

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN DEWAN RAKYAT  
MESYUARAT PERTAMA, PENGGAL KEDUA  
PARLIMEN KEEMPAT BELAS**

**PERTANYAAN : JAWAB LISAN**

**DARIPADA : TUAN AHMAD FADHLI BIN SHAARI  
[ PASIR MAS ]**

**TARIKH : 1 APRIL 2019 (ISNIN)**

**SOALAN NO. 6**

Minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan apakah punca pelanggaran kapal MV Piraeus dengan kapal MV Polaris dari Jabatan Laut Malaysia dan apakah usaha Kerajaan dalam mencegah perkara ini daripada berlaku lagi di masa depan.

**JAWAPAN**

Yang Dipertua,

1. Untuk makluman Dewan yang mulia ini, Kapal MV PIREAS merupakan kapal jenis *bulk carrier* didaftarkan di Piraeus, Greece. Pada 9 Februari 2019, kapal MV PIREAS dilaporkan dalam perjalanan dari Newcastle, Australia dengan membawa muatan sebanyak 74,415 metrik tan arang batu ke Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP) di terminal janakuasa Tanjung Bin. Sebelum, kapal MV PIRAES tiba di perairan Tanjung Pelepas, kapal tersebut dilaporkan telah memasuki ke Pelabuhan Singapura untuk mengisi bahan api (*bunker*).
2. Manakala, MV POLARIS merupakan kapal milik Jabatan Laut Malaysia (JLM) jenis *buoy tender vessel* dan didaftarkan di Port Klang. Kapal ini telah berlabuh di dalam kawasan Had Pelabuhan Johor Bahru semenjak November 2018. MV Polaris berfungsi meningkatkan prestasi pengoperasian alat bantuan pelayaran di perairan negara.
3. Berdasarkan laporan siasatan awal oleh JLM, pada 9 Februari 2019, jam 1426, MV PIREAS dilaporkan telah melanggar (menggeser) MV POLARIS yang sedang berlabuh pada kedudukan Latitud: 01° 14.06' N dan Longitud: 103° 35.30' E di dalam Had Pelabuhan Johor Bahru dalam perairan Malaysia.

## NO. SOALAN: 6

4. Sebelum MV PIREAS melanggar kapal MV POLARIS, pegawai dan nakhoda kapal MV POLARIS telah beberapa kali menghubungi nakhoda kapal MV PIREAS melalui saluran 16 radio frekuensi tinggi (VHF *channel*) untuk memberi amaran setelah melihat kapal tersebut memasuki Had Pelabuhan Johor Bahru pada jam 1415 dan belayar menghampiri ke kapal MV POLARIS. Nakhoda kapal MV PIREAS memaklumkan bahawa beliau akan membawa keluar kapal MV PIREAS dari kawasan berkenaan.
5. Kapal MV PIREAS terus bergerak ke arah MV POLARIS dan ingin melepasi di bahagian hadapan kapal MV POLARIS. Disebabkan keadaan kapal yang penuh dengan muatan kargo dan arus laut yang kuat melebihi 3 knot, kapal MV PIREAS telah bergeser di bahagian kanan kapal MV POLARIS. Oleh kerana MV POLARIS yang pada ketika tersebut sedang berlabuh dan disebabkan masa yang terlalu singkat, MV POLARIS tidak sempat untuk mengambil tindakan mengalihkan kapalnya. Walaubagaimanapun kedua-dua kapal telah mengambil tindakan yang tepat bagi mengelakkan insiden menjadi lebih buruk. MV PIREAS telah berolak ke kanan manakala MV POLARIS telah menurunkan rantai sauhnya sehingga ke dasar laut bagi mengelak badan kapal MV PIREAS tersangkut dengan rantai sauh MV POLARIS.
6. Kesan daripada insiden tersebut, MV POLARIS telah mengalami kerosakan pada struktur bahagian hadapan sebelah kanan (*starboardside hull*). Tiada kecederaan, kemalangan jiwa dan tumpahan minyak yang dilaporkan ekoran insiden tersebut.

7. Susulan daripada kemalangan tersebut, satu pasukan penyiasat telah dilantik oleh JLM pada hari kejadian di bawah Seksyen 334 (1) dan (2) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 untuk meneliti dan melakukan siasatan insiden kemalangan tersebut. Sepanjang siasatan dijalankan kapal MV PIREAS tidak dibenarkan keluar belayar dan diarahkan untuk berlabuh di Batas Pelabuhan Tanjung Pelepas. Anak kapal juga tidak dibenarkan untuk meninggalkan kapal bagi membantu siasatan.
8. Punca utama kejadian pelanggaran tersebut adalah disebabkan faktor kesilapan manusia (*human error*) di mana nakhoda kapal MV PIREAS telah cuai dan gagal mengambil tindakan yang positif dan pematuhan kepelautan yang baik (*good seamanship*). Nakhoda MV PIREAS juga di dapati gagal membuat pemplotan radar serta pemerhatian sistematik bagi memperoleh amaran yang lebih awal tentang risiko berlakunya pelanggaran. Selain itu, nakhoda MV PIREAS semasa menghampiri MV POLARIS, telah gagal untuk mengambil kira bahawa wujudnya risiko pelanggaran dalam olahgerak kapal beliau sehingga telah menyebabkan berlakunya pelanggaran berkaitan dan nakhoda kapal MV PIREAS telah gagal mengambil tindakan yang berkesan bagi memastikan kapalnya berselisih dengan MV POLARIS dengan jarak yang selamat.
9. Pasukan penyiasat JLM telah selesai menjalankan siasatan pada 12 Mac 2019 dan telah mencadangkan di dalam kertas siasatannya

## NO. SOALAN: 6

bahawa nakhoda kapal MV PIREAS dituduh telah melakukan EMPAT (4) kesalahan di bawah Perintah Perkapalan Saudagar (Peraturan-Peraturan Perlanggaran) 1984 yang boleh dijatuhkan hukuman denda mengikut Seksyen 252(3) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 iaitu denda tidak melebihi Ringgit Malaysia SEPULUH (10) Ribu bagi setiap satu kesalahan. Kertas siasatan sedang dimuktamadkan untuk dihantar kepada Timbalan Pendakwa Raya Negeri Johor untuk tindakan susulan sama ada untuk mendakwa atau menawarkan kompaun bagi setiap kesalahan kepada nakhoda kapal MV PIREAS.

10. Kapal MV PIREAS dan juga semua anak kapalnya telah dibenarkan keluar belayar dari batas Pelabuhan Tanjung Pelepas ke pelabuhan seterusnya pada 12 Mac 2019. Bon jaminan sebanyak RM satu (1) juta dalam bentuk jaminan bank telah didepositkan oleh pemilik kapal MV PIREAS ke Jabatan Laut bagi tujuan memastikan bayaran kompaun dan juga gantirugi atas kerosakan yang dialami MV POLARIS.
11. Hasil siasatan kemalangan ini mendapati walaupun nakhoda kapal MV PIREAS telah mempunyai lebih 30 tahun pengalaman belayar, namun demikian pada hari kejadian, ianya adalah merupakan kali pertama beliau memasuki perairan batas pelabuhan Johor Bahru ini. dan tidak mempunyai pengetahuan berkaitan keadaan setempat terutama dari segi arah dan kederasan arus.
12. Bagi mengelakkan daripada insiden yang serupa dari berulang, pihak JLM telah mencadangkan untuk mewajibkan penggunaan malim

**NO. SOALAN: 6**

pandu (pilot) bagi kapal-kapal yang ingin memasuki batas Pelabuhan Johor Bahru. Penggunaan malim pandu yang merupakan seorang yang pakar dengan faktor persekitaran setempat serta mempunyai pengetahuan dan pengalaman dalam mengendalikan olah-gerak sesebuah kapal, dan ianya akan dapat membantu mengurangkan risiko pelanggaran apabila kapal-kapal memasuki perairan batas Pelabuhan Johor Bahru dan membolehkan kapal-kapal berlabuh dengan selamat.

Sekian, terima kasih.