



18 Ogos 2025  
18 August 2025  
P.U. (A) 256

WARTA KERAJAAN PERSEKUTUAN

*FEDERAL GOVERNMENT  
GAZETTE*

KAEDAH-KAEDAH PELABUHAN (MUAR) 2025

*PORT (MUAR) RULES 2025*

DISIARKAN OLEH/  
*PUBLISHED BY*  
JABATAN PEGUAM NEGARA/  
*ATTORNEY GENERAL'S CHAMBERS*

ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR 1952  
KAEDAH-KAEDAH PELABUHAN (MUAR) 2025

---

SUSUNAN KAEDAH

---

BAHAGIAN I  
PERMULAAN

Kaedah

1. Nama dan pemakaian
2. Tafsiran

BAHAGIAN II  
PELAYARAN

3. Pelayaran

BAHAGIAN III  
KETIBAAN DAN PELEPASAN

4. Pemberitahuan ketibaan
5. Enjin hendaklah mempunyai kuasa yang mencukupi
6. Berlepas dari tempat himpitan, tempat tambatan atau tempat labuhan
7. Komunikasi
8. Tempat labuhan
9. Dius pelabuhan

BAHAGIAN IV  
KESELAMATAN DAN KECEMASAN

10. Pelan kontingensi dan pelan tindak balas kecemasan pelabuhan
11. Pelan kecemasan pencemaran atas kapal
12. Kapal kandas

BAHAGIAN V  
KESELAMATAN DI DALAM PELABUHAN

Kaedah

13. Ketidakbolehgerakkan
14. Perkiraan pemindahan malim
15. Pengendalian kargo
16. Pencucian minyak mentah

BAHAGIAN VI  
AM

17. Pemuliharaan

JADUAL PERTAMA

JADUAL KEDUA

JADUAL KETIGA

JADUAL KEEMPAT

JADUAL KELIMA

ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR 1952  
KAEDAH-KAEDAH PELABUHAN (MUAR) 2025

PADA menjalankan kuasa yang diberikan oleh seksyen 306K dan subseksyen 445(1) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 [*Ordinan 70/1952*], Menteri membuat kaedah-kaedah yang berikut:

BAHAGIAN I  
PERMULAAN

**Nama dan pemakaian**

1. (1) Kaedah-kaedah ini bolehlah dinamakan **Kaedah-Kaedah Pelabuhan (Muar) 2025**.

(2) Kaedah-Kaedah ini adalah sebagai tambahan kepada dan bukan sebagai ganti bagi Kaedah-Kaedah Pelabuhan Persekutuan 1953 [*L.N. 92/1953*].

**Tafsiran**

2. Dalam Kaedah-Kaedah ini, melainkan jika konteksnya menghendaki makna yang lain—

"diberi kuasa" ertinya diberi kuasa oleh Pegawai Pelabuhan mengikut seksyen 488 Ordinan;

"barangan berbahaya" mempunyai erti yang sama yang diberikan kepadanya dalam subseksyen 289(3) Ordinan;

"bahan berbahaya" mempunyai erti yang sama yang diberikan kepadanya dalam seksyen 306c Ordinan;

"kemalangan maritim" mempunyai erti yang sama yang diberikan kepadanya dalam subseksyen 306i(3) Ordinan;

“Pelabuhan” ertinya Pelabuhan Muar yang had pelabuhan adalah sebagaimana yang dinyatakan dalam Pemberitahuan Undang-Undang No. 73 tahun 1953 [L.N. 73/1953];

"Pekeliling Pelabuhan" ertinya apa-apa pekeliling yang dikeluarkan oleh Pegawai Pelabuhan;

“Kawalan Pelabuhan” ertinya pusat komunikasi yang dikendalikan oleh orang yang diberi kuasa oleh Pegawai Pelabuhan;

“operasi kapal ke kapal” ertinya apa-apa aktiviti yang tidak berkaitan dengan terminal atau kemudahan terminal yang melibatkan pemindahan barang atau orang dari satu kapal ke kapal yang lain di titik kapal ke kapal sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Pertama;

“terminal” ertinya mana-mana terminal dalam Pelabuhan;

“operator terminal” ertinya mana-mana orang atau badan yang bertanggungjawab bagi terminal.

## BAHAGIAN II PELAYARAN

### **Pelayaran**

3. (1) Setiap kapal hendaklah dikemudikan pada jarak yang selamat bagi mengelakkan gangguan terhadap mana-mana kapal lain yang berhimpit atau bertambat di mana-mana terminal, menjalankan operasi kapal ke kapal atau berlabuh di suatu tempat labuhan.

(2) Setiap vesel tidak boleh dikemudikan—

(a) dalam jarak seratus meter dari mana-mana stesen pemuatan atau pemunggaan di mana-mana terminal atau kemudahan pelabuhan;

(b) sekurang-kurangnya lima ratus meter dari mana-mana operasi kapal ke kapal; atau

(c) dalam mana-mana tempat labuhan,

melainkan dibenarkan oleh Pegawai Pelabuhan.

### BAHAGIAN III KETIBAAN DAN PELEPASAN

#### **Pemberitahuan ketibaan**

4. (1) Nakhoda suatu kapal hendaklah memberitahu Pegawai Pelabuhan berkenaan hasratnya untuk singgah di Pelabuhan, tidak lewat daripada empat puluh lapan jam sebelum anggaran masa ketibaan dan hendaklah mengemukakan apa-apa maklumat yang dikehendaki oleh Pegawai Pelabuhan.

(2) Anggaran masa ketibaan kapal di bawah subkaedah (1) hendaklah dikemas kini setiap dua puluh empat jam dan nakhoda kapal itu hendaklah mengesahkan, secepat yang mungkin, masa ketibaan kapal itu kepada Kawalan Pelabuhan.

#### **Enjin hendaklah mempunyai kuasa yang mencukupi**

5. (1) Nakhoda setiap kapal yang berhimpit atau bertambat di mana-mana terminal, menjalankan operasi kapal ke kapal atau berlabuh di tempat labuhan hendaklah memastikan bahawa kapal itu berkeupayaan menyediakan kuasa penuh bagi apa-apa pergerakan dalam Pelabuhan itu.

(2) Jika suatu kapal tidak berkeupayaan menyediakan kuasa penuh sebagaimana yang dikehendaki di bawah subkaedah (1), nakhoda kapal itu hendaklah memberitahu Kawalan Pelabuhan secepat yang mungkin dan apabila pemberitahuan itu diterima Pegawai Pelabuhan boleh—

(a) menghendaki kapal itu supaya dibantu oleh kapal yang lain; atau

(b) tidak membenarkan kemasukan kapal itu ke dalam Pelabuhan.

**Berlepas dari tempat himpitan, tempat tambatan atau tempat labuhan**

6. (1) Nakhoda suatu kapal yang telah diberikan suatu pelepasan pelabuhan atau yang telah diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan untuk mengalihkan kapal itu dari mana-mana lokasi dalam Pelabuhan hendaklah mengambil tindakan serta-merta untuk meninggalkan Pelabuhan atau mengalihkan kapal itu sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan.

(2) Kawalan Pelabuhan hendaklah, apabila diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan, mengambil tindakan yang perlu untuk mengalihkan mana-mana kapal dari tempat himpitan, tempat tambatan atau tempat labuhan itu ke tempat himpitan, tempat tambatan atau tempat labuhan yang lain.

**Komunikasi**

7. (1) Nakhoda suatu kapal yang berhasrat untuk singgah di Pelabuhan hendaklah memastikan bahawa komunikasi melalui saluran kerja Frekuensi Sangat Tinggi (FST) sentiasa dikekalkan.

(2) Nakhoda suatu kapal hendaklah mengekalkan komunikasi pada setiap masa sepanjang tempoh kapal berada dalam Pelabuhan.

**Tempat labuhan**

8. (1) Tempat labuhan bagi kapal yang singgah di Pelabuhan adalah sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Kedua.

(2) Tiada kapal yang boleh berlabuh di luar tempat labuhan yang dinyatakan dalam Jadual Kedua melainkan jika diarahkan sebaliknya oleh Pegawai Pelabuhan.

- (3) Walau apa pun subkaedah (1), suatu kapal—
- (a) yang memerlukan suatu pelepasan kuarantin hendaklah bertambat di tempat labuhan yang bersesuaian sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan; atau
  - (b) yang menjalankan apa-apa perkhidmatan sampingan hendaklah bertambat di tempat labuhan yang bersesuaian sebagaimana yang diarahkan oleh Pegawai Pelabuhan.

### **Dius pelabuhan**

9. (1) Dius pelabuhan bagi kemasukan kapal ke Pelabuhan adalah sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Ketiga, dengan syarat bahawa dius pelabuhan itu tidak kena bayar lebih daripada tiga kali dalam mana-mana satu bulan kalendar berkenaan dengan kapal yang sama.

(2) Kapal yang dinyatakan dalam Jadual Keempat adalah dikecualikan daripada dius pelabuhan di bawah subkaedah (1).

## **BAHAGIAN IV KESELAMATAN DAN KECEMASAN**

### **Pelan kontingensi dan pelan tindak balas kecemasan pelabuhan**

10. (1) Mana-mana kapal dalam Pelabuhan hendaklah mempunyai pelan kontingensi untuk menguruskan kecemasan yang melibatkan tumpahan minyak, letupan, kebakaran, kandas, peninggalan dan kecemasan yang lain.

(2) Suatu pelan tindak balas kecemasan pelabuhan hendaklah dijadikan tersedia di Pelabuhan oleh Pegawai Pelabuhan untuk berurusan dengan apa-apa kecemasan yang melibatkan tumpahan minyak, letupan, kebakaran, kandas, peninggalan dan kecemasan yang lain, dan nakhoda suatu kapal hendaklah mematuhi pelan tersebut.

(3) Sekiranya berlaku apa-apa kecemasan di bawah subkaedah (1), nakhoda suatu kapal hendaklah dengan serta-merta melaporkan kecemasan itu dan mengemukakan laporan itu kepada Pegawai Pelabuhan dalam tempoh dua puluh empat jam selepas berlakunya kejadian kecemasan itu.

(4) Jika suatu kecemasan mungkin menyebabkan pelepasan minyak atau bahan berbahaya dari suatu kapal, nakhoda kapal itu hendaklah, sebagai tambahan kepada laporan yang dikemukakan di bawah subkaedah (3), mengambil tindakan serta-merta untuk menghentikan atau mengurangkan pelepasan itu.

(5) Dalam hal suatu kecemasan yang menjejaskan keselamatan suatu kapal atau mengakibatkan pencemaran, nakhoda kapal itu hendaklah menyerahkan apa-apa pelepasan pelabuhan atau dokumen yang berhubungan dengannya yang dikeluarkan di bawah subkaedah 6(1) kepada Pegawai Pelabuhan.

#### **Pelan kecemasan pencemaran atas kapal**

11. (1) Mana-mana kapal tangki 150 tanan kasar dan lebih atau mana-mana kapal lain yang 400 tanan kasar dan lebih apabila singgah di Pelabuhan hendaklah membawa di atas kapal pelan kecemasan pencemaran atas kapal.

(2) Nakhoda suatu kapal hendaklah menyenggara suatu rekod bagi apa-apa operasi yang melibatkan pemuatan, pemunggaran atau pemindahan minyak dan air berminyak, dan rekod itu hendaklah dijadikan tersedia kepada Pegawai Pelabuhan apabila dikehendaki berbuat demikian.

(3) Catatan yang dikehendaki di bawah subkaedah (2) hendaklah dibuat mengikut kehendak Lampiran 1 *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* bertarikh 2 November 1973, sebagaimana yang dipinda oleh Protokol yang berhubungan dengannya bertarikh 17 Februari 1978, yang mula berkuat kuasa di Malaysia pada 1 Mei 1997 (MARPOL).

(4) Rekod di bawah subkaedah (2) hendaklah dalam bentuk sebagaimana yang dinyatakan dalam Pekeliling Pelabuhan atau mengikut apa-apa kehendak yang dinyatakan oleh pentadbiran negara bendera.

### **Kapal kandas**

12. (1) Mana-mana kapal yang terkandas hendaklah menggunakan perkhidmatan malim dan perkhidmatan kapal tunda yang disediakan oleh Pegawai Pelabuhan.

(2) Nakhoda kapal di bawah subkaedah (1) hendaklah mematuhi arahan Pegawai Pelabuhan untuk memudahkan pengapungan semula kapal itu dan ini termasuklah arahan untuk menggunakan atau mengatur kapal Jabatan Laut Malaysia sekiranya berlaku apa-apa kecemasan atau bagi tujuan lain sebagaimana yang diluluskan oleh Pengarah Laut.

(3) Apa-apa kapal Jabatan Laut Malaysia yang digunakan atau diatur bagi maksud subkaedah (2) hendaklah tertakluk kepada caj sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Kelima.

## **BAHAGIAN V**

### **KESELAMATAN DI DALAM PELABUHAN**

#### **Ketidakbolehgerakkan**

13. (1) Nakhoda suatu kapal hendaklah memastikan bahawa kapal itu sedia untuk digerakkan dengan serta-merta apabila diminta oleh Kawalan Pelabuhan.

(2) Walau apa pun subkaedah (1), mana-mana nakhoda suatu kapal yang berhasrat untuk menjalankan kerja baik pulih atau apa-apa kerja yang boleh menyebabkan kapal itu tidak boleh digerakkan hendaklah mendapatkan kebenaran Pegawai Pelabuhan.

(3) Apabila kerja baik pulih atau apa-apa kerja di bawah subkaedah (2) telah diselesaikan, nakhoda kapal yang berhasrat untuk mengendalikan suatu percubaan enjin atau ujian sebelum pergerakan hendaklah memberitahu Pegawai Pelabuhan tarikh dan

masa percubaan atau ujian itu dan mendapatkan kebenaran Pegawai Pelabuhan itu untuk mengendalikan percubaan atau ujian itu.

### **Perkiraan pemindahan malim**

14. (1) Nakhoda suatu kapal yang singgah di Pelabuhan hendaklah menyediakan suatu perkiraan dan kemudahan pemindahan malim sebelum singgah di Pelabuhan sebagaimana yang dikehendaki di bawah Konvensyen Keselamatan.

(2) Mana-mana kapal yang menyediakan suatu perkiraan dan kemudahan pemindahan malim di bawah kaedah ini hendaklah mematuhi kehendak yang dinyatakan dalam Pekeliling Pelabuhan.

### **Pengendalian kargo**

15. (1) Mana-mana kapal yang singgah di Pelabuhan hendaklah mematuhi Konvensyen Keselamatan dan Pekeliling Pelabuhan berkenaan dengan pengendalian kargo.

(2) Kargo yang dirujuk dalam subkaedah (1) hendaklah dimuatkan atau dipunggah di bawah penyeliaan seorang pegawai kapal yang bertanggungjawab bagi pengendalian kargo.

(3) Pegawai yang dirujuk dalam subkaedah (2) hendaklah mengekalkan komunikasi dengan Kawalan Pelabuhan sepanjang pengendalian kargo itu.

(4) Nakhoda suatu kapal, operator terminal atau wakil penerima kargo hendaklah bersetuju dan mematuhi Pekeliling Pelabuhan sebelum pengendalian kargo.

### **Pencucian minyak mentah**

16. (1) Nakhoda suatu kapal yang berhasrat untuk menjalankan cucian minyak mentah hendaklah mengemukakan suatu permohonan secara bertulis kepada Pegawai Pelabuhan.

(2) Permohonan di bawah subkaedah (1) hendaklah disertakan dengan suatu perjanjian antara nakhoda kapal itu dan operator terminal atau wakil penerima kargo.

(3) Jika kehendak di bawah subkaedah (2) tidak dipatuhi oleh nakhoda kapal itu, permohonan itu tidak akan dipertimbangkan oleh Pegawai Pelabuhan.

(4) Nakhoda suatu kapal boleh menjalankan cucian minyak mentah mengikut perjanjian yang disebut dalam subkaedah (2) apabila diluluskan oleh Pegawai Pelabuhan.

## BAHAGIAN VI

### AM

#### **Pemuliharaan**

17. (1) Nakhoda suatu kapal yang berhasrat untuk mencuci tangki dan ruang lain kapal atau untuk melupuskan apa-apa sampah daripada kapal itu hendaklah mengemukakan permohonan secara bertulis kepada Pegawai Pelabuhan.

(2) Apabila permohonan diluluskan di bawah subkaedah (1), nakhoda kapal itu hendaklah memastikan bahawa penyimpanan, pengumpulan atau pelupusan sampah bagi maksud itu mematuhi Pekeliling Pelabuhan dan mana-mana undang-undang bertulis Malaysia yang lain.

(3) Nakhoda suatu kapal yang mencuci tangki kapal dengan melepaskan sisa minyak, campuran air berminyak, bahan cecair beracun atau campuran bahan berbahaya boleh dikehendaki untuk menggunakan kemudahan penerimaan yang diluluskan oleh Pengarah Laut.

## JADUAL PERTAMA

[Kaedah 2]

## TITIK KAPAL KE KAPAL

(1) Plot	(2) Garis lintang (Utara)	(3) Garis bujur (Timur)
A	02° 00' 29.21"	102° 25' 33.53"
B	02° 00' 20.54"	102° 26' 26.06"
C	01° 59' 21.01"	102° 27' 07.34"
D	01° 58' 52.74"	102° 27' 46.22"
E	01° 58' 25.28"	102° 28' 23.99"
F	01° 57' 57.56"	102° 29' 02.11"
G	01° 57' 28.20"	102° 29' 41.67"
H	01° 57' 01.94"	102° 30' 18.60"
I	01° 56' 34.14"	102° 30' 56.84"
J	01° 56' 06.83"	102° 31' 34.39"

JADUAL KEDUA

[Subkaedah 8(1)]

TEMPAT LABUHAN

Dalam kawasan yang disempadani oleh garis khayalan yang berikut:

- (a) Garis lintang Utara  $01^{\circ} 59.9'$ , Garis bujur Timur  $102^{\circ} 24.2'$
- (b) Garis lintang Utara  $01^{\circ} 59.9'$ , Garis bujur Timur  $102^{\circ} 25.3'$
- (c) Garis lintang Utara  $01^{\circ} 55.4'$ , Garis bujur Timur  $102^{\circ} 31.5'$
- (d) Garis lintang Utara  $01^{\circ} 54.7'$ , Garis bujur Timur  $102^{\circ} 30.8'$
- (e) Garis lintang Utara  $01^{\circ} 58.7'$ , Garis bujur Timur  $102^{\circ} 23.3'$

JADUAL KETIGA

[Subkaedah 9(1)]

DIUS PELABUHAN

(1) Tujuan	(2) Bagi 100 tanan kasar atau sebahagian daripadanya bagi setiap persinggahan
Kapal yang memasuki Pelabuhan bagi memuat atau memunggah kargo atau menaikkan atau menurunkan penumpang atau bagi apa-apa maksud lain	RM15.00

JADUAL KEEMPAT

[Subkaedah 9(2)]

PENGECUALIAN DIUS PELABUHAN

Kapal yang berikut dikecualikan daripada dius pelabuhan:

- (a) Kapal milik Kerajaan Malaysia
- (b) Kapal tentera laut
- (c) Kapal yang singgah di Pelabuhan semata-mata bagi maksud mendapatkan bantuan perubatan, menurunkan orang sakit atau orang tercedera atau kapal yang terpaksa mencari perlindungan oleh sebab kerosakan atau *force majeure*
- (d) Kapal yang dilesenkan sebagai di bawah 20 tanan kasar di bawah seksyen 475 Ordinan
- (e) Kapal menangkap ikan yang dilesenkan di bawah Akta Perikanan 1985 [Akta 317]
- (f) Kapal yang singgah di Pelabuhan semata-mata untuk menerima bekalan bahan bakar, air, bekalan dan keperluan atau untuk menaikkan dan menurunkan anak kapal bagi tempoh tidak lebih dari empat puluh lapan jam keberadaan di pelabuhan

JADUAL KELIMA

[Subkaedah 12(3)]

CAJ BAGI PENGGUNAAN ATAU PENGATURAN KAPAL JABATAN LAUT MALAYSIA  
SEMENANJUNG MALAYSIA

(1) Jenis kapal	(2) Bagi satu hari atau sebahagian daripadanya
(a) Bot tunda	RM8,000.00
(b) Bot kawalan pencemaran	RM8,000.00
(c) Lanci	RM2,000.00

Dibuat 15 Ogos 2025  
[MOT.BM(S).600-2/8/9(36); PN(PU2)199/JLD.31]

LOKE SIEW FOOK  
*Menteri Pengangkutan*

MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952

PORT (MUAR) RULES 2025

---

ARRANGEMENT OF RULES

---

PART I

PRELIMINARY

Rule

1. Citation and application
2. Interpretation

PART II

NAVIGATION

3. Navigation

PART III

ARRIVAL AND DEPARTURE

4. Notification of arrival
5. Engine to have sufficient power
6. Departure from berthing, mooring or anchorage point
7. Communication
8. Anchorage point
9. Port dues

PART IV

SAFETY AND EMERGENCY

10. Contingency plan and port emergency response plan
11. Shipboard pollution emergency plan
12. Grounded vessel

PART V  
SAFETY IN PORT

Rule

13. Immobilization
14. Pilot transfer arrangement
15. Cargo handling
16. Crude oil washing

PART VI  
GENERAL

17. Conservation

FIRST SCHEDULE

SECOND SCHEDULE

THIRD SCHEDULE

FOURTH SCHEDULE

FIFTH SCHEDULE

MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952

PORT (MUAR) RULES 2025

IN exercise of the powers conferred by section 306K and subsection 445(1) of the Merchant Shipping Ordinance 1952 [*Ordinance 70/1952*], the Minister makes the following rules:

PART I

PRELIMINARY

**Citation and application**

1. (1) These rules may be cited as the **Port (Muar) Rules 2025**.

(2) These Rules shall be in addition to and not in substitution of the Federation Port Rules 1953 [*L.N. 92/1953*].

**Interpretation**

2. In these Rules, unless the context otherwise requires—

“authorized” means authorized by the Port Officer in accordance with section 488 of the Ordinance;

"dangerous goods" has the same meaning assigned to it in subsection 289(3) of the Ordinance;

"harmful substances" has the same meaning assigned to it in section 306C of the Ordinance;

"maritime casualty" has the same meaning assigned to it in subsection 306i(3) of the Ordinance;

“Port” means the Port of Muar which the port limits are as specified in the Legal Notification No. 73 of 1953 [*L.N. 73/1953*];

"Port Circular" means any circular issued by the Port Officer;

"Port Control" means the communication centre manned by persons authorized by the Port Officer;

"ship-to-ship operation" means any activity not related to a terminal or terminal facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another ship at the ship-to-ship points as specified in the First Schedule;

"terminal" means any terminal within the Port;

"terminal operator" means any person or body in charge of the terminal.

## PART II NAVIGATION

### **Navigation**

3. (1) Every vessel shall be navigated at a safe distance so as to avoid interference with any other vessel berthing or mooring at any terminal, conducting a ship-to-ship operation or anchoring at an anchorage point.

(2) Every vessel shall not be navigated—

(a) within one hundred metres from any loading or discharging station at any terminal or port facility;

(b) at least five hundred metres from any ship-to-ship operation; or

(c) within any anchorage point,

unless permitted by the Port Officer.

PART III  
ARRIVAL AND DEPARTURE

**Notification of arrival**

4. (1) The master of a vessel shall notify the Port Officer of his intention to call at the Port, not later than forty-eight hours prior to the estimated time of arrival and shall provide any information required by the Port Officer.

(2) The estimated time of arrival of the vessel under subrule (1) shall be updated every twenty-four hours and the master of the vessel shall confirm, as soon as possible, the time of arrival of the vessel to the Port Control.

**Engine to have sufficient power**

5. (1) The master of every vessel berthing or mooring at any terminal, conducting a ship-to-ship operation or anchoring at an anchorage point shall ensure that the vessel is capable of providing full power for any manoeuvre within the Port.

(2) If a vessel is incapable of providing full power as required under subrule (1), the master of the vessel shall notify the Port Control as soon as possible and upon receipt of such notification the Port Officer may—

(a) require the vessel to be assisted by other vessel; or

(b) refuse entry of the vessel into the Port.

**Departure from berthing, mooring or anchorage point**

6. (1) The master of a vessel that has been granted a port clearance or that has been directed by the Port Officer to clear the vessel from any location within the Port shall take immediate action to leave the Port or clear the vessel as directed by the Port Officer.

(2) The Port Control shall, upon the direction of the Port Officer, take such action necessary to remove any vessel from the berthing, mooring or anchorage point to another berthing, mooring or anchorage point.

**Communication**

7. (1) The master of a vessel intending to call at the Port shall ensure that communication through the Very High Frequency (VHF) working channel is always maintained.

(2) The master of a vessel shall maintain communication at all times during the stay of the vessel in the Port.

**Anchorage point**

8. (1) The anchorage points for the vessels calling at the Port are as specified in the Second Schedule.

(2) No vessel shall anchor outside the anchorage points as specified in the Second Schedule unless directed otherwise by the Port Officer.

(3) Notwithstanding subrule (1), a vessel—

(a) requiring a quarantine clearance shall moor at the appropriate anchorage point as directed by the Port Officer; or

(b) carrying out any ancillary services shall moor at the appropriate anchorage point as directed by the Port Officer.

**Port dues**

9. (1) The port dues for entry of vessels into the Port are as specified in the Third Schedule, provided that the port dues shall not be payable more than three times in any one calendar month in respect of the same vessel.

(2) The vessels specified in the Fourth Schedule are exempted from the port dues under subrule (1).

PART IV  
SAFETY AND EMERGENCY

**Contingency plan and port emergency response plan**

10. (1) Any vessel within the Port shall have contingency plans to manage emergencies involving oil spill, explosion, fire, grounding, abandonment and other emergencies.

(2) There shall be a port emergency response plan made available at the Port by the Port Officer to deal with any emergency involving oil spill, explosion, fire, grounding, abandonment and other emergencies, and the master of a vessel shall comply with the plan.

(3) In the event of any emergency under subrule (1), the master of a vessel shall immediately report the emergency and submit the report to the Port Officer within twenty-four hours after the emergency incident happened.

(4) Where an emergency is likely to cause discharge of oil or harmful substances from a vessel, the master of the vessel shall, in addition to the report submitted under subrule (3), take immediate action to stop or minimize the discharge.

(5) In the case of an emergency that affect the safety of a vessel or resulting in pollution, the master of the vessel shall surrender any port clearance or document relating to it issued under subrule 6(1) to the Port Officer.

**Shipboard pollution emergency plan**

11. (1) Any oil tanker of 150 gross tonnage and above or any other vessel of 400 gross tonnage and above when calling at the Port shall carry on board a shipboard pollution emergency plan.

(2) The master of a vessel shall maintain a record of any operation involving loading, discharging or transfer of oil and oily water, and such records shall be made available to the Port Officer when required to do so.

(3) The record required under subrule (2) shall be in accordance with the requirement of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships dated 2 November 1973, as modified by the Protocol relating thereto dated 17 February 1978, which comes into force on 1 May 1997 in Malaysia (MARPOL).

(4) The record under subrule (2) shall be in the form as specified in the Port Circular or in accordance with any requirement specified by the flag state administration.

### **Grounded vessel**

12. (1) Any vessel aground shall use any pilotage service and tug services provided by the Port Officer.

(2) The master of the vessel under subrule (1) shall comply with the direction of the Port Officer to facilitate refloating of the vessel and that includes directions for the use or deployment of vessels of the Malaysia Marine Department in the event of any emergency or for such other purposes as may be approved by the Director of Marine.

(3) Any vessel of the Malaysia Marine Department used or deployed for the purpose of subrule (2) shall be subject to the charge as specified in the Fifth Schedule.

## PART V SAFETY IN PORT

### **Immobilization**

13. (1) The master of a vessel shall ensure that the vessel is ready for immediate movement when requested by the Port Control.

(2) Notwithstanding subrule (1), any master of a vessel who intends to carry out repair work or any other work that may cause the vessel to be immobilized shall obtain the permission of the Port Officer.

(3) Upon completion of the repair work or any other work under subrule (2), the master of the vessel who intends to conduct an engine on trial or a test prior to manoeuvring shall notify the Port Officer the date and time of the trial or test and obtain the permission of the Port Officer to conduct such trial or test.

### **Pilot transfer arrangement**

14. (1) The master of a vessel calling at the Port shall provide a pilot transfer arrangement and facility prior to calling at the Port as required under the Safety Convention.

(2) Any vessel providing a pilot transfer arrangement and facility under this rule shall comply with the requirements specified in the Port Circular.

### **Cargo handling**

15. (1) Any vessel calling at the Port shall comply with the Safety Convention and the Port Circular in respect of the handling of cargo.

(2) The cargo referred to in subrule (1) shall be loaded or unloaded under the supervision of an officer of the vessel who is in charge of the handling of the cargo.

(3) The officer referred to in subrule (2) shall maintain communication with the Port Control throughout the handling of cargo.

(4) The master of a vessel, terminal operator or representative of the cargo receiver shall agree and comply with the Port Circular before the handling of cargo.

### **Crude oil washing**

16. (1) The master of a vessel who intends to carry out crude oil washing shall submit an application in writing to the Port Officer.

(2) The application under subrule (1) shall be accompanied with an agreement between the master of the vessel and the terminal operator or representative of the cargo receiver.

(3) If the requirement under subrule (2) is not complied by the master of the vessel, the application shall not be considered by the Port Officer.

(4) The master of a vessel may carry out crude oil washing according to the agreement referred to in subrule (2) upon approval by the Port Officer.

PART VI  
GENERAL

**Conservation**

17. (1) The master of a vessel who intends to clean the tanks and other spaces of the vessel or to dispose any garbage from the vessel shall submit an application in writing to the Port Officer.

(2) Upon the approval of the application under subrule (1), the master of the vessel shall ensure that the storage, collection or disposal of garbage for that purposes complies with the Port Circular and any other written law of Malaysia.

(3) The master of a vessel who cleans the tanks of the vessel by discharging oil residues, oily water mixture, noxious liquid substances or mixture of harmful substances may be required to use the reception facilities approved by the Director of Marine.

## FIRST SCHEDULE

[Rule 2]

## SHIP TO SHIP POINTS

(1) Plot	(2) Latitude (North)	(3) Longitude (East)
A	02° 00' 29.21"	102° 25' 33.53"
B	02° 00' 20.54"	102° 26' 26.06"
C	01° 59' 21.01"	102° 27' 07.34"
D	01° 58' 52.74"	102° 27' 46.22"
E	01° 58' 25.28"	102° 28' 23.99"
F	01° 57' 57.56"	102° 29' 02.11"
G	01° 57' 28.20"	102° 29' 41.67"
H	01° 57' 01.94"	102° 30' 18.60"
I	01° 56' 34.14"	102° 30' 56.84"
J	01° 56' 06.83"	102° 31' 34.39"

SECOND SCHEDULE

[Subrule 8(1)]

ANCHORAGE POINTS

Within the area bounded by the following imaginary lines:

- (a) Latitude North  $01^{\circ} 59.9'$ , Longitude East  $102^{\circ} 24.2'$
- (b) Latitude North  $01^{\circ} 59.9'$ , Longitude East  $102^{\circ} 25.3'$
- (c) Latitude North  $01^{\circ} 55.4'$ , Longitude East  $102^{\circ} 31.5'$
- (d) Latitude North  $01^{\circ} 54.7'$ , Longitude East  $102^{\circ} 30.8'$
- (e) Latitude North  $01^{\circ} 58.7'$ , Longitude East  $102^{\circ} 23.3'$

THIRD SCHEDULE

[Subrule 9(1)]

PORT DUES

(1) Purpose	(2) Per 100 gross tonnage or part thereof per call
Vessel entering the Port to load or discharge cargo or to embark or disembark passengers or for any other purposes	RM15.00

FOURTH SCHEDULE

[Subrule 9(2)]

PORT DUES EXEMPTION

The following vessels are exempted from the port dues:

- (a) Vessel owned by the Government of Malaysia
- (b) Naval vessel
- (c) Vessel calling at the Port solely for the purpose of seeking medical aid, disembarking sick or injured persons or vessel forced to seek refuge due to damage or *force majeure*
- (d) Vessel licensed as below 20 gross tonnage under section 475 of the Ordinance
- (e) Fishing vessel licensed under the Fisheries Act 1985 [*Act 317*]
- (f) Vessel calling at the Port solely for receiving the supply of bunkers, water, stores and provisions or for engagement and discharge of crew for not more than forty-eight hours of port stay

## FIFTH SCHEDULE

[Subrule 12(3)]

CHARGES FOR USE OR DEPLOYMENT OF VESSELS OF MALAYSIA MARINE  
DEPARTMENT OF PENINSULAR MALAYSIA

	(1) Type of vessel	(2) Per day or part thereof
(a)	Tug boat	RM8,000.00
(b)	Pollution work boat	RM8,000.00
(c)	Launch	RM2,000.00

Made 15 August 2025  
[MOT.BM(S).600-2/8/9(36); PN(PU2)199/JLD.31]

LOKE SIEW FOOK  
*Minister of Transport*