

(C) *(Tempat Berlahuh Bahan Letupan)*

Tempat Berlahuh Bahan Letupan ialah kawasan yang dikelilingi oleh garisan yang mengandungi kedudukan:

- Garisan Lintang 03° 26.2' U., Garisan Bujur 113° 3.2' T. dan dari situ ke suatu kedudukan
- Garisan Lintang 03° 19.4' U., Garisan Bujur 113° 05.7' T. dan dari situ ke suatu kedudukan
- Garisan Lintang 03° 24.1' U., Garisan Bujur 113° 09.3' T. dan dari situ di sepanjang had pelabuhan ke kedudukan
- Garisan Lintang 03° 26.2' U., Garisan Bujur 113° 03.2' T.

(D) *(Tempat Berlahuh Kapal Tangki Membawa Gas)*

Tempat Berlahuh Kapal Tangki Membawa Gas ialah kawasan yang dikelilingi oleh

Pelabuhan	Tempat Berlabuh Petrolium Berbahaya	Kawasan Larian	Kawasan Merbahaya	Kawasan Tak Merbahaya
		suatu garisan yang menghubungkan kedudukan		
		(a) Garisan Lintang 03° 22'2"U., Garisan Bujur 112° 55'2"T. dan dari situ ke suatu kedudukan		
		(b) Garisan Lintang 03° 19'4"U., Garisan Bujur 112° 58'3"T. dan dari situ ke suatu kedudukan		
		(c) Garisan Lintang 03° 21'3"U., Garisan Bujur 112° 59'6"T. dan dari situ ke suatu kedudukan		
		(d) Garisan Lintang 03° 24'4"U., Garisan Bujur 112° 57'3"T. dan dari situ di sepanjang had pelabuhan ke kedudukan		
		(e) Garisan Lintang 03° 22'2"U., Garisan Bujur 112° 55'2"T.		
		(iii) Tempat Merbahaya		
		Tempat tempat merbahaya ditanda dengan boya yang berikut:		
		SBM—Crude.		
		(a) Garisan Lintang 03° 9'77"U., Garisan Bujur 113° 00'62"T.		
Kuching	(i) (Tambahan Terhadap bagi Tempat Berlabuh)	(i) (Tempat Berlabuh Bahan Letupan dan Barang-Barang Berbahaya)		
	Tambahan di sisi Dermaga Bukit Biawak dalam kedudukan Garisan	Tempat Berlabuh itu ialah kawasan yang terkandung dalam		

Lintang $01^{\circ} 23' 32''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 23' 28''$ T. (untuk memuatkan dan memunggah petroleum)

lingkungan kedudukan kedudukan yang berikut:

(a) Garisan Lintang $01^{\circ} 34' 7''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 24' 64''$ T. dan dari situ ke suatu kedudukan

(b) Garisan Lintang $01^{\circ} 34' 55''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 24' 87''$ T. dan dari situ ke suatu kedudukan

(c) Garisan Lintang $01^{\circ} 34' 2''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 24' 47''$ T. dan sepanjang pantai dan dari situ ke kedudukan

(d) Garisan Lintang $01^{\circ} 34' 3''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 24' 38''$ T. dan dari situ ke kedudukan

(e) Garisan Lintang $01^{\circ} 34' 7''$ U., Garisan Bujur $110^{\circ} 24' 64''$ T. (untuk memuat dan memunggah barang-barang berbahaya selain daripada petroleum)

(f) (Tambahan Terhad bagi Tempat Berbahaya)

Tambahan di sisi dermaga Sungai Merah dalam kedudukan:

(a) Garisan Lintang $02^{\circ} 19' 77''$ U., Garisan Bujur $111^{\circ} 49' 85''$ T. untuk memuat dan memunggah petroleum)

(f) (Tempat Berbahaya Barang Berbahaya)

Tempat Berbahaya ialah kawasan yang dikelilingi dalam lingkungan tempat-tempat berikut:

(a) Garisan Lintang $02^{\circ} 16' 88''$ U., Garisan Bujur $111^{\circ} 49' 28''$ T. dan sepanjang pantai dan dari situ ke kedudukan

(b) Garisan Lintang $02^{\circ} 16' 37''$ U., Garisan Bujur $111^{\circ} 49' 90''$ T. dan dari situ ke kedudukan

Pelabuhan	Tempat Berlabuh Perahu Berbahaya	Kawasan Larangan	Kawasan Merbahaya	Kawasan Tak Merbahaya
Miri	—	(c) Garisan Lintang 02° 16 52'U., Garisan Bujur 111° 50.05'T. dan dari situ ke kedudukan	—	—
		(d) Garisan Lintang 02° 17 08'U., Garisan Bujur 111° 49.48'T. dan dari situ ke kedudukan		
		(e) Garisan Lintang 02° 16 88'U., Garisan Bujur 111° 49.28'T. untuk me- mat dan mencegah barang-barang berbahaya selain daripada petro- leum)		
		(f) Kawasan-Kawasan Merbahaya		
		Tempat-tempat Merbahaya ditanda dengan boya-boya yang berikut:		
		SBM C-1		
		(a) Garisan Lintang 04° 28.35'U., Garisan Bujur 113° 56.35'T.		
		SBM B-2		
		(b) Garisan Lintang 04° 28.81'U., Garisan Bujur 113° 56.55'T.		
		SBM 4		
	—	(c) Garisan Lintang 04° 30.26'U., Garisan Bujur 113° 56.44'T.	—	—
		SBM 5		
		(d) Garisan Lintang 04° 26.81'U., Garisan Bujur 113° 53.80'T.		

BAHAGIAN II
LAPORAN INSPEKTOR

JABATAN KIMIA.

KEPADA PEGAWAI PELABUHAN.

*Ini adalah untuk memperakui bahawa saya telah menguji sampel-sampel daripada $\frac{\text{kotak}^*}{\text{tin}}$ mengambil secara purata 3 ujian berasingan daripada $\frac{\text{kotak}^*}{\text{tin}}$ daripada yang mengandungi suatu kargo $\frac{\text{kotak}^*}{\text{tin}}$ petroleum dengan keputusan seperti berikut mengenai titik nyala: $\frac{\text{kg. tan}}$

No.	Nyala pada Darjah	Cap

*Ini adalah untuk memperakui bahawa saya telah tidak mendapati perlu untuk memeriksa oleh sebab Vesel ini mempunyai petroleum *Kelas Ia/Kelas Ib/Kelas Ic di atasnya.

Cop
Jabatan

.....
Inspektor Petroleum

Tarikh.....

* Potong mana yang tidak berkenaan.

BAHAGIAN III

PERMIT

JABATAN LAUT.

.....

KEPADA PENGIMPORT YANG NAMANYA
TERSEBUT DI ATAS.

Kebenaran diberi untuk mendaratkan petroleum Kelas *I/Kelas II/Kelas III yang
diperihalkan dalam Bahagian I Borang A.

Cop
Jabatan

.....
Pegawai Pelabuhan

Tarikh.....

Catatan:

Jika permit ini tidak digunakan pada hari yang berkenaan dengannya ia
dikeluarkan, ia mestilah dikembalikan dalam tempoh 24 jam kepada Pegawai
Pelabuhan.

s.k.: Pengurus Besar,

Lembaga Pelabuhan.....

.....

* Potong mana yang tidak berkenaan.

BORANG B

(Hendaklah disediakan dalam tiga salinan)

MALAYSIA

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM
(LANGKAH-LANGKAH KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN
PETROLEUM MELALUI AIR) 1985

(Peraturan 31)

PERAKUAN NAKHODA

KEPADA JABATAN KIMIA.

.....

Saya, ... Nakhoda.....
dengan ini memperakui bahawa semenjak pemunggahan kargo petroleum
*Kelas I/Kelas II/Kelas III, vesel ini telah dibersihkan dengan sempurna

dengan cara dibasuh dan dengan cara dan
bahawa vesel itu sepanjang yang saya ketahui dan percayai adalah bebas daripada
wap yang mudah terbakar.

Tarikh.....

Nakhoda

Catatan:

- (1) Perakuan ini mestilah diisi dengan lengkap sebelum Perakuan Inspektor dikeluarkan.
- (2) Perhatian nakhoda adalah dibawa terhadap peri mustahaknya memastikan bahawa semua susur tangan lompang, gelung pemanas, paip menduga dalam dan struktur-struktur yang serupa itu yang boleh tercemar oleh petroleum telah dibersihkan dengan telitinya.

* Potong mana yang tidak berkenaan

PERAKUAN INSPEKTOR

(Peraturan 31 dan 34)

KEPADA NAKHODA VESEL:

JABATAN KIMIA:

Saya dengan ini memperakui bahawa saya telah memeriksa laluan masuk vesel
tuan, dan bahawa bahagian-bahagian itu dan vesel tuan, pada pendapat saya,
adalah bebas daripada wap yang mudah terbakar.

Pemerhatian:

Chop
Jabatan

Inspektor Petroleum

Masa.....

Tarikh.....

Catatan:

- (1) Perakuan ini hendaklah dikemukakan kepada Pegawai Pelabuhan
seberapa segera yang boleh selepas pemeriksaan vesel itu.
- (2) Keesahan Perakuan ini mengurangkan apa-apa kemungkinan tentang
perlunya pemeriksaan yang berulang-ulang sepanjang tempoh pembaikan.
- (3) Petroleum Kelas I ertinya petroleum yang mempunyai titik nyala di bawah
37.8°C.

Petroleum Kelas II ertinya petroleum yang mempunyai titik nyala pada
atau di atas 37.8°C dan di bawah 60°C.

BORANG C

Lesen No.

MALAYSIA

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM
(LANGKAH-LANGKAH KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN
PETROLEUM MELALUI AIR) 1985

[Peraturan 10 (1)]

LESEN UNTUK MEMBAWA PETROLEUM KELAS Ia,
KELAS Ib DAN KELAS Ic

BAHAGIAN I

JABATAN LAUT.

KEPADA PEGAWAI PELABUHAN.

Saya dengan ini memperakui bahawa saya telah memeriksa vesel.....
dan mendapati bahawa ia layak untuk membawa kuantiti-kuantiti petroleum Kelas
Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic yang dinyatakan di bawah mengikut kehendak-kehendak
Jadual Ketiga Peraturan-Peraturan ini.

Kuantiti Maksimum dalam Liter	
Petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic	Kelas-kelas Petroleum yang lain
(a) Dalam lingkungan kawasan larangan pelabuhan	
(b) Dalam lingkungan kawasan merbahaya pelabuhan	
(c) Dalam lingkungan kawasan tak merbahaya pelabuhan.....	

Cop
Jabatan

Ketua Pemeriksa Kapal

Tarikh

BORANG C

BAHAGIAN II

PELABUHAN

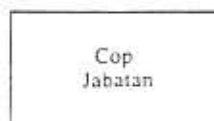
KEPADA NAKHODA.

VESSEL

Vesel adalah dengan ini
dilesenkan untuk membawa kuantiti-kuantiti petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan
Kelas Ic yang tersebut di atas mengikut peruntukan-peruntukan Akta, dengan

syarat bahawa jumlah kuantiti yang dibawa tidak melebihi kuantiti maksimum petroleum Kelas Ia, Kelas Ib dan Kelas Ic yang dibenarkan di bawah lesen ini.

Lesen ini habis tempoh pada.....19.....



.....
Pegawai Pelabuhan

Tarikh

BORANG D

PERAKUAN NO.

MALAYSIA

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI AIR) 1985

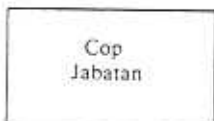
[Peraturan 10 (2) (i) dan 19 (c)]

JABATAN LAUT,

Saya dengan ini memperakui bahawa saya telah memeriksa vesel.....
.....dari.....pada.....19.....
bagi maksud menentukan kelayakannya untuk membawa Petroleum *Kelas Ia/
Kelas Ib/Kelas Ic di bawah geladak sebagai *sebahagian daripada/keseluruhan
kargonya.

Vesel ini, pada pendapat saya, adalah layak untuk membawa Petroleum *Kelas
Ia/Kelas Ic dalam ruangan muatan (ruang) bernombor.....
dan mematuhi kehendak-kehendak Jadual Keempat Peraturan-Peraturan
Petroleum (Langkah-langkah Keselamatan) (Pengangkutan Petroleum Melalui
Air) 1985.

Perakuan ini habis tempoh pada.....19.....



.....
Ketua Pemeriksa Kapal

Tarikh

Potong mana yang tidak berkenaan.

JADUAL KETIGA

KEHENDAK-KEHENDAK PELESENAN BAGI MANA-MANA VESEL
YANG DIGUNAKAN UNTUK MEMBAWA PETROLEUM KELAS Ia,
KELAS Ib dan KELAS Ic (UJIAN TERTUTUP) DI DALAM KAWASAN HAD
PELABUHAN ATAU DALAM PELAYARAN HAD 50 KM

[Peraturan 10 (1)]

1. Vesel itu hendaklah digeladakkan keseluruhannya. Badan kapal, superstruktur, dinding pukal binaan, geladak dan rumah geladak hendaklah dibina daripada keluli atau apa-apa bahan lain yang bersamaan.
2. Puncak dan penutup bagi ruang jentera hendaklah dibina daripada keluli yang bertebat secukupnya dan apa-apa bukaan hendaklah disusun dan dilindungi dengan sesuai untuk mencegah api daripada merebak.

3. Empang kekotak yang kedap minyak dan berliang hendaklah disediakan bagi memisahkan semua tangki kargo daripada gali, tempat tinggal, ruang kargo am dan ruang-ruang yang mengandungi jentera pendorong atau jentera-jentera lain di mana punca nyalaan biasanya terdapat. Bilik pam, ruang-ruang yang disusun semata-mata bagi balast, dan tangki minyak bahan api boleh dianggap sebagai empang kekotak jika diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal.
4. Semua bukaan di geladak utama hendaklah dilindungi dengan sempurna oleh bibir dan herkeupayaan ditutup sehingga kedap air dengan menggunakan penutup jenis berskru atau yang bersamaan.
5. Susunan dan kedudukan bukaan dalam geladak tangki kargo yang daripadanya pengeluaran gas boleh berlaku, hendaklah sedemikian rupa supaya dapat mengurangkan penyebaran gas ke dalam ruang-ruang di mana bahaya nyalaan boleh berlaku.
6. Dinding sekatan kedap gas hendaklah disediakan bagi pengasingan semua kargo, pam dan alat-alat paip daripada ruang-ruang yang mengandungi dapur, radas elektrik, jentera pendorong, atau jentera-jentera lain di mana punca nyalaan biasanya terdapat.
7. Pintu-pintu hendaklah boleh merintang api. Jika perlu ia hendaklah boleh tertutup sendiri dan kedap gas secukupnya.
8. Jentera dan lekapan yang merupakan punca nyalaan tidak boleh dibenarkan berada dalam bilik pam kargo.
9. Semua pendawaian, lekapan dan kelengkapan elektrik, termasuklah kelengkapan elektronik, hendaklah kalis api dan mengikut kehendak-kehendak semasa peraturan-peraturan bagi kelengkapan-kelengkapan elektrik dan elektronik kapal.
10. Semua alat-alat paip ekzos enjin hendaklah dibebat dengan bahan rintang haba. Penyenap menghalang nyala hendaklah dipasang.
11. (a) Tiap-tiap bilik pam kargo hendaklah disediakan dengan sistem pemadam kebakaran tetap yang diluluskan yang dikendalikan daripada suatu tempat yang mudah didekati di luar bilik pam.
(b) Vesel yang tidak dilekapkan dengan sistem pemadam kebakaran tetap dalam bilik pam kargo hendaklah disediakan dengan pemadam buih 45 liter atau yang serupa dengannya yang diletakkan berhampiran dengan pintu masuk bilik pam.
12. Kelengkapan pemadam kebakaran jenis mudah alih dan alat-alat melawan kebakaran yang lain hendaklah dilekapkan mengikut kehendak-kehendak semasa peraturan-peraturan mengawal Keselamatan Nyawa di Laut.
13. Bilik pam kargo hendaklah diganti udara secara mekanik dan buangan daripada kipas ekzos hendaklah dihalakan ke suatu tempat yang selamat di geladak yang terbuka.
14. Ruang kargo hendaklah diganti udara secukupnya, dan tempat keluar talian pelepasan diperluaskan ke ketinggian yang mencukupi di atas geladak untuk membolehkan wap lesap jauh dari vesel, dan jika suatu kajang dipasang, di atas kajang itu. Semua liang dan paip limpah hendaklah dipasang dengan adangan api perintang kakisan. Cara-cara yang memuaskan yang dilekatkan secara kekal, hendaklah disediakan untuk menutup lubang paip-paip liang. Lubang-lubang hendaklah dibuat dalam semua bahagian struktur di mana gas mungkin boleh berkumpul.
15. Mana-mana ruang tempat tinggal, ruang perkhidmatan atau stesen kawalan, palka rantai, ruang muatan atau stor hendaklah diganti udara dengan secukupnya. Bahan dan susun atur salur ganti udara hendaklah sebagaimana yang diluluskan oleh Ketua Pemeriksa Kapal.
16. Suatu injap pelega tekanan/vakum hendaklah dipasang di atas tangki kargo.

17. Jika anod karbon dipasang dalam kargo atau bersebelahan dengan tangki ballast sebagai suatu cara untuk mengawal kakisan, penempatan dan perincian alat itu hendaklah dikemukakan untuk kelulusan. Anod magnesium tidak dibenarkan.
18. Lancang kayu boleh dibenarkan membawa petroleum berbahaya yang tidak melebihi 5,000 liter dengan syarat bahawa ia mematuhi kehendak-kehendak relevan yang tersebut di atas dan tidak membawa apa-apa kargo jenis lain di atasnya.

JADUAL KEEMPAT

SYARAT-SYARAT YANG HENDAKLAH DIPATUHI OLEH
VESEL-VESEL YANG KEPADANYA TELAH DIKELUARKAN
PERAKUAN DALAM BORANG D BAGI MEMUATKAN DAN
MEMBAWA PETROLEUM KELAS 1A, KELAS 1B DAN KELAS 1C
DI BAWAH GELADAK

[Peraturan 10 (2) (1)]

1. Kargo yang dibawa mestilah dimaksudkan untuk dihantar ke pelabuhan luar dan dimuatkan di tempat berlabuh petroleum berbahaya.
2. Kehendak-kehendak peraturan 16 dan 20 Peraturan-peraturan ini, mana yang berkenaan, hendaklah dipatuhi.
3. Satu atau lebih pemadam api dan alat-alat melawan kebakaran yang lain mestilah dipasang sebagaimana yang diperintahkan oleh Ketua Pemeriksa Kapal.

SYARAT-SYARAT YANG HENDAKLAH DIPATUHI OLEH
VESEL-VESEL YANG KEPADANYA TELAH DIKELUARKAN
PERAKUAN DALAM BORANG D BAGI MEMBAWA
PETROLEUM DI BAWAH GELADAK

1. Kargo itu mestilah dimaksudkan untuk dihantar ke pelabuhan luar.
2. Kehendak-kehendak peraturan 16 dan 20 Peraturan-peraturan ini, mana yang berkenaan, hendaklah dipatuhi.
3. Satu atau lebih pemadam api atau alat-alat melawan kebakaran yang lain mestilah dipasang sebagaimana yang diperintahkan oleh Ketua Pemeriksa Kapal.

JADUAL KELIMA

(Peraturan 35)

Akan dilevi oleh Jabatan Laut

- | | |
|---|---------|
| 1. Bagi suatu permit dalam Bahagian III Borang A dalam Jadual Kedua | \$20.00 |
| 2. Bagi suatu lesen dalam Borang C dalam Jadual Kedua .. | 20.00 |
| 3. Bagi suatu perakuan dalam Borang D dalam Jadual Kedua .. | 20.00 |

Diperbuat pada 23hb Februari 1985.

[JPN. (S) 166/II Jld. 6 (26); PN. (PU²) 422.]

DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD,
Perdana Menteri

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) ACT 1984
PETROLEUM (SAFETY MEASURES) (TRANSPORTATION OF
PETROLEUM BY WATER) REGULATIONS 1985

ARRANGEMENT OF REGULATIONS

PART I

PRELIMINARY

Regulation

1. Citation and commencement.
2. Interpretation.

PART II

TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER

3. Dangerous petroleum anchorages, prohibited areas, dangerous areas and non-dangerous areas of ports.
4. Procedure for inspection and importation.
5. Application for permit.
6. Discharge of petroleum.
7. Export notice.
8. Supervision by a competent person.
9. Provision to be observed by any vessel carrying petroleum within any port.
10. Licences and certificates.
11. Class IA, Class IB or Class IC petroleum within a prohibited area of a port.
12. Class IA, Class IB or Class IC petroleum in dangerous area of a port.
13. Class IA, Class IB or Class IC petroleum within a non-dangerous area of a port.
14. Conditions when carrying Class IA, Class IB or Class IC petroleum as cargo on deck of a ship, local trade ship, etc.
15. Quantity of Class IA, Class IB or Class IC petroleum on deck.
16. Class I, Class II or Class III petroleum under deck.
17. Class I, Class II, Class III petroleum as deck cargo.
18. Rules within the prohibited area of a port.

Regulation

19. Rules within the dangerous area of a port.
20. Rules within the non-dangerous area of a port.
21. Class I, Class II or Class III or Class IA, Class IB or Class IC petroleum not in bulk.
22. To berth at the wharf of any port.
23. No smoking fire, etc., on vessels.
24. Provisions relating to wire hawsers and ropes.
25. Immobilization of vessel, etc., having Class I, Class II or Class III petroleum as cargo.
26. Master to ensure.
27. Stationing of watchman.
28. Use of iron and steel hammers, etc., prohibited.
29. Chipping, scaling or hammering of iron or steel prohibited.
30. Escape of petroleum in the form of liquid or vapour prohibited.
31. Dangerous vapours.
32. Certificate to be forwarded.
33. Examination before repairs, etc.
34. Certification before repairs.
35. Delegation of functions by Surveyor General of Ships.
36. Fees.
37. Prohibitions when inflammable liquid is on board any boat or similar craft.
38. Penalty.
39. Regulations do not apply.
40. Repeal and Saving.

SCHEDULES.

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) ACT 1984

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) (TRANSPORTATION OF PETROLEUM
BY WATER) REGULATIONS 1985

In exercise of the powers conferred by section 45 of the Petroleum (Safety Measures) Act 1984, the Minister makes the following regulations: Act 302

PART I

PRELIMINARY

1. These Regulations may be cited as the **Petroleum (Safety Measures) (Transportation of Petroleum by Water) Regulations 1985** and shall come into force on the 1st March 1985. Citation and commencement

2. (1) In these Regulations, unless the context otherwise requires, words and expressions shall have the same meaning as in the Petroleum (Safety Measures) Act 1984. Interpretation

(2) For the purpose of these Regulations—

“Classification Society” shall mean those classification societies that are endorsed by the Surveyor General of Ships;

“foreign going ship”, “home trade ship” and “local-trade ship” shall have the same meaning as in the Merchant Shipping Ordinance 1952, the Merchant Shipping Ordinance 1960 of Sabah and the Merchant Shipping Ordinance 1960 of Sarawak; Ord. 70/52
Sabah Ord.
11/60.
Sarawak Ord.
2/60

“International Maritime Organization” means the organization formerly known as the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization established by the convention in the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization 1948;

“recognised authority” means the Surveyor General of Ships of the national authority of the flag state of the vessel as the case may be;

“senior officer of Customs” shall have the same meaning as in the Customs Act 1967; Act 235

“Surveyor General of Ships” means the person appointed under subsection (2) of section 10 and the Merchant Shipping Ordinance 1952; and Ord. 70/52

“vessel” shall be deemed to be a vessel constructed to carry petroleum of Class 1A, Class 1B or Class 1C in bulk or to carry Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum in packages as the case may be, and such vessel—

- (a) possesses a certificate certifying that it is so constructed issued by a Classification Society endorsed for this purpose by the Surveyor General of Ships; or
- (b) certified by the Surveyor General of Ships as having been so constructed.

PART II

TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER

Dangerous
petroleum
anchorage
prohibited areas,
dangerous areas
and non-
dangerous
areas of ports

3. (1) For the purpose of these Regulations, the areas specified in the second, third, fourth and fifth columns of the First Schedule shall be, respectively, dangerous petroleum anchorages, prohibited areas, dangerous areas and non-dangerous areas of the ports specified opposite thereto in the first column of the said Schedule:

Provided that the Minister may, from time to time, by a notification in the *Gazette*, amend the said Schedule.

(2) Vessels loaded with Class IA, Class IB or Class IC petroleum shall, if for the purpose of handling and discharging such classes of petroleum, only anchor or berth within the dangerous petroleum anchorage of any of the port specified in the First Schedule unless permitted otherwise by the Port Officer whose permission shall be in writing.

Procedure for
inspection and
importation

4. (1) Upon the arrival of a vessel carrying Class I, Class II or Class III petroleum, or as soon thereafter as possible, the master, owner, agent or consignee shall send to an Inspector a notice in Part I of Form A of the Second Schedule giving the name of the vessel, the quantity and the description of the petroleum on board, the name of the owner, agent or consignee and any other information required to enable the Inspector to effect satisfactory inspection.

(2) Upon the receipt of the notice referred to in paragraph (1), the Inspector may board the vessel and take samples to be tested.

(3) Immediately upon the completion of such testing, the Inspector shall issue a certificate as in Part II of Form A of the Second Schedule to the Port Officer together with the notice as in Part I of Form A referred to in paragraph (1).

(4) Where the Inspector dispenses with inspection, he shall forthwith send Part II of Form A to the Port Officer and notify the Port Officer of the existence of Class IA, Class IB or Class IC petroleum on board.

Application
for permit

5. Every application for a permit to land or tranship any Class I, Class II or Class III petroleum shall be in writing and made to the Port Officer and if need be, the nearest Port Officer through an Inspector. Every application and every permit shall be as Part I and Part III of Form A of the Second Schedule.

Discharge
of
petroleum

6. After the Inspector has boarded any vessel and either has taken samples to be tested or dispensed with such inspection, the Port Officer may, with the consent of the Inspector or for some

special reason refuses to give permission to the owner, agent or consignee of the Class I, Class II or Class III petroleum to begin discharging the petroleum into lighters or ashore:

Provided that—

- (i) where the Inspector has taken samples from the petroleum, no petroleum shall be landed until the Port Officer has received the Inspector's reports;
- (ii) in the case of vessels carrying Class I, Class II or Class III petroleum in bulk, permission may be granted by the Port Officer to discharge the petroleum direct into the tanks of a bulk installation; and
- (iii) nothing in these Regulations shall be deemed to authorise the discharge of any petroleum being dutiable goods without the authority of a senior officer of Customs.

7. The agent or master of any vessel about to leave a port in Malaysia with Class I, Class II or Class III petroleum on board shall give a notice in writing to the Port Officer of the intention to carry such petroleum as cargo and of the maximum quantity intended to be carried. Such notice shall be given not less than six hours before applying for the port clearance.

Export
notice

8. No Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum shall, while within the limits of any port, be taken out of any vessel in which it has been carried except under the direct supervision of a competent person.

Supervision
by a
competent
person

9. Any vessel carrying petroleum within any port shall comply with the following:

Provision to
be observed by
any vessel
carrying
petroleum
within any
port.

- (a) no loading or discharging of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum or ballast water shall be carried out at any place other than such place as the Port Officer shall from time to time direct;
- (b) before any Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum contained in drums or other containers is carried out of the vessel, the holds of such vessel shall be thoroughly ventilated;
- (c) after all Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum has been removed from any vessel carrying petroleum, the holds and tanks of such vessel shall be rendered gas-free except if the vessel—
 - (i) leaves the port immediately after the discharge of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum;
 - (ii) remains only for the purpose of taking on board, bunkers, store or ballast; or

- (iii) remains for such other purpose as may be approved by the Port Officer:

Provided that where the vessel remains in the port for the purposes provided in subparagraph (ii) and (iii), the tanks are closed down immediately after the discharge of such petroleum and are not re-opened whilst the vessel is within the port except—

- (i) for ullaging or sounding while taking in or discharging ballast water; or
 - (ii) with the permission of the Port Officer;
- (d) the loading or discharging of Class IA, Class IB or Class IC petroleum or ballast water, and the rigging and disconnecting of hoses shall not be permitted between sunset and sunrise unless—

- (i) adequate safe illumination is provided on board the ship and the equipment used for such illumination is or was designed, constructed and maintained in accordance with any rules that are approved by the Surveyor General of Ships;
- (ii) adequate safe lighting is provided on shore to illuminate the vessel when alongside the quay;

Provided that if an accident occurs during the loading or discharging of Class IA, Class IB or Class IC petroleum or ballast water between sunset and sunrise and—

- (i) a repair to the plant pipes or connections is required; or
- (ii) there is interference in any way with the uninterrupted flow of the Class IA, Class IB or Class IC petroleum or ballast waters.

such loading or discharging operations shall stop and not resume until adequate safety measures have been taken:

- (e) there shall be no fire or artificial light holds or tanks of a vessel carrying petroleum are first opened for the purpose of loading or discharging Class IA, Class IB or Class IC petroleum ballast water until such time as the holds or tanks of the vessel shall have been securely closed down and in the case of a complete discharge such holds or tanks have been rendered gas-free as required under paragraph (c) above except that this requirement shall not—
- (i) prevent the use of lamps, heaters, cookers or other apparatus, electric or otherwise, designed and constructed in accordance with any rules that are approved by the Surveyor General of Ships;

- (ii) prohibit the loading, discharging, ballasting, gas-freeing or tank cleaning of a vessel under conditions approved by the Port Officer by means of power generated on board by electrical plant or internal combustion engines or steam engines designed, constructed, installed, positioned and maintained in accordance with any rules that are approved by the Surveyor General of Ships or by steam or electric power supplied from the shore and connected by equipment which shall comply with such requirements relating to electrical equipment and the following:
 - (A) the connection between the shore cable and the vessel shall be made by means of a connection box designed, constructed, positioned and maintained in accordance with any rules that are approved by the Surveyor General of Ships;
 - (B) the cable shall be of a sheathed type in accordance with an approved standard or other cable equally suitable for the purpose;
 - (C) apparatus, as by a changeover switch or suitable interlocking device, shall be installed at the vessel's switchboard or at any terminal board in the vessel to which electrical cable from shore supply is connected to prevent the shore supply from being connected to vessel's switchboard while this is connected to the vessel's generating plant; and
 - (D) all electrical equipment used in or in connection with the shore supply to the vessel shall be maintained in such conditions as to prevent danger from electrical shock or fire;
- (f) unless with the special permission of the Port Officer, all opening from cargo tanks except the gas escape line shall be kept closed during the loading or discharging of Class I, Class II or Class III petroleum or ballast water except—
 - (i) ullage plugs or sighting ports not situated in enclosed or partially enclosed spaces may be removed for ullaging, sounding or sampling. However such ullage plugs or sighting ports shall be closed immediately after this has been done unless they are adequately protected by strong non-corroding flame arrestor which shall be—
 - (a) kept clean and free from obstruction; and
 - (b) of a dimension and gauge in accordance with any rules that are approved by the Surveyor General of Ships; or

- (c) other flame proof device which complies with the requirements of the Surveyor General of Ships; and
 - (ii) ullage plug or sighting ports situated in enclosed or partially enclosed space may be removed for the purpose of ullaging, sounding or sampling but such ullage plugs or sighting ports shall be closed immediately after this has been done;
- (g) all pipes and other appliances used in the loading or discharging of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum in bulk or ballast water shall be free from leakage. All pipelines and hoses shall, while rigged for loading or discharging Class I, Class II or Class III petroleum or ballast water, be adequately and continuously earthed and kept under close supervision;
- (h) the discharging and loading of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum shall be carried out with due diligence and if discontinued, the tanks and holds of the vessel shall be closed immediately;
- (i) no Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum shall be discharged at any quay until—
 - (i) the vessel or carriage receiving such petroleum is at its place to receive such petroleum; and
 - (ii) all such petroleum discharged at any port shall be forthwith removed therefrom or to some duly licensed place of storage;
- (j) no Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum contained in drums or other containers shall be brought to the vessel into which it is to be loaded until such vessel is ready to receive it; and
- (k) the owner, master or agent of a vessel shall take all due precautions for the prevention of accident by fire during the discharging or loading of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum or ballast water or during gas-freeing or tank cleaning.

Licences and
certificates.

10. (1) A licence for a boat or similar craft, whether specially constructed for the carriage of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum or not to carry such petroleum or other classes of petroleum within the prohibited, dangerous and non-dangerous areas of a port, shall be as in Form C of the Second Schedule and shall not be issued until the boat or similar craft has been certified by a Surveyor of Ships to be fit to carry Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum or other classes of petroleum in accordance with the requirements of the Third Schedule.

(2) (i) A certificate as in Form D of the Second Schedule to load and carry Class IA, Class IB or Class IC petroleum or other classes of petroleum below deck in a mechanically propelled boat or similar craft not constructed to carry petroleum shall not be granted until such boat or similar craft has been examined by a Surveyor General of Ships. Such certificate shall be subject to any conditions as provided in the Fourth Schedule which the Surveyor General of Ships deems it necessary to impose.

(ii) Any application for a licence or certificate under subregulation (1) and (2) shall be in writing and forwarded to the Surveyor General of Ships at least twenty-four hours before the boat or similar craft's departure.

(3) All licences and certificates referred to in this regulation shall be valid for one year and is revocable at will by the person granting it.

11. No Class IA, Class IB or Class IC petroleum may be loaded or transported within a prohibited area of a port:

Provided that—

- (a) quantities not exceeding 400 litres water capacity of Class IA, Class IB or Class IC petroleum or the total of any petroleum may, with the approval of the Port Officer in writing, be transported within a prohibited area in a vessel, boat or similar craft licensed under Form C of the Second Schedule if such class of petroleum is not intended to be shipped as cargo;
- (b) quantities not exceeding 400 litres may be loaded in a vessel, boat or similar craft within the prohibited area if the petroleum is required for consumption on board.

Class IA,
Class IB
or Class IC
petroleum
within a
prohibited
area of a
port.

12. (1) The transportation and loading of Class IA, Class IB or Class IC petroleum within a dangerous area of a port is permitted provided that—

- (a) such class of petroleum is for discharge or has been loaded at a shore installation within the dangerous area and is carried in a vessel, boat or similar craft licensed under Form C of the Second Schedule to carry such class of petroleum within the dangerous area;
- (b) the total quantity carried in any such vessel, boat or similar craft referred to in paragraph (a) does not exceed 45,000 litres;
- (c) quantities not exceeding 400 litres may be loaded or carried in any vessel, boat or similar craft within the dangerous area of a port if such class of petroleum is required for consumption on board.

Class IA,
Class IB
or Class IC
petroleum
in dangerous
area of a
port.

(2) The refuelling of seaplanes by means of refuelling launches of type approved by the Surveyor General of Ships and licensed in Form C of the Second Schedule may be carried out within the dangerous area of a port and Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum may be transported and unloaded by such launches to the amount prescribed in the said Form C.

Class 1A,
Class 1B or
Class 1C
petroleum
within a non-
dangerous
area of a
port.

13. The transportation and loading of Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum within the non-dangerous area of a port is permitted in—

- (a) a vessel constructed to carry Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum;
- (b) a boat or similar craft licensed in Form C or the Second Schedule to carry such class of petroleum within that non-dangerous areas;
- (c) a vessel which has been granted a certificate by a Surveyor General of Ships in Form D of the Second Schedule for carriage of Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum below deck;
- (d) a vessel, boat or similar craft which is permitted under this regulation to carry Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum on deck.

Conditions
when
carrying
Class 1A,
Class 1B or
Class 1C
petroleum as
cargo on deck
of a ship
local-trade
ship, etc.

14. When Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum is to be carried as cargo on deck of a ship which plies or goes beyond the limits of any port in Malaysia, a local-trade or home-trade ship or a foreign-going ship—

- (a) such class of petroleum shall be properly fenced off and stored on the main deck of the ship at a distance of not less than nine metres from any galley, funnel or exhaust and not less than three metres from any part of the deck which is occupied by or accessible to passengers; and
- (b) conspicuous notices shall be put up for the purpose of drawing attention to the danger arising from smoking or using or exposing naked flame near the deck cargo.

Quantity of
Class 1A,
Class 1B or
Class 1C
petroleum on
deck.

15. The quantity of Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum carried as cargo on deck under regulation 14 shall not exceed—

- (a) 400 litres on any vessel, boat or similar craft within the prohibited or dangerous area of a port;
- (b) 400 litres on a ship which plies or goes only within fifty kilometres of any port in Malaysia;
- (c) 300 litres for every 25,500 kilogramme of the gross weight of a local-trade ship, up to a maximum of 23,000 litres for a passenger ship and 36,600 litres for a cargo ship; or
- (d) 3,600 litres on a local-trade or home-trade ship or a foreign-going ship.

16. (1) Where any Class I, Class II or Class III petroleum is carried as cargo under deck in a boat or similar craft not constructed for the carriage of petroleum in bulk—

Class I,
Class II or
Class III
petroleum
under deck

- (a) such class of petroleum shall be stowed in watertight compartment and shall not be contiguous to any other cargo in that hold;
- (b) such class of petroleum shall be separated from the engine and boiler space, crew space, store, chain locker or any cargo other than petroleum by two efficient bulk heads; and from any buoyancy or water space which is entered only by a manhole by one efficient bulkhead;
- (c) the gas-freeing arrangements and hatchways shall be to the satisfaction of a Surveyor General of Ships;
- (d) any tin that is not protected by any form of packing or any form of metal container that is not provided with sufficient stiffeners, shall not be stowed beneath cases of metal drums;
- (e) such tin or metal container referred to in paragraph (d) shall not be stowed in tiers exceeding eight in height; and
- (f) if the petroleum to be carried included Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum, loading shall not commence until a certificate has been obtained from a Surveyor General of Ships certifying that the provisions of this regulation have been complied with.

(2) No Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum shall be carried under deck in any passenger ship.

17. Where Class I, Class II or Class III petroleum is to be carried as deck cargo in any vessel, or in the open hold of any undecked boat or similar craft—

Class I,
Class II,
Class III
petroleum
as deck
cargo

- (a) there shall be a distance of not less than three metres between such class of petroleum and the cooking galley and not less than 1.22 metres between such class of petroleum and the engine room hatch, boiler casing or exhaust of such boat or similar craft or vessel;
- (b) such class of petroleum shall be stored in a distance of not less than three metres from any part of the deck occupied by or accessible to passengers; and
- (c) conspicuous notices shall be put up drawing attention to the danger arising from smoking or using or exposing naked flame near such class petroleum.

18. Within the prohibited area of any port—

Rules
within the
prohibited
area of
a port

- (a) no Class I, Class II or Class III petroleum shall be transported or loaded into any boat or similar craft unless such boat or similar craft has a licence as in Form C of the Second Schedule;

- (b) no wooden boat or similar craft shall transport Class I, Class II or Class III petroleum which exceeds 23,000 litres;
- (c) no person shall load or discharge more than 23,000 litres of Class I, Class II or Class III petroleum in or from any boat or similar craft or vessel berthed alongside any public wharf; and
- (d) no person shall load Class I, Class II or Class III petroleum under deck in any vessel unless he has been granted a certificate as in Form D by a Surveyor General of Ships for the carriage of Class I, Class II or Class III petroleum under deck.

Rules
within the
dangerous
area of
a port.

19. Within the dangerous area of any port—

- (a) no Class I, Class II or Class III petroleum may be loaded or transported in any boat or similar craft unless such boat or similar craft has a licence as in Form C;
- (b) no Class I, Class II or Class III petroleum exceeding 23,000 litres shall be carried on deck of any ship, vessel, boat or similar craft; and
- (c) no person shall load Class I, Class II or Class III petroleum under deck in any boat or similar craft or vessel unless the boat or similar craft or vessel has been granted a certificate as in Form D by a Surveyor General of Ships to carry Class I, Class II or Class III petroleum below deck.

Rules
within the
non-dangerous
area of a
port.

20. The loading and transportation of Class I, Class II or Class III petroleum within the non-dangerous area of a port is permitted in—

- (a) a vessel constructed to carry Class I, Class II or Class III petroleum or any petroleum;
- (b) a boat or similar craft which has been issued with a licence as in Form C to carry Class I, Class II or Class III petroleum within the non-dangerous area of a port;
- (c) a vessel which has been granted a certificate as in Form D by a Surveyor General of Ships to carry Class I, Class II or Class III petroleum below deck; and
- (d) a vessel which has been granted a permit to carry Class I, Class II or Class III petroleum below or on deck to other ports.

Class I,
Class II or
Class III or
Class 1A,
Class 1B or
Class 1C
petroleum
not in
bulk.

21. (1) Class I, Class II or Class III petroleum not carried in bulk shall be carried either—

- (a) in appropriate receptacles—
 - (i) constructed in accordance with recommendations laid down by the International Maritime Organisation as published in the International Maritime Dangerous Goods Code;

- (ii) each containing not less than 35 litres of any or a total of such class of petroleum but not more than 95 percent of liquid;
 - (iii) marked with the correct technical name; and
 - (iv) identified with distinctive labels on stencils in accordance with the International Maritime Dangerous Goods Code for inflammable gasses and liquids; or
 - (b) in steel drums each containing not more than 200 litres of any or a total of such class of petroleum but not more than 95 percent of liquid.
- (2) For Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum not carried in bulk shall be carried in tins provided, that such tins—
- (a) shall be carried in a boat or similar craft which complies with conditions of the Third Schedule and is licensed in Form C of the Second Schedule;
 - (b) need not be packed in cases; and
 - (c) shall not contain more than 95 percent of liquid.
- (3) No Class I, Class II or Class III petroleum shall be loaded into any vessel, boat or similar craft within the limits of any port except under the direct supervision of a competent person; and a competent person shall remain in direct charge of each of such vessel, boat or similar craft during the whole time that any Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum is on board.
- (4) Class I, Class II or Class III petroleum when not carried under deck shall, during transportation, be under a specially constructed wooden covering or suitable tarpaulins.
- (5) No smoking, fire or artificial light of any description, other than the regulatory navigation and anchor lights rendered necessary by exceptional circumstances, shall be allowed on any vessel, boat or similar craft or within nine metres of Class I, Class II or Class III petroleum carried as deck cargo on any such vessel, boat or similar craft.
- (6) No flame, naked or exposed, shall be used or exposed in the hold of any vessel, boat or similar craft where Class I, Class II or Class III petroleum is carried as cargo under deck and no artificial light shall be used other than approved self-contained battery-lamps.
- (7) The loading of more than 400 litres of Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum in any vessel shall only be carried out at—
- (a) dangerous petroleum anchorages;

(b) an installation situated in dangerous or non dangerous areas and licensed for the storage of Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum; or

(c) such other places as may be specifically approved by the Port Officer.

(8) Wooden vessels carrying packed cargoes of Class I, Class II or Class III petroleum to outports shall leave on courses specified in the Port Rules for that port, if any.

(9) No person shall carry passengers on any boat or similar craft licensed in Form C of the Second Schedule to carry Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum within port limits, while such class of petroleum is on board.

To berth at
the wharf of
any port.

22. Notwithstanding anything contained in these Regulations, vessels carrying as cargo Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum not exceeding 1,300 litres may, with the permission in writing of the Port Officer previously obtained and subject to the regulations and by-laws relating to dangerous goods, berth at the wharves of any port.

No smoking,
fire, etc.
on vessels.

23. No person shall smoke, no fire or artificial light other than properly guarded electric light or such lights as are required to be shown by any written law for preventing collision at sea shall be lit or used in any vessel handling Class Ia, Class Ib or Class Ic petroleum except in specifically designated areas on board.

Provisions
relating to
wire hawsers
and ropes.

24. (1) Every vessel carrying Class I, Class II or Class III petroleum when berthed alongside shall have or be provided by the terminal operator with wire hawsers and ropes of sufficient strength and length to tow the vessel.

(2) The master, owner, agent or consignee of the vessel shall ensure that—

(a) one end of the wire hawser shall be hung over the offshore bow to the water line so that a tug can readily reach the end nearest the water;

(b) the other end of the wire hawser shall be made fast to the towing bollards;

(c) the slack of the wire hawser shall be stopped lightly to the guard rails in such a manner that should a fire occur, a tug would be able to pull the wire hawser loose and with a fair lead tow the vessel without any aid therefrom, clear of the wharf or jetty; and

(d) the ropes and wire hawsers used for securing or mooring the vessel shall be made fast in such a way they can be readily cast off.

25. Any vessel, boat or similar craft having as part or all of its cargo Class I, Class II or Class III petroleum shall not be immobilised without the written permission of a Port Officer.

Immobiliza-
tion of vessel,
etc., having
Class I,
Class II or
Class III
petroleum
as cargo.

26. While a vessel is in port, the master of such vessel shall display no smoking symbols of a minimum size of 15.24 centimetres at all entry and exit points of the vessel and shall take adequate steps to prevent any person from—

Master to
ensure.

- (a) smoking;
- (b) carrying matches;
- (c) carrying any appliances whatsoever for producing ignition;

at or near any place where Class IA, Class IB, Class IC, Class I, Class II or Class III petroleum or ballast water is being discharged or loaded or when gas—freeing or tank cleaning work is being carried out.

27. The master, owner, agent or consignee shall ensure that a watchman shall be stationed at each gangway leading on to any vessel, boat or similar craft or to prevent smoking, unauthorised access to the vessel, boat or similar craft and to warn every person that Class I, Class II or Class III petroleum is being loaded or unloaded.

Stationing
of watchman.

28. Iron and steel hammers or other instruments capable of causing a spark shall not be used for the purpose of opening or closing hatches or tank lids or loading arms of a vessel carrying, loading or unloading Class IA, Class IB or Class IC petroleum.

Use of iron
and steel
hammers, etc.,
prohibited.

29. Except with the written approval of the Port Officer there should be no chipping, scaling or hammering of iron or steel—

Chipping,
scaling or
hammering of
iron or steel
prohibited.

- (a) when any hold which contains or has recently contained Class IA, Class IB or Class IC petroleum is open; or
- (b) while there is any Class IA, Class IB or Class IC petroleum on deck.

30. (1) No Class I, Class II or Class III petroleum shall be conveyed, loaded or unloaded on, into or from any vessel in containers from which in the opinion of the Port Officer, the petroleum can escape in the form of liquid or vapour.

Escape of
petroleum
in the form
of liquid
or vapour
prohibited.

(2) It shall be an offence under these Regulations for any person to ship Class I, Class II or Class III petroleum, or to cause or allow such petroleum to be shipped, if any such petroleum or any petroleum vapour is escaping or is likely to escape from any container in which it is contained.

(3) It shall be an offence under these Regulations for the master or owner of any vessel to receive on board that vessel any Class I, Class II or Class III petroleum if to his knowledge any such petroleum or any petroleum vapour is escaping or is likely to escape from any other container in which it is contained.

Dangerous
vapours

31. Except to anchor for inspection at a dangerous petroleum anchorage or at a place exempted by order made under the Petroleum (Safety Measures) Act 1984, no vessel, other than a vessel licensed under regulation 10, which has carried Class IA, Class IB or Class IC petroleum as the whole or part of her cargo since she was last certified by a recognised authority as free from inflammable vapour shall enter the limits of any port unless—

- (a) where the petroleum has been carried in bulk, the master has certified—
 - (i) in Form B in the Second Schedule that all empty cofferdams and all compartments, pumps and pipelines which contained petroleum have been thoroughly cleansed by washing or by an alternative standard method approved by an Inspector; and
 - (ii) that the vessel is, to the best of his knowledge, free from inflammable vapour; or
- (b) where the vessel is not constructed for carrying Class IA, Class IB or Class IC petroleum in bulk, the master has certified—
 - (i) in Form B in the Second Schedule that since the discharge of the cargo of Class IA, Class IB or Class IC petroleum, the vessel has been thoroughly cleansed by washing or by suction fans or by windsails or by an alternative standard method approved by an Inspector; and
 - (ii) that the vessel is, to the best of his knowledge, free from inflammable vapour; and
- (c) an Inspector has certified as in Form B or the Second Schedule that he has examined every accessible part and that the vessel is, in his opinion, free from inflammable vapour.

Certificate
to be for-
warded

32. The certificate in Form B of the Second Schedule referred to in regulation 31 shall be forwarded to the Port Officer as soon as possible after the inspection of the vessel is completed.

Examina-
tion before
repairs, etc.

33. Within the limits of any port, no repairs or other operations necessitating the opening of receptacle for the storage of Class IA, Class IB or Class IC petroleum on any vessel shall be carried out or begun unless an Inspector has certified in Form B of the Second Schedule that—

- (a) he has examined every accessible part of the vessel; and
- (b) the vessel is, in his opinion, free from inflammable vapour.

34. (1) Within the limits of a port, no repairs or other similar operations to any compartment or pipeline of a vessel which has contained petroleum other than Class 1A, Class 1B or Class 1C petroleum shall commence or be carried out unless an Inspector has certified—

Certification before repairs.

- (a) that he has examined such compartments or pipelines and such other parts of the vessel as he may think fit; and
- (b) that he is of the opinion that such other parts as mentioned in paragraph (a) are free from inflammable vapour.

(2) Paragraph (1) of this regulation shall not apply to repairs which are carried out externally and do not involve the use of burning, welding or rivetting to any compartment or pipelines.

(3) The certificate of the Inspector shall be as in Form B in the Second Schedule.

35. The Surveyor General of Ships may delegate the exercise of any of the functions conferred upon him by these Regulations to such persons as he may think fit.

Delegation of functions by Surveyor General of Ships.

36. The fees in respect of all licences, permits and certificates referred to in these Regulations shall be in accordance with the Fifth Schedule.

Fees.

37. No person shall smoke and no fire or artificial light of any description (other than the regulatory navigation and anchor lights necessary by exceptional circumstances) shall be lighted or kept alight on any boat or similar craft having on board any inflammable liquid having a flash point below 60°C.

Prohibitions when inflammable liquid is on board any boat or similar craft.

38. Any person who contravenes any provision of these Regulations shall be guilty of an offence and shall, on conviction, be liable to a fine not exceeding five thousand ringgit and in the case of a continuing offence, he shall be liable to a further fine not exceeding five thousand ringgit for each or part of the day during which the offence continues.

Penalty.

39. Except as provided in regulations 37 and 38 nothing in these Regulations shall apply to acetic ether (ethyl acetate), acetone or methylated spirit.

Regulations do not apply.

40. (1) Parts I, II, III and IV of the Petroleum Regulations 1953 and Part III of the Petroleum Rules, 1960 are hereby repealed.

Repeal and saving.
L.N. 81353.
Sabah
S. 198/60.

(2) Notwithstanding the revocation of the said Regulations, any certificate, licence, permit or exemption granted under any of the said Regulations shall, so far as it could have been granted under these Regulations, continue in force until superceded, revoked, cancelled or otherwise terminated and shall have effect as if granted under these Regulations.

Provided that any such certificate, licence, permit or exemption which is expressed to remain in force for a definite period shall not remain in force after the expiration of that period unless it shall be renewed in accordance with the provisions of these Regulations.

FIRST SCHEDULE
(Regulation 3)

Port	<i>Dangerous Petroleum Anchorage</i>	<i>Prohibited Areas</i>	<i>Dangerous Areas</i>	<i>Non-Dangerous Areas</i>
PENANG Penang	1. The anchorage for vessels other than junks, tongkangs, and similar craft, loading or loaded with dangerous petroleum shall be that indicated on the Admiralty Chart of Penang Harbour, with Fort Cornwallis flagstaff between the bearings of 270 Deg. and 253 Deg. the western boundary of which shall be the meridian of 100 Deg. 21' 40"E. Such vessels are required to moor and shall comply with any restrictions or conditions that may be imposed by the Port Officer. They shall not anchor or berth elsewhere within port limits except with the permission in writing of the Port Officer	That part of the western side of the harbour within an imaginary line drawn from Fort Cornwallis lighthouse for a distance of 519 metres in a 190 Deg. direction, thence for a distance of 762 metres in a 180 Deg. direction, thence in a 270 Deg. direction to southern corner of Railway Pier, thence for a distance of 2,683 metres in a 220 Deg. direction, thence in a 310 Deg. direction to the shore	—	That part of the port outside of the Prohibited Area

2. The anchorage for junks, tongkangs and similar craft carrying dangerous petroleum shall be to the westward of Middle Bank and southward of the line of the Municipal Sewage Works extended to Middle Bank, and northward of a line drawn in a direction 190 Deg. from Bukit Dambar boulder

KEDAH

Kuala Kedah

The anchorage for vessels carrying petroleum shall be the area bounded by an imaginary line joining the following positions:

A line drawn from a position Latitude 06 Deg. 05' 24"N., Longitude 100 Deg. 14' 00"E., thence east to a position Latitude 06 Deg. 05' 24" N., Longitude 100 Deg. 15' 00"E., thence south to a position Latitude 06 Deg. 04' 24"N., Longitude 100 Deg. 15' 00"E., thence west to a position Latitude 06 Deg. 04' 24"N., Longitude 100 Deg. 14' 00"E., thence north back to the original position Latitude 06 Deg. 05' 24"N., Longitude 100 Deg. 14' 00"E.

Pulau Langkawi—
Kuah

The anchorage for vessels carrying petroleum shall be the area bounded by an imaginary line joining the following positions:

A line drawn from a position Latitude 06 Deg. 17' 18"N., Longitude 099 Deg. 50' 48"E., thence north to a position Latitude 06 Deg. 17' 54"N., Longitude 099 Deg. 50' 48"E., thence east to a position Latitude 06 Deg. 17' 54"N., Longitude 099 Deg. 51' 06"E., thence south to a position Latitude 06 Deg. 17' 18"N., Longitude 099 Deg. 51' 06"E., thence west back to the original position Latitude 06 Deg. 17' 18"N., Longitude 099 Deg. 50' 48"E.

Port	Dangerous Petroleum Anchorage	Prohibited Areas	Dangerous Areas	Non-Dangerous Areas
Polau Langkawi— Teluk Ewa	The anchorage for vessels carrying petroleum shall be the area bounded by an imaginary line joining the following positions: A line drawn from a position Latitude 06 Deg. 26' 24"N., Longitude 099 Deg. 44' 30"E., thence north to a position Latitude 06 Deg. 27' 12"N., Longitude 099 Deg. 44' 30"E., thence east to a position Latitude 06 Deg. 27' 12"N., Longitude 099 Deg. 45' 12"E., thence south to a position Latitude 06 Deg. 26' 24"N., Longitude 099 Deg. 45' 12"E., thence west back to the original position Latitude 06 Deg. 26' 23"N., Longitude 099 Deg. 44' 30"E.	—	—	—
Tanjung Dawai	The anchorage for vessels carrying petroleum shall be the area bounded by an imaginary line joining the following positions: A line drawn from a position Latitude 05 Deg. 39' 00"N., Longitude 100 Deg. 16' 00"E., thence east to a position Latitude 05 Deg. 39' 00"N., Longitude 100 Deg. 17' 00"E., thence south to a position Latitude 05 Deg. 38' 00"N., Longitude 100 Deg. 17' 00"E., thence west to a position Latitude 05 Deg. 38' 00"N., Longitude 100 Deg. 16' 00"E., thence north back to the original position Latitude 05 Deg. 39' 00"N., Longitude 100 Deg. 16' 00"E.	—	—	—

SELANGOR

Port Kelang

1. All vessels loaded with dangerous petroleum or explosives while awaiting allocation of a discharging berth and vessels working dangerous explosives shall anchor in the area bounded by the following positions:

- (a) Latitude 03 Deg. 05' 24"N
Longitude 101 Deg. 19' 30"E.;
- (b) Latitude 03 Deg. 05' 24"N
Longitude 101 Deg. 20' 30"E.;
- (c) Latitude 03 Deg. 04' 06"N
Longitude 101 Deg. 21' 24"E.;
- (d) Latitude 03 Deg. 04' 06"N
Longitude 101 Deg. 20' 30"E.

2. The Coastal Vessel Petroleum Anchorage shall be the area contained by lines joining the following positions and the eastern shore of Pulau Kelang:

From a position on the eastern shore of Pulau Kelang in Latitude 03 Deg. 00' 08"N., Longitude 101 Deg. 20' 20"E.

Thence to Latitude 03 Deg. 00' 08"N., Longitude 101 Deg. 21' 06"E., thence to Latitude 03 Deg. 00' 56"N., Longitude 101 Deg. 21' 06"E., thence to Latitude 03 Deg. 00' 33"N., Longitude 101 Deg. 21' 06"E., thence to Tanjung Sarang Lang light beacon (approximate position Latitude 03 Deg. 00' 02"N., Longitude 101 Deg. 20' 24"E.)

Port	Dangerous Petroleum Anchorage	Prohibited Area	Dangerous Area	Non Dangerous Area
	3. The small petroleum ship anchorage for small vessels awaiting a berth, is that area of the Kelang River up river of Latitude 03 Deg. 00' 30"N., and down river of Longitude 101 Deg. 23' 00"E.			
MALACCA				
Malacca	The anchorage for vessels loading or loaded with explosives or dangerous petroleum shall be contained within the area bounded by the following imaginary lines: A line drawn from the southern tip of Pulau Upoh southwards to a position Latitude 02 Deg. 10.5'N., Longitude 102 Deg. 12.0'E., thence north-westerly to a position Latitude 02 Deg. 11.25'N., Longitude 102 Deg. 11.0'E., thence north-north-easterly to a position Latitude 02 Deg. 12.1'N., Longitude 102 Deg. 11.24'E., and thence back to the southern tip of Pulau Upoh	All that part of the port lying between the breakwaters north of an imaginary line drawn from the northern most dolphin situated at the Shell jetty on the eastern breakwater in a westerly direction to the western breakwater		That part of the port outside the Prohibited Area
NEGERI SEMBILAN				
Port Dickson	The anchorage for vessels loading or loaded with explosives or dangerous petroleum or having carried			

petroleum and not being certified gas-free shall be contained within the area bounded by the following imaginary lines:

The parallels of Latitude 02 Deg. 30' 00"N., and 02 Deg. 31' 00"N., and

The meridians of Longitude 101 Deg. 45' 00"E., and 101 Deg. 46' 00"E.

TERENGGANU

Kuala Terengganu

Anchorage as directed by the Port Officer

Kerteh

Anchorage as directed by the Port Officer

No vessel shall anchor within the area bounded by an imaginary line drawn from a position Latitude 04 Deg. 34' 27.5"N., Longitude 103 Deg. 27' 53.5"E., thence north-easterly to a position Latitude 04 Deg. 37'N., Longitude 103 Deg. 31'E., thence south-south-easterly to a position Latitude 04 Deg. 32'N., Longitude 103 Deg. 33'E., thence west-north-westerly to a position Latitude 04 Deg. 33'N., Longitude 103 Deg. 28' 25"E., and thence along the coast back to the original position

Kemaman

Anchorage as directed by the Port Officer

PAHANG

Sungai Kuantan

Anchorage as directed by the Port Officer

Tanjong Gelang

The area enclosed by the following coordinates:

(a) Latitude 03 Deg. 56' 36"N.
Longitude 103 Deg. 28' 42"E.;

Port	Dangerous Perilous Anchorage	Prohibited Areas	Dangerous Areas	Non-Dangerous Areas
JOHORE Johor Bahru	(b) Latitude 03 Deg. 56' 59"N Longitude 103 Deg. 28' 16"E.; (c) Latitude 03 Deg. 57' 54"N Longitude 103 Deg. 29' 05"E.; (d) Latitude 03 Deg. 57' 32"N Longitude 103 Deg. 29' 30"E. 1. Area bounded by the following coordinates: (a) Latitude 01 Deg. 21' 03"N Longitude 104 Deg. 05' 50"E.; (b) Latitude 01 Deg. 20' 46"N Longitude 104 Deg. 06' 18"E.; (c) Latitude 01 Deg. 20' 16"N Longitude 104 Deg. 05' 41"E.; (d) Latitude 01 Deg. 20' 40"N Longitude 104 Deg. 05' 16"E. 2. Dangerous goods jetty in position Latitude 01 Deg. 26' 05' 6"N.; Longitude 103 Deg. 53' 56' 3"E.			
SABAH Kota Kinabalu	Within a line drawn from a position in Latitude 06 Deg. 40' 42"N., Longitude 116 Deg. 05' 45"E., thence in a 270 Deg. direction for 10 cables thence in a 360 Deg. direction for 6.5 cables thence in a 090 Deg. direction for 10 cables thence 180 Deg. direction for 6.5 cables to the starting point.			

To the eastward of a line drawn in a
172 Deg. direct from grave reef
beacon.

Kudat	Any area not within 3 cables of the wharf light F.R.G. position Latitude 06 Deg. 52' 53"E., Longitude 116 Deg. 50' 41.5"E.	Within 3 cables of the wharf light F.R.G. position Latitude 06 Deg. 52' 53"E., Longitude 115 Deg. 5' 41.5"E.	—
Labuan	Within a line drawn from the harbour shoal beacon in a 360 Deg. direction for 762 metres thence in a 090 Deg. direction for 1097 metres thence in a 180 Deg. direction to join the Northern Boundary Limit of explosive anchorage.	Within an area bounded by a line drawn from the F.R.G. light on liberty wharf in a direction of 180 Deg. for 518 metres thence in 334 Deg. direction to the shore in vicinity of the L.C.T. hard.	—
Labad Datu	Any area not within 305 metres of the wharf unless permitted by the Port Officer.	Within 305 metres of the wharf unless permitted by the port officer.	—
Sandakan	Within an area from position Latitude 04 Deg. 49' 10"N., Longitude 118 Deg. 07' 41"E., a line drawn in a direction 90 Deg. to shore and a line drawn in a direction 180 Deg. for 7 cables thence 090 Deg. to shore.	1. Within a radius of 5 cables from the F.R.G. light in position Latitude 05 Deg. 50' 17.5"N., Longitude 118 Deg. 07' 10"E. 2. Within a radius of 3 cables from the 'T' head on SHELL Installation Jetty.	—
Semporna	Any area not within 305 metres of the wharf.	Within 305 metres of the wharf	—
Tawau	Within an area from position Latitude 04 Deg. 16' 00"N., Longitude 117 Deg. 51' 00"E. in a 090 Deg. direction distance 1 mile thence 180 Deg. direction distance 1 mile, thence 270 Deg. direction distance 1 mile, thence 360 Deg. direction distance 1 mile.	Within 610 metres of Government wharf. Vessel under 30.5 metres may anchor within this area, on the inshore of the wharf subject to the discretion of the Port Officer.	—

Port	Dangerous Petroleum Anchorage	Prohibited Areas	Dangerous Areas	Non-Dangerous Areas
SARAWAK				
Bintulu	(I) (Petroleum Anchorage) Petroleum Anchorage is the area enclosed by the line joining: (a) Lat. 03 Deg. 24.4'N., Long. 112 Deg. 57.3'E., thence to position (b) Lat. 03 Deg. 21.3'N., Long. 112 Deg. 59.6'E., thence to position (c) Lat. 03 Deg. 22.0'N., Long. 113 Deg. 02.4'E., thence to position (d) Lat. 03 Deg. 26.0'N., Long. 113 Deg. 01.2'E., thence along the limit of the port to position (e) Lat. 03 Deg. 24.4'N., Long. 112 Deg. 57.3'E.	(I) (Explosive Anchorage) Explosive Anchorage is the area enclosed by the line joining position: (a) Lat. 03 Deg. 26.2'N., Long. 113 Deg. 3.2'E., thence a position (b) Lat. 03 Deg. 19.4'N., Long. 113 Deg. 05.7'E., thence a position (c) Lat. 03 Deg. 24.1'N., Long. 113 Deg. 09.3'E., thence along the limits of the port to position (d) Lat. 03 Deg. 26.2'N., Long. 113 Deg. 03.2'E. (II) (Gas Tanker Anchorage) Gas Tanker Anchorage is the area enclosed by a line joining position: (a) Lat. 03 Deg. 22.2'N., Long. 112 Deg. 55.2'E., thence a position (b) Lat. 03 Deg. 19.4'N., Long. 112 Deg. 58.3'E., thence a position (c) Lat. 03 Deg. 21.3'N., Long. 112 Deg. 59.6'E., thence a position		

- (d) Lat. 03 Deg. 24.4'N.,
Long. 112 Deg. 57.3'E.
thence along the limits of
the port position
- (e) Lat. 03 Deg. 22.2'N.,
Long. 112 Deg. 55.2'E.

(III) Dangerous Point

The dangerous points is marked
by the following buoy:

SBM Crude

- (a) Lat. 03 Deg. 9.77'N.,
Long. 113 Deg. 00.62'E.

(I) (Restricted Berth of Anchorage)

The berth alongside the Bukit
Barak wharf in position Lat 01
Deg. 33' 32"N., Long. 110 Deg.
21' 28"E. (for loading and
discharging petroleum)

(I) Explosive and Dangerous Goods Anchorage

The Anchorage is the area
enclosed within the following
points:

- (a) Lat. 01 Deg. 34.7'N.,
Long. 110 Deg. 24.64'E.
thence a position
- (b) Lat. 01 Deg. 34.55'N.,
Long. 110 Deg. 24.87'E.
thence a position
- (c) Lat. 01 Deg. 34.2'N., Long.
110 Deg. 24.47'E. and
along the coast thence to
position
- (d) Lat. 01 Deg. 34.3'N.,
Long. 110 Deg. 24.38'E.
thence to position

Port	Dangerous Petroleum Anchorages	Prohibited Areas	Dangerous Areas	Non-Dangerous Areas
Sibu	(I) <i>(Restricted Berth of Anchorage)</i> The berth alongside the Sungai Merah wharf in position: (a) Lat. 02 Deg. 19.77'N., Long. III Deg. 49.85'E. (for loading and discharging petroleum)	(c) Lat. 01 Deg. 34.7'N., Long. 110 Deg. 24.64'E. (for loading and discharging dangerous goods other than petroleum)	—	—
	(II) <i>(Dangerous Goods Anchorages)</i> The Anchorage is the area enclosed within the following points: (a) Lat. 02 Deg. 16.88'N., Long. 111 Deg. 49.28'E., and along the coast thence to position (b) Lat. 02 Deg. 16.37'N., Long. 111 Deg. 49.90'E., thence a position (c) Lat. 02 Deg. 16.52'N., Long. 111 Deg. 50.05'E., thence to position (d) Lat. 02 Deg. 17.08'N., Long. 111 Deg. 49.48'E., thence to position. (e) Lat. 02 Deg. 16.88'N., Long. 111 Deg. 49.28'E. (for loading and discharging dangerous goods other than petroleum)			

(f) Dangerous Areas

The dangerous points are marked by the following buoys:

SBM C—1

(a) Lat. 04 Deg. 28.35'N.,
Long. 113 Deg. 56.35'E.

SBM B—2

(b) Lat. 04 Deg. 28.81'N.,
Long. 113 Deg. 56.55'E.

SBM 4

(c) Lat. 04 Deg. 30.26'N.,
Long. 113 Deg. 56.44'E.

SBM 5

(d) Lat. 04 Deg. 26.81'N.,
Long. 113 Deg. 53.80'E.

SECOND SCHEDULE

FORM A

(To be prepared in quadruplet)

MALAYSIA

PETROLEUM (SAFETY MEASURES)
(TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER)
REGULATIONS 1985
(Regulations 4 and 5)

PART I

CONSIGNEE'S NOTIFICATION

ADDRESS

.....

.....

.....

TO THE INSPECTOR,

Please note that on the 19..... between the hours
of the Class I/II/III petroleum
described below from the vessel which arrived
on the 19..... from

And stored in the store situated at /which
is now lying at awaiting *transshipment/
landing to the now lying at
and intending to depart on the 19..... to

<i>Nature of Receptacles</i>	<i>Marks of Receptacles</i>	<i>Quantity of Petroleum</i>

Date Importers(s)

Notes:

- (1) This part shall concurrently serve as an application for landing.
- (2) Class I petroleum means petroleum having flash points below 37.8°C.
Class II petroleum means petroleum having flash points at or above
37.8°C. and below 60°C.

* Delete where inapplicable.

PART II
INSPECTOR'S REPORT

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

TO THE PORT OFFICER.

*This is to certify that I have tested samples from $\frac{\text{cases}}{\text{tins}}$ taking the average of 3 separate tests from the
from containing $\frac{\text{cases}}{\text{tins}}$ of petroleum with the following results as regards flash point:

No.	Flashd at degrees	Brands

*This is to certify that I have dispensed with inspection of
reasons being
The vessel has on board *Class 1A/Class 1B/Class 1C petroleum.

Departmental
Stamp

Inspector of Petroleum

Date

* Delete where inapplicable

PART III
PERMIT

DEPARTMENT OF MARINE.

TO THE IMPORTERS NAMED ABOVE.

Permission to land *Class I/Class II/Class III petroleum described in Part I of Form A, is granted.

Departmental
Stamp.....
Port Officer

Date

Note:

If this permit is not made use of the day in respect of which it is issued, it must be returned within 24 hours to the Port Officer.

c.c. General Manager.

..... Port Authority

* Delete where inapplicable

FORM B
(To be prepared in quadruplet)

MALAYSIA

PETROLEUM (SAFETY MEASURES)
(TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER)
REGULATIONS 1985
(Regulation 31)

MASTER'S CERTIFICATE

TO THE DEPARTMENT OF CHEMISTRY.

I, ...
Master of the hereby certify that since the discharge
of the cargo of *Class I/Class II/Class III petroleum the vessel has been

thoroughly cleaned by washing and by
and that the vessel is to the best of my knowledge and belief free from inflammable
vapour.

Date
Master

Notes:

- (1) This certificate must be completed before the Inspector's Certificate is issued.
- (2) The attention of masters is invited to the importance of ensuring that all hollow handrails, heating coils, sounding pipes and similar structures liable to contamination with petroleum have been meticulously cleaned.

* Delete where inapplicable

INSPECTOR'S CERTIFICATE

(Regulations 31 and 34)

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

TO THE MASTER OF THE VESSEL

I hereby certify that I have examined the accessibility of your vessel, and that these parts and your vessel are, in my opinion free from inflammable vapour.

Observations:



Inspector of Petroleum

Time

Date

Notes:

- (1) This certificate must be forwarded to the Port Officer as soon as possible after the vessel's inspection.
- (2) The validity of this certificate minimises any likelihood of the need for repeated inspection during the period of repairs.
- (3) Class I petroleum means petroleum having flash points below 37.8°C. Class II petroleum means petroleum having flash points at or above 37.8°C and below 60°C.

FORM C

Licence No.

MALAYSIA

PETROLEUM (SAFETY MEASURES)
(TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER)
REGULATIONS 1985

(Regulation 10 (1))

LICENCE TO CARRY CLASS 1A AND CLASS 1B PETROLEUM

PART I

DEPARTMENT OF MARINE.

TO THE PORT OFFICER.

I hereby certify that I have inspected the vessel
and find it fit to carry the understated quantities of Class 1A and Class 1B petroleum
in accordance with the requirements of the Third Schedule of these Regulations.

- (a) Within the prohibited area of the port.....
(b) Within the dangerous area of the port.....
(c) Within the non-dangerous area of the port.....

MAXIMUM QUANTITIES IN LITRES	
Class 1A, Class 1B and Class 1C petroleum	Other classes of petroleum

Departmental
Stamp

Surveyor General of Ships

Date.....

FORM C

PART II

PORT

TO THE MASTER.

VESSEL

The vessel is hereby licensed to carry the abovementioned quantities of Class 1A and Class 1B petroleum in accordance with the provisions of the Act, provided that the total quantity carried does not exceed the maximum quantity of Class 1A and Class 1B petroleum permitted under this licence.

This licence expires on the 19.....

Departmental
Stamp

.....
Port Officer

Date

FORM D

Certificate No

MALAYSIA

PETROLEUM (SAFETY MEASURES)
(TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER)
REGULATIONS 1985

[Regulations 10 (2) (i) and 19 (c)]

DEPARTMENT OF MARINE.

I hereby certify that I have inspected the vessel
of on the 19.....
for the purpose of ascertaining her fitness to carry *Class 1A/Class 1B/Class 1C
petroleum below deck as *part/whole of her cargo.

The vessel is in my opinion fit to carry *Class 1A/Class 1B/Class 1C petroleum in
the holds (compartment) numbered
and complies with the requirements of the Fourth Schedule to the Petroleum
Regulations 1985.

This certificate expires on the 19.....

Departmental
Stamp

.....
Surveyor General of Ships

Date

* Delete where inapplicable.

THIRD SCHEDULE

LICENSING REQUIREMENTS FOR ANY VESSEL USED TO
CARRY CLASS Ia, CLASS Ib, CLASS Ic AND CLASS II
PETROLEUM (CLOSED CUP TEST) WITHIN A PORT LIMIT
OR WITHIN 50KM LIMIT VOYAGES

(Regulation 10 (1))

1. The vessel is to be decked over. The hull, superstructure, structural bulkheads, decks and deckhouses shall be constructed of steel or other equivalent material.
2. Crown and casing of machinery space shall be of steel construction adequately insulated and any opening therein shall be suitably arranged and protected to prevent the spread of fire.
3. Oiltight and vented cofferdams shall be provided for the separation of all cargo tanks from galleys, living quarters, general cargo spaces, and spaces containing propelling machinery or other machinery where sources of ignition are normally present. Pump room, compartments arranged solely for ballast, and fuel tanks may be considered as cofferdams if approved by Surveyor General of Ships.
4. All openings in the main deck are to be efficiently protected by coamings and are to be capable of being closed watertight using covers of screw-down type or equivalent.
5. The arrangement and positions of openings in the cargo tank deck from which gas emission can occur shall be such as to minimise the distribution of gas into spaces where ignition hazard may occur.
6. Gastight bulkheads shall be provided for the isolation of all cargo pumps and pipings from spaces containing stoves, electrical apparatus, propelling machinery, or other machinery where sources of ignition are normally present.
7. Doors shall be resistant to fire. Where required they shall be self-closing and reasonably gastight.
8. Machinery and fittings which are sources of ignition shall not be permitted in the cargo pump room.
9. All electrical wiring, fittings, and equipments, including electronic equipment, shall be flame proof and in accordance with the current requirements of regulations for the electrical and electronic equipment of ships.
10. All engine exhaust piping shall be lagged with heat resistant material. Flame arrester silencers shall be fitted.
11. (a) Each cargo pump room shall be provided with an approved fixed fire extinguishing system operated from a readily accessible position outside the pump room.
(b) Vessel not fitted with a fixed fire-extinguishing system in cargo pump room shall be provided with a 45 litre-foam extinguisher or its equivalent near the entrance of the pump room.
12. Fire extinguishing equipment of portable type and other fire fighting appliances shall be fitted in accordance with the current requirements of the regulations governing the Safety of Life at Sea.
13. Cargo pump rooms shall be mechanically ventilated and discharges from the exhaust fans shall be led to a safe place on open deck.

14. Cargo compartments are to be efficiently ventilated, and the outlets of the escape line extended to sufficient height above deck to permit dissipation of vapour away from the vessel, and where an awning is fitted, above the awning. All vent and overflow pipes are to be fitted with corrosion resistant flame screens. Satisfactory means, permanently attached, are to be provided for closing the opening of the vent pipes. Holes are to be cut in all parts of the structure where gases might be pocketed.
15. Any accommodation space, service spaces or control station, chain locker, hold or store is to be adequately ventilated. Material and layout of ventilation duct shall be as approved by the Surveyor General of Ships.
16. A pressure/vacuum relief valve shall be fitted on cargo tank(s).
17. Where sacrificial anodes are fitted in cargo or adjacent ballast tanks as a means of corrosion control, their disposition and details of their attachment are to be submitted for approval. Magnesium anodes are not permitted.
18. Wooden craft may be permitted to carry dangerous petroleum not exceeding 5,000 litres provided that it complies with the relevant requirements mentioned above and does not carry any other type of cargo on board.

FOURTH SCHEDULE

CONDITIONS TO BE COMPLIED WITH BY VESSELS TO WHICH CERTIFICATES TO LOAD AND CARRY CLASS 1A AND CLASS 1B AND CLASS 1C PETROLEUM BELOW DECK ARE ISSUED IN FORM D

(Regulation 10 (2) (i))

1. The cargo carried must be destined for out-ports and loaded at a dangerous petroleum anchorage.
2. The requirements of regulations 16 and 20 of these Regulations, where applicable, shall be complied with.
3. One or more fire-extinguishers and such other fire-fighting apparatus must be fitted as ordered by Surveyor General of Ships.

CONDITIONS TO BE COMPLIED WITH BY VESSELS TO WHICH CERTIFICATES TO CARRY PETROLEUM BELOW DECK ARE ISSUED IN FORM D

1. The cargo must be destined for out-ports.
2. The requirements of regulations 16 and 20 of these Regulations, where applicable, shall be complied with.
3. One or more fire-extinguishers and such other fire-fighting apparatus must be fitted as ordered by Surveyor General of Ships.

FIFTH SCHEDULE
(Regulation 35)

To be levied by the Department of Marine

- | | |
|--|---------|
| 1. For a permit in Part III of Form A of the Second Schedule | \$20.00 |
| 2. For a licence in Form C of the Second Schedule | 20.00 |
| 3. For a certificate in Form D of the Second Schedule | 20.00 |

Made the 23rd February 1985.

[JPN. (S) 166/11 Jld. 6 (26); PN. (PU²) 422.]

DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD,
Prime Minister

P.U. (A) 85.

AKTA PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH)
KESELAMATAN 1984

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM (LANGKAH-
LANGKAH KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN
PETROLEUM MELALUI TALIAN PAIP) 1985

SUSUNAN PERATURAN-PERATURAN

BAHAGIAN I

PERMULAAN

Peraturan

1. Nama dan mula berkuatkuasa.
2. Tafsiran.

BAHAGIAN II

PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI
TALIAN PAIP

3. Pemakaian dan bukan pemakaian.
4. Rekabentuk, dsb. hendaklah memenuhi kehendak-kehendak.
5. Kebenaran untuk pemasangan.
6. Kebenaran untuk mengendali.
7. Tekanan maksimum yang dibenarkan.
8. Rekod.
9. Pemeriksaan.
10. Notis.
11. Rayuan.
12. Kemudahan-kemudahan yang akan diberi.
13. Kejadian yang merbahaya.
14. Tiada ubahsuaian tanpa kebenaran.
15. Talian paip yang sedia ada dan pengecualian.
16. Penalti.
17. Pemansuhan.

AKTA PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH
KESELAMATAN) 1984

PERATURAN-PERATURAN PETROLEUM (LANGKAH-LANGKAH
KESELAMATAN) (PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI
TALIAN PAIP) 1985

Akta 1985	PADA menjalankan kuasa-kuasa yang diberi oleh seksyen 45 Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984. Menteri membuat peraturan-peraturan yang berikut:
	BAHAGIAN I
	PERMULAAN
Nama dan mula berkuatkuasa	1. Peraturan-Peraturan ini bolehlah dinamakan Peraturan-Peraturan Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) (Pengangkutan Petroleum Melalui Talian Paip) 1985 dan hendaklah mula berkuatkuasa pada 1hb Mac 1985.
Tafsiran	2. (1) Dalam Peraturan-Peraturan ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain, perkataan-perkataan dan ungkapan-ungkapan hendaklah mempunyai erti yang sama seperti dalam Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984.
	(2) Bagi maksud Peraturan-Peraturan ini—
	“Inspektor” ertinya Inspektor Petroleum yang dilantik di bawah seksyen 38 Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984 dan adalah dari pejabat Pihak Berkuasa Yang Meluluskan;
	“kilang penapisan” ertinya suatu kilang di mana cecair mudah ternyala atau cecair mudah terbakar dihasilkan secara komersial daripada petroleum mentah, gasolin asli atau punca-punca hidrokarbon lain;
	“loji pukal” ertinya bahagian sesuatu harta di mana petroleum diterima oleh vesel tangki, talian paip, kereta tangki atau kenderaan tangki dan distor atau dicampur secara pukal bagi maksud mengagihkan petroleum itu melalui vesel tangki, talian paip, kereta tangki, kenderaan tangki atau kontena;
	“Pihak Berkuasa Yang Meluluskan” ertinya mana-mana orang, sama ada atas nama atau jawatan, yang kepadanya Menteri telah mewakilkan kuasa-kuasanya di bawah seksyen 37 Akta untuk menjalankan fungsi-fungsinya di bawah seksyen 16 dan 17 Akta;
	“stesen servis” ertinya stesen servis (automatif) dan stesen servis (laut);
	“stesen servis (automatif)” ertinya bahagian sesuatu harta di mana cecair yang digunakan sebagai bahan api motor distor dan diagihkan daripada kelengkapan yang terpasang ke dalam tangki bahan api kenderaan-kenderaan bermotor dan boleh termasuk apa-apa kemudahan yang boleh didapati bagi penjualan dan servis tayar, bateri dan alat-alat pelengkap dan bagi kerja penyenggaraan automatif kecil; dan

"stesen servis (laut)" ertinya bahagian sesuatu harta di mana cecair yang digunakan sebagai bahan api disimpan dan diagihkan daripada kelengkapan yang terpasang di pantai, pier, dermaga atau dok terapung ke dalam tangki bahan api kapal swagerak dan hendaklah termasuk semua kemudahan yang digunakan berkaitan dengannya.

BAHAGIAN II

PENGANGKUTAN PETROLEUM MELALUI TALIAN PAIP

3. (1) Peraturan-Peraturan ini hendaklah dipakai bagi—

- (a) talian paip yang mengangkut petroleum cecair di antara kemudahan-kemudahan pengeluaran, ladang-ladang tangki, loji memproses gas asli, kilang-kilang penapis, stesen-stesen servis, terminal-terminal (laut, rel dan trak) dan tempat-tempat penghantaran dan penerimaan lain;
- (b) talian paip yang mengangkut gas asli daripada saluran keluar alat pisah atau perangkap di telaga-telaga minyak hingga ke saluran keluar pasangan set meter pengguna termasuklah loji memproses gas, stesen menyukat dan mengatur; dan
- (c) alat-alat paip pengagihan dalam sistem gas petroleum cecair daripada alatatur peringkat pertama tangki penstoran hingga ke saluran keluar pasangan set meter pengguna.

Pemakaian
dan huan
pemakaian

(2) Peraturan-Peraturan ini tidak terpakai bagi—

- (a) talian paip di dalam kilang penapisan petroleum dan loji memproses gas;
- (b) talian paip di dalam loji perindustrian, loji pukal dan stesen servis; dan
- (c) sistem alat-alat paip dari tempat penghantaran sehingga ke sambungan dengan tiap-tiap alat penggunaan gas.

Bagi maksud subperenggan ini, tempat penghantaran bagi sistem pembekalan gas adalah saluran keluar pasangan meter perkhidmatan atau saluran keluar alatatur perkhidmatan atau nilai penutup perkhidmatan jika meter tidak diperuntukkan.

4. (1) Tertakluk kepada subperaturan (2), semua rekabentuk, pembinaan, pemasangan, pengujian dan aspek keselamatan pengendalian dan penyenggaraan talian paip petroleum dan gas hendaklah memenuhi kehendak-kehendak Kod Institut Piawaian Nasional Amerika bagi—

Rekabentuk,
dib.,
hendaklah
memenuhi
kehendak-
kehendak.

- (a) Sistem Paip Pengangkutan Petroleum ANSI/ASME B 31.4; atau
- (b) Sistem Paip Penghantaran dan Pengagihan Gas secara Penyaluran di bawah Tekanan ANSI/ASME B 31.8.

(2) Walau apapun peruntukan di atas, Pihak Berkuasa Yang Meluluskan boleh melarang penggunaan apa-apa bahan atau lekapan tertentu atau menetapkan jenis lekapan dalam sistem talian paip petroleum dan gas.

(3) Pihak Berkuasa Yang Meluluskan boleh membenarkan penggunaan apa-apa bahan, lekapan, komponen, kaedah pembinaan, pemasangan atau prosedur ujian yang tidak ditetapkan oleh Kod-kod yang disebutkan dalam sub-peraturan (1), engan syarat bahawa keterangan yang mencukupi dikemukakan untuk menyokong apa-apa tuntutan yang dibuat berhubung dengan keselamatan alternatif itu.

Kebenaran
untuk
pemasangan

5. (1) Tiada seorang pun boleh memasang atau menyebabkan dipasang apa-apa talian paip melainkan jika dia atau wakilnya yang diberi kuasa telah mendapat suatu kebenaran bertulis daripada Pihak Berkuasa Yang Meluluskan.

(2) Bagi maksud suatu kebenaran di bawah subperaturan (1), pemunya atau wakilnya yang diberi kuasa hendaklah menyatakan—

- (a) nama dan alamat pemunya dan pengendali;
- (b) nama dan alamat perunding;
- (c) nama dan alamat kontraktor;
- (d) laluan talian paip dan gambarajah talian aliran;
- (e) spesifikasi rekabentuk; dan
- (f) spesifikasi bahan.

Kebenaran
untuk
mengendali

6. (1) Tiada seorang pun boleh mengendalikan mana-mana talian paip melainkan jika dia atau wakilnya yang diberi kuasa telah mendapat kebenaran bertulis daripada Pihak Berkuasa Yang Meluluskan.

(2) Bagi maksud suatu kebenaran di bawah subperaturan (1), pemunya atau wakilnya yang diberi kuasa hendaklah mengemukakan—

- (a) suatu surat yang mengesahkan bahawa bahan, rekabentuk, pembinaan, pemasangan dan pengujian talian paip mematuhi kehendak-kehendak peraturan 4 dan bahawa talian itu selamat untuk dikendalikan;
- (b) suatu pelan kecemasan bertulis untuk dilaksanakan sekiranya berlaku kegagalan sistem, kemalangan atau kecemasan lain. Pelan itu hendaklah termasuk prosedur bagi tindakan yang segera dan memulihkan dengan membuat peruntukan bagi keselamatan orang ramai dan kakitangan syarikat pengendali, mengurangkan kerosakan harta, melindungi alam sekitar dan menghadkan pelepasan yang tidak sengaja daripada talian paip; dan

- (c) suatu surat yang mengesahkan bahawa prosedur pengendalian dan penyenggaraan adalah berdasarkan peruntukan-peruntukan Kod yang dinyatakan dalam peraturan 4 atau prosedur-prosedur alternatif lain yang dibenarkan di bawah peraturan 4 (3).

7. Tiada seorang pun boleh mengendalikan suatu talian paip pada tekanan yang lebih daripada tekanan maksimum yang dibenarkan yang diluluskan oleh Pihak Berkuasa Yang Meluluskan. Tekanan maksimum yang dibenarkan

8. (1) Rekod-rekod yang berikut hendaklah disenggara oleh pengendali dan hendaklah dikemukakan untuk pemeriksaan apabila diarahkan sedemikian oleh Pihak Berkuasa Yang Meluluskan: Rekod

- (a) prosedur latihan bertulis bagi keselamatan pengendalian talian paip;
- (b) jadual penyenggaraan bertulis bagi talian paip;
- (c) rekod pengurangan kakisan;
- (d) rekod pemeriksaan ke atas keadaan talian paip, kelengkapan keselamatan dan kemudahan-kemudahan yang berkaitan dengannya;
- (e) penyiasatan kegagalan dan langkah-langkah pemulihan yang diambil;
- (f) apa-apa kerja ubahsuaian ke atas talian paip; dan
- (g) prosedur bertulis untuk menghentikan talian paip.

(2) Pihak Berkuasa Yang Meluluskan boleh pada bila-bila masa, meminta pemunya, wakilnya yang diberi kuasa, perundingnya atau kontraktornya mengemukakan maklumat atau dokumen tambahan berhubung dengan talian paip itu.

9. (1) Semasa pemasangan dan semasa pengendalian, talian paip hendaklah tertakluk kepada pemeriksaan oleh Pihak Berkuasa Yang Meluluskan. Pemeriksaan

(2) Pihak Berkuasa Yang Meluluskan hendaklah menimbangkan apa-apa representasi yang dibuat oleh pemunya atau pengendali menentukan jenis pemeriksaan dan jeda di antara pemeriksaan.

(3) Jika dalam masa mana-mana pemeriksaan, seseorang Inspektor berpendapat bahawa mana-mana bahagian talian paip yang sedang dipasang atau sudah dipasang berkemungkinan akan menyebabkan bahaya kepada nyawa atau kerosakan kepada harta, dia hendaklah menyampaikan suatu notis secara bertulis kepada pemunya, pengendali atau kontraktor, mengikut mana yang berkenaan, menghendaki kecacatan itu dibaiki atau

dihapuskan dalam apa-apa tempoh sebagaimana yang dia nyatakan (kemudian daripada ini disebut "tempoh tenggang") dan bahagian talian paip itu tidak boleh diteruskan pemasangannya atau pengendaliannya selepas tempoh tenggang itu melainkan jika kecacatan itu telah dibaiki atau dihapuskan dengan memuaskan hati Inspektor itu:

Dengan syarat bahawa jika Inspektor itu berpendapat bahawa kecacatan itu berkemungkinan akan menyebabkan bahaya serta-merta terhadap nyawa dan harta, dia hendaklah, tanpa menunggu suatu notis disampaikan kepada pemunya, pengendali atau kontraktor, dengan serta-merta melarang pemasangan atau pengendalian bahagian talian paip itu sehingga kecacatan itu dibaiki atau dihapuskan dengan memuaskan hati Inspektor itu.

(4) Mana-mana orang yang tidak mematuhi mana-mana notis atau perintah yang diberi di bawah subperaturan (3) adalah melakukan suatu kesalahan di bawah peraturan ini.

Notis

10. (1) Seseorang Inspektor boleh, selepas memeriksa mana-mana talian paip, mengeluarkan suatu notis bertulis menetapkan apa-apa syarat dan pembatasan sebagaimana yang dia fikirkan sesuai.

(2) Syarat-syarat dan pembatasan-pembatasan bolehlah termasuk pengendalian talian paip pada tekanan bekerja maksimum yang dikurangkan.

(3) Mana-mana talian paip yang berkenaan dengannya suatu notis dalam subperaturan (1) telah dikeluarkan, hendaklah dikendalikan mengikut syarat-syarat dan pembatasan-pembatasan yang dinyatakan dalam notis itu.

Rayuan

11. (1) Mana-mana orang yang terkilan dengan suatu perintah yang dibuat oleh seseorang Inspektor di bawah peraturan 9 (3) dan peraturan 10 (1) boleh, dalam tempoh dua puluh satu hari dari tarikh perintah itu, merayu kepada Ketua Jabatan Inspektor itu yang boleh, selepas menimbangkan apa-apa representasi yang dibuat oleh orang itu, melalui perintah secara bertulis mengesahkan, membatalkan atau mengubah perintah itu.

(2) Mana-mana orang yang terkilan dengan perintah yang dibuat oleh Ketua Jabatan itu boleh, dalam tempoh dua puluh satu hari dari tarikh perintah itu, merayu kepada Menteri, yang boleh, selepas menimbangkan apa-apa representasi yang dibuat oleh orang itu dan Ketua Jabatan Inspektor itu, melalui suatu perintah secara bertulis mengesahkan, membatalkan atau mengubah perintah itu.

Kemudahan-kemudahan yang akan diberi

12. Pemunya, pengendali atau kontraktor suatu talian paip atau wakilnya yang diberi kuasa hendaklah memberi semua kemudahan yang munasabah untuk membolehkan Pihak Berkuasa Yang Meluluskan melaksanakan kewajipan-kewajipannya dengan berkesan.

13. (1) Pemunya, pengendali atau kontraktor talian paip atau wakilnya yang diberi kuasa hendaklah dengan serta-merta memberitahu Pihak Berkuasa Yang Meluluskan—

Kejadian yang merbahaya

- (a) apa-apa kejadian yang merbahaya yang boleh menjejaskan keselamatan mana-mana talian paip semasa ia sedang dipasang atau dikendalikan; dan
- (b) apa-apa kebocoran gas yang—
 - (i) menyebabkan kematian atau kecederaan diri yang menyebabkan mana-mana orang dimasukkan ke hospital;
 - (ii) menghendaki supaya mana-mana bahagian talian paip tidak digunakan;
 - (iii) mengakibatkan nyalaan gas; atau
 - (iv) merupakan suatu bahaya yang sedia ada atau yang mungkin akan berlaku kepada orang atau harta.

(2) Seseorang pemunya atau pengendali sesuatu talian paip hendaklah sebaik sahaja dia sedar tentang mana-mana kecacatan dalam talian paip atau apa-apa hal keadaan yang mungkin menjejaskan keselamatan talian paip itu—

- (a) membetulkan kecacatan atau hal keadaan itu untuk memastikan keselamatan talian paip; atau
- (b) berhenti daripada mengendalikan talian paip itu jika kecacatan atau hal keadaan itu tidak dapat dibaiki atau dihapuskan dan memberitahu Pihak Berkuasa Yang Meluluskan.

14. (1) Tertakluk kepada subperaturan (2) tiada seorang pun boleh memulakan apa-apa kerja ubahsuaian ke atas talian paip yang akan menjejaskan rekabentuk dan spesifikasi asas seperti tekanan pengendalian rekabentuk maksimum, suhu pengendalian rekabentuk maksimum, jenis bendalir yang akan dibawa dan pertukaran laluan boleh dimulakan melainkan jika suatu kebenaran bertulis daripada Pihak Berkuasa Yang Meluluskan telah diperolehi.

Tiada ubahsuaian laluan kebenaran.

(2) Dalam apa-apa kecemasan jika bahaya yang nampaknya hampir terhadap nyawa dan harta perlu dihentikan atau dicegah atau gangguan yang serius terhadap pengangkutan petroleum melalui talian paip perlu dicegah, ubahsuaian sebagaimana yang dinyatakan dalam subperaturan (1) bolehlah dijalankan dan Pihak Berkuasa Yang Meluluskan hendaklah diberitahu dengan serta-merta mengenai ubahsuaian-ubahsuaian itu.

15. (1) Dalam tempoh enam puluh hari selepas Peraturan-Peraturan ini mula berkuatkuasa, pemunya atau pengendali mana-mana talian paip yang telah dipasang atau telah dikendalikan sebelum tarikh Peraturan-Peraturan ini mula berkuatkuasa hendaklah memberitahu Pihak Berkuasa Yang Meluluskan tentang adanya talian paip itu.

Talian paip yang sedia ada dan pengecualian.

(2) Pihak Berkuasa Yang Meluluskan boleh mengarahkan pemunya atau pengendali talian paip yang sedia ada itu supaya mengemukakan apa-apa rekod atau butir-butir sebagaimana yang difikirkan patut.

(3) Peruntukan-peruntukan peraturan 4 (1), 5 (1) dan 6 (1) tidak dipakai bagi talian paip yang sedia ada.

Penalti

16. Mana-mana orang yang melanggar mana-mana peruntukan Peraturan-Peraturan ini adalah melakukan suatu kesalahan dan apabila disabitkan boleh dikenakan denda yang tidak melebihi dua puluh ribu ringgit dan mengenai kesalahan yang berterusan, dia boleh dikenakan denda tambahan yang tidak melebihi lima ribu ringgit bagi tiap-tiap hari atau sebahagian daripada satu hari sepanjang masa kesalahan itu berterusan.

Pemansuhan
Suban
N. Jus 80

17. Kaedah 53 (1) dan kaedah 53 (3) Kaedah-Kaedah Petroleum 1960 adalah dimansuhkan.

Diperbuat pada 23hb Februari 1985.
[JPN. (S) 166/11 Jld. 6 (26); PN. (PU²) 422.]

DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD.
Perdana Menteri

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) ACT 1984
PETROLEUM (SAFETY MEASURES) (TRANSPORTATION OF
PETROLEUM BY PIPELINES) REGULATIONS 1985

ARRANGEMENT OF REGULATIONS

PART I

PRELIMINARY

Regulation

1. Citation and commencement.
2. Interpretation.

PART II

TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY PIPELINES

3. Application and non-application.
4. Design, etc., shall meet requirements.
5. Permission for installation.
6. Permission for operating.
7. Maximum allowable pressure.
8. Records.
9. Inspection.
10. Notice.
11. Appeal.
12. Facilities to be afforded.
13. Dangerous occurrence.
14. No modification without permission.
15. Existing pipelines and exemptions.
16. Penalty.
17. Repeal.

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) ACT 1984

PETROLEUM (SAFETY MEASURES) (TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY PIPELINES) REGULATIONS 1985

Act 302

In exercise of the powers conferred by section 45 of the Petroleum (Safety Measures) Act 1984, the Minister makes the following regulations:

PART I

PRELIMINARY

Citation and commencement.

1. These Regulations may be cited as the **Petroleum (Safety Measures) (Transportation of Petroleum by Pipelines) Regulations 1985** and shall come into force on the 1st March 1985.

Interpretation

2. (1) In these Regulations, unless the context otherwise requires, words and expressions shall have the same meaning as in the Petroleum (Safety Measures) Act 1984.

(2) For the purpose of these Regulations—

“Approving Authority” means any person, whether by name or office to whom the Minister has delegated his powers under section 37 of the Act to exercise his functions under sections 16 and 17 of the Act.

“bulk plant” means that portion of a property where petroleum is received by tank vessel, pipelines, tank car or tank vehicle and is stored or blended in bulk for the purpose of distributing such petroleum by tank vehicle, pipeline, tank car, tank vehicle or container;

“Inspector” means an Inspector of Petroleum appointed under section 38 of the Petroleum (Safety Measures) Act 1984 and who is from the office of the Approving Authority;

“refinery” means a plant in which flammable or combustible liquids are produced on a commercial scale from crude petroleum, natural gasoline or other hydrocarbon sources;

“service stations” means service station (automotive) and service station (marine);

“service station (automotive)” means that portion of a property where liquids used as motor fuels are stored and dispensed from fixed equipment into the fuel tanks of motor vehicles and may include any facilities available for the sale and service of tyres, batteries and accessories and for minor automotive maintenance work; and

“service station (marine)” means that portion of a property where liquids used as fuels are stored and dispensed from fixed equipment on shore, piers, wharves or floating docks into the fuel tanks of self-propelled craft and shall include all facilities used in connection therewith.

PART II

TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY PIPELINES

3. (1) These Regulations shall apply to—

Application
and non-
application.

- (a) pipelines transporting liquid petroleum between production facilities, tank farms, natural gas processing plants, refineries, service stations, terminals (marine, rail and truck) and other delivery and receiving points;
- (b) pipelines transporting natural gas from the outlet of separators or traps at gas wells until the outlet of the customer's meter set assembly including the gas processing plants, metering and regulating stations; and
- (c) distribution piping in a liquefied petroleum gas system from the first stage regulator of the storage tank to the outlet of the customer's meter set assembly.

(2) These Regulations shall not apply to—

- (a) pipelines within petroleum refineries and gas processing plants;
- (b) pipelines within industrial plants, bulk plants and service stations; and
- (c) piping systems from the point of delivery to the connections with each gas utilisation device.

For the purpose of this subregulation the point of delivery for system supplying gas is the outlet of the service meter assembly or the outlet of the service regulator or service shut off valve where no meter is provided.

4. (1) Subject to subregulation (2), all the design, fabrication, installation, testing and the safety aspect of operation and maintenance of petroleum and gas pipeline shall meet the requirements of the American National Standard Institute Code for—

Design, etc.
shall meet
requirements.

- (a) Liquid Petroleum Transportation Piping System ANSI/ASME B 31.4; or
- (b) Pressure Piping Gas Transmission and Distribution Piping System ANSI/ASME B 31.8.

(2) Notwithstanding the above, the Approving Authority may ban the use of certain material or fitting or specify the type of fitting in a petroleum and gas pipeline system.

(3) The Approving Authority may permit the use of any material, fitting, component, method of construction, installation or test procedure which is not prescribed by the Codes mentioned in subregulation (1), provided that sufficient evidence is submitted to substantiate any claim made regarding the safety of such alternative.

Permission
for instal-
lation.

5. (1) No person shall install or caused to be installed any pipeline unless he or his authorised representative has obtained a written permission from the Approving Authority.

(2) For the purpose of a permission under subregulation (1) the owner or his authorised representative shall state—

- (a) the name and address of the owner and operator;
- (b) the name and address of the consultant;
- (c) the name and address of the contractors;
- (d) the route of the pipelines and flow line diagram;
- (e) the design specification; and
- (f) the material specification.

Permission
for operating.

6. (1) No person shall operate any pipeline unless he or his authorised representative has obtained a written permission from the Approving Authority.

(2) For the purpose of a permission under subregulation (1), the owner or his authorised representative shall submit—

- (a) a letter confirming that the material, design, construction, installation and testing of the pipeline comply with the requirements of regulation 4 and that the pipelines are safe to be operated;
- (b) a written emergency plan for implementation in the event of system failure, accident or other emergency. The plan shall include procedures for prompt and remedial action providing for the safety of the public and operating company's personnel, minimising property damage, protecting the environment and limiting accident discharge from pipeline; and
- (c) a letter confirming that the operating and maintenance procedures are based on the provisions of the Code stipulated in regulation 4 or other alternative procedures allowed under regulation 4 (3).

Maximum
allowable
pressure.

7. No person shall operate a pipeline at a pressure greater than the maximum allowable pressure approved by the Approving Authority.

Records.

8. (1) The following records shall be maintained by the operator and shall be produced for inspection when so directed by the Approving Authority:

- (a) written training procedure for the safe operations of the pipeline;
- (b) written maintenance schedule for the pipeline;
- (c) corrosion mitigation record;

- (d) inspection record on the condition of the pipeline, safety equipment and its related facilities;
- (e) failure investigation and remedial steps taken;
- (f) any modification work on the pipeline; and
- (g) written procedure for abandoning the pipeline.

(2) The Approving Authority may, at any time, request the owner, his authorised representative, his consultant or his contractor to submit additional information or documents relating to the pipeline.

9. (1) Pipelines during installation and in operation shall be subjected to inspection by the Approving Authority. Inspection

(2) The Approving Authority shall after considering any representation made by the owner or operator, determine the type of inspection and the interval between inspections.

(3) If during any inspection an Inspector is of the opinion that any part of the pipeline that is being installed or has been installed is likely to cause danger to life or damage to property, he shall serve a notice in writing to the owner, operator or contractor as the case may be, requiring such defects to be made good or removed within such period as he may specify (hereinafter referred to as "grace period") and such part of the pipeline shall not be continued to be installed or operated after such grace period unless such defect has been made good or removed to the satisfaction of the Inspector:

Provided that if the Inspector is of the opinion that the defect is likely to cause immediate danger to life and property, he shall, without waiting for a notice to be served on the owner, operator or contractor, immediately prohibit the installation or operation of such part of the pipeline until such defect is made good or removed to the satisfaction of the Inspector.

(4) Any person who fails to comply with any notice or order given under subregulation (3) shall be guilty of an offence under this regulation.

10. (1) An Inspector may, after an inspection of any pipeline, issue a written notice specifying such operational conditions and limitations as he may deem appropriate. Notice.

(2) The conditions and limitations may include the operation of the pipeline at reduced maximum working pressure.

(3) Any pipeline, in respect of which a notice in subregulation (1) has been issued, shall be operated in accordance with the conditions and limitation specified in such notice.

11. (1) Any person aggrieved by an order made by an Inspector under regulation 9 (3) and regulation 10 (1) may, within twenty-one days from the date of such order, appeal to the Inspector's Appeal.

Head of Department who may, after considering any representation made by that person, by order in writing confirm, annul or vary the order.

(2) Any person aggrieved by the order made by the Head of the Department may, within twenty-one days from the date of such order, appeal to the Minister, who may, after considering any representation made by that person and the Inspector's Head of Department, by order in writing confirm, annul or vary the order.

Facilities
to be
afforded

12. The owner, operator or contractor of a pipeline or his authorised representative shall afford every reasonable facility to enable the Approving Authority to discharge its duties effectively.

Dangerous
occurrence

13. (1) The owner, operator or contractor of a pipeline or his authorised representative shall immediately notify the Approving Authority of—

- (a) any dangerous occurrence which may affect the safety of any pipeline while it is being installed or operated; and
- (b) any gas leak which—
 - (i) causes death or personal injury requiring hospitalisation of any person;
 - (ii) requires the taking of any segment of a pipeline out of service;
 - (iii) results in gas ignition; or
 - (iv) represents an existing or probable hazard to persons or property.

(2) An owner or operator of a pipeline shall, as soon as he becomes aware of any defect in the pipeline or any circumstance which would affect the safety of the pipeline—

- (a) rectify the defect or circumstance so as to ensure the safety of the pipeline; or
- (b) cease to operate the pipeline if the defect or circumstance cannot be made good or removed and inform the Approving Authority.

No modifica-
tion without
permission

14. (1) Subject to subregulation (2), no person shall commence any modification work on a pipeline which affect the basic design and specification such as the maximum design operating pressure, maximum design operating temperature, type of fluid to be carried and change of route unless a written permission from the Approving Authority is obtained.

(2) In any emergency where it is necessary to put an end or prevent imminent danger to life and property or to prevent serious interruption of the conveyance of petroleum by pipeline, such modification as specified in subsection (1) may be carried out and the Approving Authority shall be informed immediately of such modifications.

15. (1) Within sixty days after the coming into force of these Regulations, the owner or operator of any pipeline which has been installed or in operation prior to the commencement date of these Regulations shall inform the Approving Authority of the existence of the pipelines. Existing pipelines and exemptions.

(2) The Approving Authority may direct the owner or operator of such existing pipeline to submit any record or particulars as it may deem fit.

(3) The provisions of regulations 4 (1), 5 (1) and 6 (1) shall not be applicable to the existing pipelines.

16. Any person who contravenes any provision of these Regulations shall be guilty of an offence and shall, on conviction, be liable to a fine not exceeding twenty thousand ringgit and in the case of a continuing offence, he shall be liable to a further fine not exceeding five thousand ringgit for each or part of the day during which the offence continues. Penalty.

17. Rule 53 (1) and rule 53 (3) of the Petroleum Rules 1960 are repealed. Repeal.
Sabah
S. 198/60.

Made the 23rd February 1985.
[JPN. (S) 166/11 Jld. 6 (26); PN. (PU²) 422.]

DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD.
Prime Minister.