

**Volume II**  
**No. 39**



**Monday**  
**13th December, 1965**

# **PARLIAMENTARY DEBATES**

**DEWAN RA'AYAT**  
**(HOUSE OF REPRESENTATIVES)**

**OFFICIAL REPORT**

**SECOND SESSION OF THE SECOND PARLIAMENT  
OF MALAYSIA**

## **CONTENTS**

**MOTION:**

**Adjournment [Col. 5718]**

**BILLS:**

**The Societies Bill [Col. 5585]**

**The Road Traffic (Amendment) Bill [Col. 5650]**

**The Women and Girls (Appointment of Places of Safety)  
Bill [Col. 5669]**

**The Merchant Shipping (Amendment) Bill [Col. 5693]**

**The National Productivity Council (Incorporation) Bill  
[Col. 5701]**

sa-bagaimana telah di-edarkan kepada Ahli<sup>2</sup>, ia-itu:

To leave out the whole of the Clause and to add the following—

Short title and application 1. This Act may be cited as the Women and Girls (Appointment of Places of Safety) Act, 1965, and shall apply only in the States of Malaya.”

Amendment put, and agreed to.

Clause 1 as amended, ordered to stand part of the Bill.

Clause 2—

**Tuan Haji Abdul Hamid Khan:** Tuan Pengerusi, saya mohon men-chadangkan pindaan sa-bagaimana di-edarkan bagi Clause 2 di-luluskan, ia-itu:

To leave out the words “any part of Malaysia” and to add instead the words “the States of Malaya”.

Amendment put, and agreed to.

Clause 2 as amended, ordered to stand part of the Bill.

Bill reported with amendments: read the third time and passed.

**Mr Deputy Speaker:** The sitting is suspended for 15 minutes.

*Sitting suspended at 6.35 p.m.*

*Sitting resumed at 6.50 p.m.*

(Mr Deputy Speaker in the Chair)

**Mr Deputy Speaker:** Saya suka mem-beritahu Ahli<sup>2</sup> Yang Berhormat di-hadapan kita ini ada dua Bill lagi. Kalau sa-kira-nya kita boleh meng-habiskan Bill<sup>2</sup> ini sampai pukul 8.00 malam ini kita tidak akan meshuarat pada hari besok. Oleh sebab itu kita harap-lah kedua<sup>2</sup> Bill ini dapat di-habiskan sa-belum pukul 8.00 malam ini.

## THE MERCHANT SHIPPING (AMENDMENT) BILL

### Second Reading

**The Minister of Transport (Dato' Haji Sardon):** Mr Speaker, Sir, I beg to move that a Bill intituled “an Act to amend the Merchant Shipping Ordinance, 1952” be now read a second time.

An international conference on safety of life at sea sponsored by the International Governmental Maritime Organisation was held in London from 17th May to 17th June, 1960. The conference, after deliberations, approved the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960, and also the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, to replace the out-dated ones of 1948. The Malaysian Government has agreed to accept both the International Convention and International Collision Regulations, 1960; and in order to bring into effect their provisions, necessary legislation has to be made by way of amending the Federation Merchant Shipping Ordinance, 1952.

At the present time, our Merchant Shipping Ordinance originated from the United Kingdom legislation on the subject, and the United Kingdom legislation itself is subject to international conventions, such as the Convention for the safety of Life at Sea and the Loadline Convention, and a score of other maritime conventions relating to law at sea. When our Merchant Shipping Ordinance, 1952, was passed, since Malaya at that time was not an independent and sovereign State, there was no need for any power to be provided in the Ordinance to enable the High Commissioner, as he was then, to make any rules which would enable the various international conventions to be applicable in Malaya. Thus international conventions under the structure of the Ordinance could only apply to the United Kingdom legislation, namely, to the United Kingdom Minister of Transport. Thus no rules have ever been made locally in Malaya which would be applicable to shipping here. All rules applicable in this country originate from England. After the independence of Malaya, and now Malaysia, the Minister of Transport, United Kingdom, can no longer make rules applicable to Malaya, and now Malaysia, and at the same time there was no power in our Merchant Shipping Ordinance to enable the Minister of Transport, Malaysia, to make rules having extra territorial effect. Thus when Malaysia became a sovereign and independent nation

participating in the law of the sea, and now becoming a member of the International Governmental Maritime Consultative Organisation, a number of conventions will be made applicable to Malaysia, and in order to assimilate this convention into our law, power must be provided for the Minister of Transport to make rules—thus amendment has to be made to the Merchant Shipping Ordinance.

As it will be noted, Clause 2 of the Bill applies to the Merchant Shipping Ordinance, 1952, to the new Convention. Clauses 3 to 11 give effect to the requirements of the Convention for the construction and survey of the hull, machinery and equipment of cargo ships. The rules to be made by the Minister under Clause 3 will apply to cargo ships registered in Malaysia and to foreign cargo ships while in Malaysian ports unless exempted. The requirements in the first place will only apply to ships of 500 gross tons or over, but the Minister is empowered to extend them to sea-going cargo ships below that tonnage. Clauses 4, 5, 6, 7 and 8 deal with certification and enforcement of the new requirements. Clause 9 provides a transitional provision for cargo ships affected by the new Convention.

As I said earlier, the Merchant Shipping Ordinance, 1952, of Malaya has its root in the United Kingdom Merchant Shipping Act of 1894 and a number of subsequent legislations of the United Kingdom on the same subject. Since the Ordinance was passed in 1952 at a time when Malaya was still not an independent and sovereign State, the Ordinance was made specifically subject to the United Kingdom Merchant Shipping Legislation. Thus power to make rules having extra territorial effect was only that vested under the United Kingdom law, and up to date the Merchant Shipping Ordinance, 1952, contains no power for the Minister to make these rules. Thus, when the International Collisions Regulations came into effect, power must be provided for in the Merchant Shipping Ordinance, 1952, so as to enable the Minister to give legal effect to these international regulations; hence Section

252 requires to be amended. Similarly, under the present Merchant Shipping Ordinance, 1952, construction rules for passenger steamers are invariably made by the United Kingdom Minister of Transport, and though power is provided under the Ordinance for the Minister to make these rules, this power is not specifically stated. Thus an insertion of a new section 256A requires to be made.

The Bill has a schedule which deals with minor and consequential amendments and some other important amendments. For example, the opportunity is now taken to have Section 69 of the Merchant Shipping Ordinance, 1952, amended for the purpose of exempting certain provisions of Part III of the Ordinance from being applicable to Malaysian fishing vessels. Section 208 is to be amended for the purpose of improving the present section.

Sir, I beg to move.

**Dr Lim Swee Aun:** I beg to second.

**Enche' Abu Bakar bin Hamzah:** Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong Bill ini dengan mengucapkan dukacita kepada Kerajaan oleh kerana sa-patut-nya perkara yang macham ini sudah lama di-kemukakan di-dalam Dewan ini, sa-kurang<sup>2</sup>-nya sa-tahun sa-lepas kita merdeka. Tanggong-jawab yang sa-macham ini patut-lah kita buktikan kebolehan kita, tidak-lah menunggu daripada tahun 1957 kita merdeka sampai sekarang ini tahun 1965 sudah terlalu lewat kemudian daripada itu. Tuan Yang di-Pertua, tanggong-jawab yang Kerajaan kita hendak menerima dan kuasa<sup>2</sup> yang akan dapat di-jalankan oleh Menteri kita yang berkenaan dan kita tumpukan kapada peratoran<sup>2</sup> yang menjaga keselamatan penompang<sup>2</sup> ia-itu yang di-sebutkan di-sini sa-bagai safety of life at sea dan bagitu juga jaminan<sup>2</sup> yang di-beri kapada kapal<sup>2</sup> yang membawa barang<sup>2</sup>, tetapi saya kurang faham satu perkara: Tuan Yang di-Pertua, yang saya minta Menteri kita menerangkan ia-itu di-dalam bahagian penerangan (Explanatory Statement) ini, ia-itu peratoran<sup>2</sup> yang akan di-buat oleh Menteri

kita di-bawah Clause 3; di-dalam Undang<sup>2</sup> ini akan kena-mengena dengan kapal<sup>2</sup> yang membawa barang atau pun *cargo ship* yang di-daftarkan di-Malaysia kita dan juga kapal<sup>2</sup> cargo yang melalui atau pun yang berhenti di-pelabuhan kita atau yang berada dalam perayeran kita unless exempted—kechuali kalau kapal<sup>2</sup> itu di-kechualikan. Jadi perkataan kechuali ini-lah yang saya tidak faham ia-itu kapal<sup>2</sup> cargo ini boleh di-kechualikan daripada Undang<sup>2</sup> itu. Yang saya faham ia-lah kapal<sup>2</sup> yang membawa barang<sup>2</sup> seperti Red Cross atau pun barang<sup>2</sup> yang dianjurkan oleh badan dunia seperti UNESCO dan lain<sup>2</sup>-nya, tetapi kapal<sup>2</sup> cargo ini saya rasa tidak patut-lah kita memberi sa-barang kechualian kepada kapal itu, malahan tiap<sup>2</sup> kapal mestilah tundok kepada Undang<sup>2</sup> kita, kechuali-lah kalau apa yang saya faham ini tidak betul kerana baharu pagi ini, Tuan Yang di-Pertua, yang saya dapat Bill ini, kalau tidak salah saya, saya susah hendak memaham-nya terlampau banyak sangat.

Yang kedua, Tuan Yang di-Pertua, menjaga keselamatan di-ketika kita ada di-dalam laut ini bergantung kepada keadaan kapal<sup>2</sup> itu sendiri. Yang saya tahu—kalau tidak betul boleh-lah Menteri kita ini betulkan—ia-itu kebanyakan kapal<sup>2</sup> yang ada sekarang ini ia-lah boleh kita istilahkan sa-bagai kapal<sup>2</sup> lebeh daripada masa perang—war surplus. Kerana itu-lah kapal<sup>2</sup> kita ini tidak dapat menjalankan tugas<sup>2</sup>-nya yang sa-benar-nya. Oleh itu saya berharap-lah di-dalam kita membuat Undang<sup>2</sup> ini, kalau kita memileki kapal<sup>2</sup> atau kapal<sup>2</sup> yang kita hendak daftarkan di-dalam Malaysia ini mestilah kapal<sup>2</sup> yang elok dan satu perkara yang saya kaitkan, agak jauh sedikit daripada maksud ini, tetapi boleh kita kaitkan di-dalam policy speech ini ia-itu berkenaan dengan kapal<sup>2</sup> haji patut-lah kita adakan kapal itu kita sendiri dengan tidak payah kita menyewa atau pun kita tidak payah pakai kapal<sup>2</sup> lain, kita boleh mengadakan kapal<sup>2</sup> kita sendiri.

Sa-lain daripada itu, Tuan Yang di-Pertua, ada kapal<sup>2</sup> yang membawa barang yang melalui perayeran kita pergi ka-Afrika membawa barang<sup>2</sup>.

Jadi kapal<sup>2</sup> ini, Tuan Yang di-Pertua, biasa-nya melalui dan kebanyakan-nya singgah di-Singapura. Jadi peratoran atau pun Undang<sup>2</sup> yang kita buat berkenaan dengan perkapalan ini akan sia<sup>2</sup> sahaja ia-itu kita menolong menjaga kapal<sup>2</sup> yang lalu lintas tetapi port of calls-nya ia-lah di-Singapura dan Port Swettenham kita belum siap lagi. Dengan demikian sa-olah<sup>2</sup> kita mengadakan Undang<sup>2</sup> ini mengambil tanggung-jawab untuk menjaga Pulau Singapura itu. Dari segi pergeseran politik untuk menjaga negara, kita sudah menjadi bodoh dengan Singapura dalam perkara ini sebab itu saya mintalah perkara<sup>2</sup> ini di-timbangkan oleh Menteri kita Yang Berhormat.

Sekian-lah, Tuan Yang di-Pertua, yang dapat saya chakapkan dalam perkara ini.

**Dato' Haji Sardon:** Tuan Yang di-Pertua, saya ucapkan terima kaseh kepada Yang Berhormat wakil dari Bachok yang telah menyokong dengan sa-penoh<sup>2</sup>-nya dan patut-lah dapat lekas kita sudah pandangan ini tetapi ini menunggu waktu dan persiapan kerana Malaysia semenjak merdeka ini baharu sa-kali menghadziri Consultative Conference yang baharu. Jadi oleh kerana kita telah bersetuju menanda tangani, maka kita mengambil peluang meminda segala<sup>2</sup>-nya.

Berkenaan dengan perkechualian itu, mengikut keterangan yang ada di-muka 2 di-sini, kapal yang di-daftarkan di-luar negeri kira-nya masok ka-mari, tentu-lah dia tidak di-gunakan di-sini. Jadi kalau Undang<sup>2</sup> di-sini dipaksakan dia mesti ikut itu, itu tentu-lah tidak 'adil. Itu sebab di-beri kuasa juga Menteri ini menimbangkan perkara yang sa-macam itu, kalau tidak semua sa-kali mesti sama. Tetapi walau macham mana pun Surveyor-General yang bertanggung-jawab tentang keselamatan di-laut ini akan memberi nasihat kepada Menteri yang berkenaan, berkenaan dengan perkara ini, tetapi kuasa itu hendak-lah ada, kalau tidak ada, tentu-lah kita tidak akan dapat menjalankan ke'adilan.

Dan lagi berkenaan dengan sebab<sup>2</sup> kapal singgah di-Singapura sahaja kerana bagitu bagini, saya minta-lah

Yang Berhormat, saya sendiri telah menggalakkan sekarang ini antara Malaysia kita ini—pelabuhan di-Port Swettenham—barangkali Yang Berhormat itu pun ada membaca surat khabar, kapal<sup>2</sup> yang pergi ka-Sabah dan Sarawak pun sekarang kita hendak galakkan terus supaya melekakkan perhubungan antara Malaysia Timor dengan kita di-Malaysia Barat ini dan apabila pelabuhan baharu di-buka dua tahun dahulu tidak chukup tempat, lambat sadikit. Jadi kapal<sup>2</sup> ini menuju ka-Singapura. Tetapi nampak-nya telah banyak jumlah kapal<sup>2</sup> hari ini datang ka-mari kerana punggah-memungghah di-pelabuhan Port Swettenham hari ini boleh di-katakan lebeh lekas daripada tempat<sup>2</sup> lain di-Tenggara Asia ini. Maka dengan yang sa-macham itu kita akan dapat banyak kapal<sup>2</sup> lagi daripada seluroh dunia ini kira-nya banyak barang<sup>2</sup> dan banyak pembangunan luar bandar kita hendak ranchangkan dalam Ranchangan Lima Tahun ini, tentu banyak barang<sup>2</sup> yang hendak di-bawa masuk dan kapal<sup>2</sup> itu akan dapat banyak lagi datang ka-Port Swettenham. Beri-lah kerjasama, insha' Allah pelabuhan kita akan bertambah maju lagi, bukan sahaja di-Port Swettenham kegunaan bagi kapal<sup>2</sup> dari luar negeri, tetapi juga di-Butterworth sa-bagai-mana Yang Berhormat ketahuī kita akan buat pelabuhan yang baharu ia-itu enam buah itu.

**Enche' Abu Bakar bin Hamzah:** Tuan Yang di-Pertua, untok penjelasan sadikit. Saya bersetuju sangat-lah dengan penerangan yang di-beri oleh Yang Berhormat Menteri kita berkenaan dengan kapal<sup>2</sup> yang di-register di-luar Malaysia datang ka-perayeran kita tidak tundok kepada Undang<sup>2</sup> atau pun Peratoran yang kapal<sup>2</sup> di-sini tundok, tetapi amat-lah mengelirukan apabila kita menggunakan perkataan unless exempted—erti-nya di-kechualikan. Apa salah-nya kalau kapal<sup>2</sup> itu di-kenakan atau pun subject to certain rules—erti-nya di-kenakan Undang<sup>2</sup> yang lain tidak di-sebutkan exempted sampai bagitu punya tegas—sampai bagitu—pada hal kapal<sup>2</sup> itu datang di-sini yang sa-benar-nya tidak exempted, dia mesti tundok kepada satu<sup>2</sup> Peratoran, hanya Peratoran itu tidak sama

dengan peratoran yang ada dalam Undang<sup>2</sup> itu. Ini yang saya meminta penerangan.

**Dato' Haji Sardon:** Tuan Yang di-Pertua, untok keterangan Yang Berhormat lagi. Kita ini menanda-tangani apa benda yang telah di-putuskan oleh international conference. Kira-nya benda<sup>2</sup> ini menjadi kemalangan banyak kapal<sup>2</sup> di-daftarkan Negara Panama—macham baharu<sup>2</sup> ini kapal Keranji umpama-nya tadi dalam berlaboh di-wharf Kuching tenggelam—satu bala juga kita hendak menimbulkan berpuluh ribu ringgit belanja-nya sampai hari ini belum dapat lagi penoh. Kita akan bawakan balek kepada international supaya semua negeri yang berkenaan umpama-nya tadi itu dengan alasan banyak yang kita kechualikan telah merbahaya di-sini. Tetapi Surveyor-General ada kuasa walau pun tidak ada di-kehendaki benda yang istimewa di-sini ia-itu laut di-sabalah sini tetapi kalau di-fikirkan boleh menjadi merbahaya kita boleh melarang kapal itu daripada belayar daripada pelabuhan di-negeri kita. Yang penting, keselamatan waktu pelayaran, tetapi ini berkenaan construction ini, tentu-lah kita mesti 'adil, kalau negeri Panama boleh benarkan macham itu dia lalu kapal ka-mari, kita paksaan terus satu petak lagi, tentu-lah ini, dunia telah memutuskan tidak 'adil macham itu. Jadi kita kena patoh, kita akan bawa perkara<sup>2</sup> itu kira-nya banyak kejadian<sup>2</sup> yang merbahaya dengan sebab dia punya construction tidak sama dengan negeri kita ini.

Question put, and agreed to.

Bill accordingly read a second time and committed to a Committee of the whole House.

House immediately resolved itself into Committee of the whole House.

Bill considered in Committee.

(Mr Speaker in the Chair)

Clauses 1 to 11 inclusive ordered to stand part of the Bill.

Schedule ordered to stand part of the Bill.

Bill reported without amendment: read the third time and passed.