

**Bil. 22**

**Selasa  
17 Mei 2016**



**MALAYSIA**

**PENYATA RASMI PARLIMEN  
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KETIGA BELAS  
PENGAL KEEMPAT  
MESYUARAT KEDUA**

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** Ya, soalan ringkas kepada Yang Berhormat Menteri profesor yang tahu semua soal sains dan teknologi. Soal kriptologi ini memang soal yang agak sukar difahami dan juga algoritma. Hanya saintis seperti profesor yang tahu soal ini.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]:** Ya, seperti Yang Berhormat Putatan.

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** Soalan tambahan. Oleh kerana Yang Berhormat Timbalan Menteri daripada MOSTI ini, saya baru-baru ini ditanya oleh rakyat, selain daripada PDRM yang tahu soal lokasi dengan telefon, *text messages*, dengan melalui *Google Map*- Tuan Yang di-Pertua pun tahu, ada telefon, tahu di mana lokasinya pada *instance* di mana. Jadi ini satu pertanyaan yang saya belum faham dan saya minta kefahaman daripada pihak kementerian.

Selain daripada *Cyber Security* yang mana pihak kementerian ini juga menjaga *remote sensing* di negara kita ini, adakah pemilik telefon itu, seperti Semporna, kita tahu di mana dia berada pada saat-saat demikian? Juga, teks-teks *messages* ini. Kami tahu, polis tahu apa perbualan dalam telefon kita. Adakah juga telefon bimbit kita ini, lokasi ini orang tahu di mana kita berada?

**Datuk Dr. Abu Bakar bin Mohamad Diah:** Tuan Yang di-Pertua, soalnya panjang, jawapannya pendek. Memang kita boleh tahu. Kita boleh kesan di mana kedudukannya. Kita mempunyai peralatan yang mencukupi di *Cyber Security Malaysia* untuk mengesan semua ini. Terima kasih... *[Disampuk]*

Ya, memang kita mempunyai peralatan yang sangat canggih dan ini memang kita boleh tahu dan percakapan yang telah dicakapkan beberapa tahun dulu pun kita boleh tahu.

**Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]:** Yang Berhormat Putatan, dalam tandas pun tahu, tahu?

**Datuk Dr. Abu Bakar bin Mohamad Diah:** Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]:** Ahli-ahli Yang Berhormat, selesai sudah sesi pertanyaan-pertanyaan bagi jawab lisan.

***[Masa untuk Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan telah tamat]***

## RANG UNDANG-UNDANG

### RANG UNDANG-UNDANG ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN) 2016

#### Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Aturan Urusan Mesyuarat dibaca bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguh atas masalah "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang" **[16 Mei 2016]**

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]:** Ya, saya jemput Yang Berhormat Sungai Petani untuk memulakan perbahasan.

11.37 pg.

**Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Apa yang dihidangkan di depan kita ialah satu rang undang-undang untuk menyemak dan meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Saya amat bersetuju dengan kementerian yang membawa rang undang-undang ini, *very timely*, kerana supaya apa juga yang kita lakukan ini selari dengan kehendak *Maritime Labour Convention 2006*. Dunia telah pun pantas menyusun SOP dan juga isu-isu yang berkait dengan maritim dan saya rasa ini memang wajar kita sokong kerana isu-isu yang diperkenalkan ataupun dikemukakan adalah isu-isu yang amat relevan dengan keadaan semasa.

Apa yang ada dalam rang undang-undang ini akan kita lihat bagaimana definisi-definisi serta ungkapan-ungkapan akan diperjelaskan. Akan tetapi yang lebih penting sekali, Tuan Yang di-Pertua, saya melihat bahawa dalam rang undang-undang ini disentuh tentang hal-hal keselamatan kapal, kebajikan anak-anak kapal, latihan kepada anak kapal ataupun kita panggil *seafarer* dan kualifikasi (*qualification*) yang diperlukan untuk menjadi anak-anak kapal.

Yang lebih penting lagi saya kira ialah juga untuk melihat bagaimana kita *move forward* industri ini, industri yang mempunyai peluang yang amat luas dan dengan terwujudnya SOP ataupun dengan terpendanya Ordinan Perkapalan Saudagar 1950 ini, saya rasa kita boleh *move forward* dengan keadaan yang lebih teratur.

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

Saya melihat bahawa bagaimana di Malaysia, Jabatan Laut Malaysia atau *Marine Department of Malaysia* telah pun mendaftar 52 buah syarikat dan agensi yang terlibat dalam industri ini. Ini menunjukkan bahawa kita mempunyai potensi yang amat hebat, bagaimana daripada 52 buah syarikat-syarikat yang melibatkan diri dalam industri ini, majoritinya adalah syarikat-syarikat persendirian, walaupun ada institusi-institusi pengajian tinggi dan juga agensi-agensi kerajaan lain yang terlibat.

■1140

Namun begitu Tuan Yang di-Pertua, melihat bahawa bagaimana industri ini mempunyai potensi yang luas dengan syarikat-syarikat mengambil inisiatif untuk mengadakan program-program bagi membangunkan industri ini.

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat Kuala Kedah berdiri Yang Berhormat.

**Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]:** Ya.

**Dr. Azman bin Ismail [Kuala Kedah]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Sungai Petani. Sebelum Yang Berhormat Sungai Petani pergi lebih jauh, saya nak minta pandangan Yang Berhormat tentang satu isu kebajikan anak-anak kapal. Saya teringat jelas dua kali saya berjumpa dengan orang yang saya kenali, mereka pelaut, balik dari laut dan sangat kurus. Selepas lama tidak berjumpa, mereka kehilangan banyak berat badan. Bila saya tanyakan, jawapannya ialah semasa belayar, tidak ada makanan yang sesuai. Satunya kerana dia Islam, tidak ada makanan yang sesuai langsung dia kata. Maka perlu makan biskut-biskut selama tiga bulan, seorang lagi selama enam bulan. Seorang lagi juga ada masalah lain.

Jadi di sini apakah langkah, maksud saya ialah bagaimanakah pandangan Yang Berhormat tentang mekanisme untuk menguatkuasakan kebajikan tadi? Isu ini isu agak besar saya difahami. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat, dia mabuk laut, itu dia selalu muntah. Itu sebab dia kurus. Sila.

**Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]:** Dia mabuk *free* Tuan Yang di-Pertua. Saya amat bersetuju Yang Berhormat Kuala Kedah, sebab itu apabila memerhatikan pindaan ini juga dicatatkan apakah yang perlu ada dalam sebuah kapal. Apakah *qualification* untuk seorang itu menjadi *seafarer*? Apakah latihan yang harus dilalui dan ada *guideline* terhadap apa-apa yang harus ada dalam kapal itu sebelum kapal itu diluluskan oleh pendaftar?

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak sebut di sini ialah kalau kita lihat Malaysia ini, kedudukan kita ini samalah seperti Korea Selatan. Kita mempunyai Semenanjung dan kita juga ada wilayah kepulauan, Sabah dan Sarawak. Sabah dan Sarawak bukan negeri ya Tuan Yang di-Pertua, Sabah dan Sarawak ialah wilayah kita. Jadi ia bukan sebahagian daripada negeri kerana Malaya, Sabah dan Sarawak lah yang membikinkan Malaysia. Jadi saya iktiraf Sabah dan Sarawak sebagai wilayah di sini.

Oleh yang demikian, kalau di Korea, kedudukan fizikalnya sebagai satu *peninsular* dapat menghasilkan industri marin yang amat hebat di dunia. Malah untuk pengetahuan kita semua, *shipyard* yang terbesar di dunia ialah di Ulsan, Tuan Yang di-Pertua dan Ulsan ini menempatkan *the three big players* iaitu *Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering*. Bagaimana sebuah negara yang posisinya sama seperti kita dapat memberikan semua R&D dan peruntukan bagi membangunkan industri yang terbesar di dunia ini?

Tuan Yang di-Pertua juga pernah melawat tempat ini, saya juga pernah melawat tempat ini dan ramai kawan-kawan kita yang telah melawat tempat ini. Malah kawasan ini seolah-olah menjadi *state within state*. Bagaimana Hyundai dan Daewoo menjaga pekerja-pekerjanya, sekolah ada dalam situ, klinik ada dalam situ, institusi pengajian tinggi juga ada dalam kawasan industri ini. Ianya ialah *state within state*.

Bagaimana keseluruhan kehidupan di sana dijaga begitu tertib. Telefonnya, kebersihannya, ia ada *services*, segala-galanya dan sebab itulah kesungguhan inilah yang kita nampak menjadikan *South Korea* sebuah negara yang hebat. Rakyatnya sama tinggi dengan kita Tuan Yang di-Pertua, kot dia 7 kaki atau 8 kaki, tidak. Dia pun lebih kurang saja, 5 kaki 6 inci. Saiz pun sama, lebih kurang Yang Berhormat Bagan Serai saja saiznya, saiz sama. Kita dah pergi tengok Yang Berhormat Bagan Serai kan, saiz lebih kurang sama. Cuma perempuannya lebih segak sikit saja.

Maknanya Tuan Yang di-Pertua, kalau dilihat kepada saiz, kedudukan, kita sepatutnya menjadi salah sebuah negara yang hebat dalam segi *marine engineering*. Apatah lagi kita lihat wilayah Sabah dan Sarawak juga mempunyai potensi yang hebat dan harus kerajaan memperuntukkan R&D yang lebih. Saya kira anak-anak Malaysia sama ada anak-anak Malaya, Sabah dan Sarawak begitu sinonim dengan laut. Kita bukan *underdog country*, kita bukan seperti di Kazakhstan ataupun Hindustan pula, Kazakhstan atau tan-tan *family* yang tidak mempunyai laut. Negara kita dikelilingi oleh laut. Maknanya Yang Berhormat Kuala Kedah, laut bukanlah sesuatu yang luar biasa bagi kita. Kita main dengan laut. Jadi sebab itu di Semporna, ini biasa tetapi nampaknya kita tidak mengambil peluang daripada posisi yang kita ada.

Saya melihat sementara kita meminda ordinan ini, kita juga harus mengambil kesempatan ini. Saya Tuan Yang di-Pertua, semenjak nak bercakap, nak berucap dalam isu inilah saya *Google*, banyak ilmu yang ada dalam internet. Saya rasa kalau saya pun tidak terdedah dengan maklumat ini, saya pasti anak-anak kita di sekolah, di institut pengajian tinggi tidak juga mengetahui apakah peluang-peluang dalam industri ini. Jadi sebab itu saya rasa sudah tiba masanya kerajaan mengambil sikap bahawa ini ialah satu peluang yang luas, bukan saja untuk negara tetapi juga untuk anak bangsa bagi keluar daripada kepompong yang kita ada.

Khususnya saya melihat tiap-tiap tahun ramai di kalangan anggota-anggota dan pegawai-pegawai TLDM yang telah pun tamat pengajian ataupun tamat berkhidmat dengan TLDM. Ada yang berhenti 12, 15, 18, ada yang pencen. Akan tetapi walaupun dia pencen Tuan Yang di-Pertua, umurnya muda, dia baru dalam sekitar 40, 43 dia pencen. Kita harus memanfaatkan mereka ini. Mereka ini kita harus diberikan peluang untuk menjadi *seafarer* ataupun untuk menjadi pegawai-pegawai dalam industri ini dan mereka ini harus dibina kerana mereka mempunyai asas yang kukuh dalam industri ini.

Di samping itu saya lihat beberapa buah institusi seperti ALAM yang berada di Melaka telah pun mengeluarkan hampir 10,000 orang *seafarer*. Saya kira ini satu pencapaian yang boleh kita banggakan sebagai rakyat Malaysia. Saya rasa ALAM harus diperkembangkan lagi, diperbanyakkan tempat-tempat latihan dan saya rasa kerajaan harus memberikan *recognition* yang tinggi kepada mereka dan akhirnya kalau boleh dibuka institusi ini di beberapa buah tempat yang lain khususnya di wilayah Sabah dan Sarawak.

Di samping itu Tuan Yang di-Pertua, saya juga melihat bagaimana anak-anak kita di sekolah khususnya yang berada dalam Tingkatan 4 dan 5 harus didedahkan dalam industri ini sebab industri ini mempunyai peluang yang cukup hebat. Bukan sahaja dari sudut kerjaya tetapi juga peluang untuk anak-anak Malaysia merantau ke luar negara.

Tuan Yang di-Pertua, kalau dia dok main Sabah, Sarawak, Malaya, Sabah, Sarawak, Malaya tak jadi. Anak Malaysia harus jadi Panglima Awang. Dalam sejarah Melayu terbukti bahawa Panglima Awang telah pun belayar, di antara anak Melayu, anak Malaysia, di antaranya yang telah pun mengelilingi dunia.

Jadi maknanya kita harus mempunyai pandangan begitu untuk melahirkan anak Malaysia yang berani. Saya kira kalau industri ini membangun, industri ini hebat, di antara industri yang boleh kita ketengahkan, maka pengetahuan awal, pendedahan awal harus diberikan kepada anak-anak sekolah kita. Malah saya cadangkan juga kalau boleh di sekolah-sekolah di samping kita ada Kadet Tentera Darat dan Kadet Polis, kita juga harus memperkenalkan Kadet Marin kepada mereka. Bawa mereka ke laut, ke Lumut dan sebagainya untuk mendedahkan mereka dengan industri ini.

#### ■1150

Saya yakin, kalau ini terjadi, sepertilah apa yang sedang terjadi di Dubai atau di Emirates. Tuan Yang di-Pertua, kalau kita melihat apa yang berlaku di Dubai, di Emirates, kalau kita turun ke bandar Dubai, sudah pasti tidak akan berjumpa ramai jururawat dari Malaysia. Kita tanya dia, "*Kenapa kerja di sini?*", dia kata yang pertama sekali, gaji lah Tuan Yang di-Pertua, hebat.

Keduanya, kita telah pun berjaya mengeksport jururawat-jururawat kita di Emirates dan Dubai.

Ketiganya, *pilot*. Saya dimaklumkan hampir 13,000 orang *pilot* yang berpindah dan berpusat. Begitu juga dengan IT.

Maknanya Tuan Yang di-Pertua, kalau kita sediakan peluang-peluang ini kepada anak-anak Malaysia, saya yakin, kita boleh eksport kepakaran ini. Kita boleh eksport *nurses*, kita boleh eksport *doctors*, kita boleh eksport IT. Sekarang ini, waktunya telah tiba. Kita kena eksport *marine seafarers* dan juga mereka yang pakar dalam bidang ini.

Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua, saya sekali lagi mengatakan bahawa industri kita ialah masih lagi dalam *elementary* lah, kalau saya boleh katakan. Harus ada peningkatan yang cukup daripada segi R&D, harus ada kemampuan dan juga kemahuan untuk membuka sebanyak mungkin institusi-institusi pengajian tinggi berhubung dengan industri ini.

Apa yang lebih penting sekali Tuan Yang di-Pertua, jangan lepaskan peluang oleh kerana posisi geografi kita sebagai sebuah negara *peninsular* dan juga negara kepulauan, maka kita harus mengambil manfaat bagi membangunkan negara. Jangan sekadar kita bergantung kepada industri-industri tradisional khususnya yang kita ada sekarang ini iaitu perdagangan dan juga minyak. Untuk itu, saya menyokong untuk pindaan ini dilakukan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih.

#### 11.52 pg.

**Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang untuk sama-sama berbahas dalam pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar ini. Pindaan ordinan ini seperti yang diperkatakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri semalam adalah suatu kewajipan kepada negara memandangkan Malaysia merupakan antara negara anggota kepada beberapa konvensyen antarabangsa yang telah menetapkan garis panduan serta peraturan bagi aktiviti perkapalan laut iaitu *International Maritime Labour Convention, 2006* (MLC, 2006) bagi tujuan melindungi kebajikan, kesihatan serta keselamatan pelaut dan *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Manila Amendments 2010* iaitu suatu standard bagi mengeluarkan lesen atau sijil pelaut yang merangkumi aspek latihan serta persediaan untuk menjadi seorang pelaut.

Selain daripada itu, Malaysia juga merupakan negara anggota kepada Pertubuhan Maritim Antarabangsa ataupun (IMO) di bawah Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu yang telah mengeluarkan satu standard piawaian yang dikenali sebagai *International Convention for the Safety of Life at Sea* ataupun (SOLAS). Justeru, Malaysia yang berada di kedudukan strategik laluan perkapalan dan perdagangan sudah tentu memerlukan sebuah undang-undang ketat yang selari dengan standard piawaian antarabangsa untuk dikuatkuasakan bagi menjamin sistem keadilan kepada anak kapal atau pelaut dan menjadikan perkara ini sebagai keutamaan pemilik kapal.

Selain daripada itu, statistik tahun ini sehingga bulan April 2016 seperti yang dilaporkan oleh Jabatan Laut Malaysia, jumlah ketibaan kapal-kapal di pelabuhan seluruh Malaysia adalah sebanyak 51,493 buah yang mana 22,922 ialah kapal berdaftar domestik dan selebihnya ialah 28,571 datangnya daripada negara-negara luar. Ini ialah suatu jumlah yang amat besar dan sudah tentu suatu bentuk undang-undang yang menyeluruh perlulah diperkenalkan bagi memastikan sistem kawalan perairan negara dapat dipertingkatkan.

Tuan Yang di-Pertua, mengikut penerbitan dari Institut Maritim Malaysia ataupun (MIMA), terdapat lebih 1.2 juta pelaut berdaftar di seluruh dunia. Melalui pindaan ordinan ini, banyak peruntukan baru yang menjamin hak pelaut terutamanya berkaitan kebajikan dan juga keselamatan. Ia perlu kita akui pelaut ini menghadapi persekitaran kerja yang sangat mencabar dan sangat berisiko tinggi. Justeru, pindaan ordinan ini bakal menyaksikan semua pemunya kapal diwajibkan mencarum semua pelaut warganegara Malaysia di bawah skim KWSP serta PERKESO bagi memastikan pelaut-pelaut ini merasa tenang dalam menghadapi persekitaran kerja yang mencabar serta berbahaya ini.

Ini sebenarnya ialah satu tindakan yang tepat memandangkan pelaut-pelaut terpaksa berhadapan dengan risiko keadaan laut yang ganas serta kemalangan di lautan yang boleh mengancam nyawa mereka. Akan tetapi apa yang menjadi persoalan adalah, bagaimanakah bentuk penguatkuasaan yang akan dijalankan bagi memastikan pemilik kapal-kapal asing ini yang mengambil pelaut-pelaut dalam kalangan rakyat Malaysia, akan turut mematuhi arahan undang-undang bagi memastikan caruman skim keselamatan sosial ini dapat dilaksanakan. Ini adalah penting tentang bagaimana proses untuk mereka menyalurkan wang caruman kepada agensi yang berkaitan dapat dilakukan dengan terurus oleh pemunya kapal-kapal ini.

Selain daripada itu, saya sangat bersetuju dengan peraturan waktu rehat minimum kepada pelaut di atas kapal Malaysia memandangkan pelaut-pelaut ini perlu menghadapi persekitaran kerja yang mencabar. Sudah tentu rehat yang mencukupi ialah suatu keperluan kepada pelaut-pelaut ini bagi memastikan tahap kualiti kerja yang tinggi. Akan tetapi, kapal-kapal ini akan berlayar di lautan antarabangsa jauh dari daratan dan jauh daripada negara kita. Mekanisme apa yang akan digunakan oleh pihak kerajaan dan juga kementerian bagi memastikan pemunya kapal mengikut peraturan ini? Adakah pihak Kementerian Pengangkutan sedia bekerjasama dengan Kementerian Sumber Manusia untuk memastikan pemunya kapal dapat mengikut peraturan seperti ini?

Walaupun selepas pindaan, nakhoda kapal diwajibkan untuk menyelenggarakan buku log rasmi kapal. Namun, seperti yang saya katakan sebentar tadi, mereka ini jauh dari daratan. Bagaimana kita hendak pastikan segala catatan yang direkodkan adalah suatu catatan yang telus. Saya mohon pihak kementerian dapat menjelaskan mekanisme yang akan kita gunakan kelak untuk memastikan mereka membayar caruman seperti yang telah disyaratkan.

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat, boleh duduk sekejap? Terima kasih. Ahli Yang Berhormat, sukacita dimaklumkan bahawa bersama-sama kita di Dewan yang mulia ini ialah delegasi dari Parlimen Ghana yang diketuai oleh *Honourable James Klutse Avedzi...* [Tepuk] Pengerusi merangkap Ketua Jawatankuasa Kewangan. Kepada *Honourable James* dan delegasi, Dewan ini mengalu-alukan kehadiran mereka ke Dewan yang mulia ini. *Welcome to the Malaysian Parliament, Sir.* Semoga dengan kehadiran *Honourable James* dan delegasi ini akan mengukuhkan lagi tali persahabatan dan hubungan antara Parlimen Malaysia dan Parlimen Ghana. Terima kasih. Sila Yang Berhormat teruskan.

**Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya khuatir jika perkara ini tidak diberikan perhatian secara langsung, sesuatu yang buruk boleh terjadi di atas kapal yang jauh dari daratan tersebut terutamanya apabila ramai pelaut di atas kapal tersebut datangnya daripada negara yang berbeza-beza.

Walaupun peraturan ini nampak bagus dan juga baik buat pelaut-pelaut dan turut disokong dengan denda yang tinggi jika tidak dipatuhi, namun, kelompangan yang wujud ini mempunyai kemungkinan untuk di manipulasi oleh sesetengah pihak terutamanya oleh pemilik-pemilik kapal yang berdagang terutamanya di sekitar perairan negara kita.

Selain daripada itu, saya juga ingin menekankan tentang aspek keselamatan kapal-kapal ini yang sangat berisiko terdedah dengan serangan lanun terutamanya di kawasan perairan laut antarabangsa. Soalan saya, apakah langkah-langkah pencegahan yang digariskan oleh pihak kerajaan bagi memastikan aspek keselamatan ini diberi perhatian penuh oleh pemunya kapal terutamanya dalam pemilihan laluan yang akan digunakan oleh kapal-kapal tersebut? Kawasan lautan di Benua Afrika terutamanya berdekatan dengan Somalia adalah sangat terdedah dengan masalah lanun. Namun begitu, dikatakan laluan ini adalah yang paling pendek bagi kapal-kapal merentasi benua. Justeru, adakah kerajaan mempunyai cadangan bagi menguatkuasakan suatu peraturan agar laluan ini dapat dihindari oleh kapal-kapal tersebut?

#### ■1200

Tuan Yang di-Pertua, melalui pindaan ini juga Menteri Pengangkutan diberi kuasa untuk mengeluarkan arahan kepada pemunya kapal agar mana-mana kapal milik mereka yang karam ataupun tenggelam untuk dikeluarkan daripada kawasan lautan negara. Jika mereka ini ingkar, maka kerajaan boleh menggunakan kuasa yang ada untuk mengeluarkan tinggalan kapal tersebut dan segala kos berkaitan kerja tersebut akan diselesaikan oleh pemunya kapal. Namun begitu, apakah sebenarnya bidang kuasa yang ada pada kerajaan seandainya kos pengeluaran tinggalan kapal tersebut tidak mahu diselesaikan oleh pemunya kapal tersebut? Apakah peruntukan yang ada pada kerajaan jika perkara sebegini berlaku kelak? Oleh kerana sekarang ini pun ada beberapa kapal yang tenggelam tetapi kos untuk menyelenggarakannya masih tidak dapat diselesaikan dengan baik oleh pemunya-pemunya kapal tersebut.

Selain daripada itu, saya juga ingin mendapatkan kepastian sama ada kerajaan melalui kerjasama dengan Kementerian Sumber Asli dan Alam Sekitar yang juga mempunyai mandat bagi mengenakan kos bagi pembersihan ke atas mana-mana pemunya kapal jika berlaku tumpahan minyak di perairan negara. Andainya mereka ini tidak mahu bertanggungjawab ke atas mana-mana kejadian tumpahan minyak oleh kapal milik mereka ini. Contohnya kejadian di Selat Melaka, kalau kita ingat pada 18 Februari tahun 2007 apabila kapal kontena MV Sahelderberg bertembung dengan kapal Ocean Sapphire di Tanjung Piai, Johor dengan keluasan sebanyak satu kilometer tumpahan minyak telah berlaku.

Tuan Yang di-Pertua, kita melihat melalui pindaan ordinan ini banyak kelebihan yang akan dinikmati oleh para pelaut. Justeru itu, saya ingin mencadangkan agar program pendidikan serta penerangan kepada pelaut-pelaut ini diberikan secara terperinci kepada mereka apabila mereka memperbaharui sijil atau ketika mereka mendaftarkan diri sebagai pelaut. Kita maklum mereka ini lebih banyak menghabiskan masa di lautan dan kemungkinan untuk mereka tidak mengetahui tentang peruntukan serta kelebihan kepada mereka ini adalah sangat tinggi.

Selain daripada itu, silibus pembelajaran berkaitan dengan pelaut terutamanya dilaksanakan oleh Akademi Laut Malaysia ataupun ALAM turut menekankan aspek undang-undang ini secara menyeluruh memandangkan undang-undang ini sememangnya telah dijadikan standard antarabangsa melalui konvensyen-konvensyen yang disebut di awal ucapan saya tadi. Ini penting bagi memastikan bakal-bakal pelaut ini dilengkapi dengan ilmu peraturan antarabangsa agar tidak berlakunya pelanggaran peraturan apabila mereka mula menjejakkan kaki di alam lautan kelak.

Tuan Yang di-Pertua, saya berharap segala bentuk persoalan yang saya tekankan dalam ucapan saya ini diberi perhatian oleh pihak kementerian. Adalah penting bagi kerajaan menerangkan perincian berkaitan pindaan ordinan ini memandangkan ianya adalah satu standard antarabangsa yang telah diterima oleh hampir kesemua negara di dalam dunia ini. Saya menyokong penambahbaikan yang ada di dalam pindaan ini terutamanya berkaitan kebajikan dan keselamatan para pelaut. Apa yang boleh dipertingkatkan melalui cadangan-cadangan yang saya telah kemukakan, diharap dapat diberi perhatian oleh pihak kementerian agar undang-undang ini dapat dikuatkuasakan serta dilaksanakan seperti mana niat yang baik yang terhasil daripada pindaan ini.

Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua, Sekijang mohon menyokong Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016 ini.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Sila Yang Berhormat Penampang.

### 12.03 tgh.

**Tuan Ignatius Dorell Leiking [Penampang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin membawa kepada perhatian Tuan Yang di-Pertua bahawa ordinan ini adalah satu *contentious* ataupun ordinan yang telah didebatkan, *master* ordinan dia iaitu Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Seksyen 65(b) telah digubal pada Januari 1980 di mana *cabotage policy* telah dilaksanakan *where by* Sabah, segala *transshipment* yang di bawa ke Port Klang mesti diangkat oleh kapal-kapal yang telah di register kan sebagai Malaysia *ship* kepada Sabah dan Sarawak. Saya hairan bahawa Parlimen ataupun kerajaan tidak membawa pindaan ini setelah bertahun-tahun di mana *politician* daripada Sabah, Sarawak dan juga di Semenanjung telah membawa isu *cabotage policy* ini dan bagaimana *cabotage policy* ini telah membuat keberatan kepada kos-kos rakyat Sabah dan rakyat Sarawak.

Dengan ini, saya ingin membawa juga perhatian kepada Tuan Yang di-Pertua bahawa kerajaan mesti ambil satu inisiatif di mana di Semenanjung biarpun di sini ada *cabotage policy*, di Sabah sepatutnya ada *shipping policy* dia tersendiri iaitu kita sepatutnya boleh menerima *ships* daripada luar negara supaya industri kita di Sabah akan *grow*, akan menaik atau meningkat. Selalu dibawa sebagai *argument for cabotage or in favor of cabotage*, dengan izin, bahawa bila *foreign ship* sampai ke Sabah, tiada *loads* daripada Sabah yang dibawa balik ke negara mereka *but I think* itu adalah satu *excuse* yang tidak boleh diterima Tuan Yang di-Pertua.

Kalau kita ada *policy* bahawa *ships* luar negara ini sampai ke Sabah, *obviously* kita punya industri akan naik. *Obviously* ada *investment*, bukan sahaja daripada kerajaan tetapi juga daripada *private sector*. So, saya harap Kerajaan Pusat akan membawa satu pindaan *specifically* untuk memberi perhatian kepada Sabah dan Sarawak di mana kita tidak ada polisi kaboatj ini dan kita juga mengambil kesempatan di mana port muara tidak akan ambil peluang untuk mencari *trade* dengan *ships* di muara dan *ships* ini pergi ke Sabah dan Sarawak. Dia *bypassing our cabotage policy*. *What I suggest* Tuan Yang di-Pertua, *is the government should look*, dengan izin, *into creating a new shipping policy for Sabah and Sarawak and create* kita punya industri.

*Meanwhile* berkenaan dengan pekerjaan yang telah dibawa di dalam pindaan ini, saya sokong dengan pindaan ini tetapi *I hope* Kerajaan Pusat akan memberi *reminder* kepada *Malaysian Shipping Association* dan segala-segala *employers to employ* Sabahan and Sarawakian dan *train them*. Terlebih lagi orang-orang kita di Sabah yang tidak dapat peluang pekerjaan di Sabah kerana keadaan ekonomi di Sabah dan Sarawak. *I hope* kerajaan akan membawa juga *training centers* di Sabah dan juga di Sarawak di mana *our young school leavers* dapat *training* yang akan membawa manfaat kepada mereka *in their future*. *That is all* Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat Pasir Gudang. Suara wanita.

### 12.07 tgh.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi saya ruang untuk bersama-sama dalam membahaskan Ordinan Perkapalan, pindaan kepada Ordinan Perkapalan ini. Ada beberapa perkara yang ingin saya sentuh. Pertama sekali, saya ingin mengucapkan tahniah kepada kementerian kerana akhirnya dapat membuat beberapa pindaan kepada akta ini namun demikian, ada beberapa perkara yang saya juga bersetuju dengan rakan saya Yang Berhormat daripada Sungai Petani tadi yang perlu diambil kira secara serius oleh pihak kementerian.

Pertama sekali tentang waktu rehat yang dihadkan dengan minimum 10 jam dengan pindaan baru ini tadi. Mengapakah ada perbezaan di antara MS atau *Malaysia Shipping Ordinance* ini dengan *Employment Act*. Kalau dibandingkan pekerja yang di darat Tuan Yang di-Pertua, mereka waktu bekerja lapan jam sahaja.



Kenapa pula di kapal yang kerjanya lebih mencabar- saya kira *at least ten hours*. So, perkara-perkara seperti ini saya rasa tak patut diadakan perbezaan *because* semua pun rakyat kita jadi kita *should not go* dengan izin, lebih rendah daripada apa yang telah ditentukan oleh *Employment Act* yang menjadi panduan kita sekian lama. Dalam banyak hal bila saya menyuarakan tentang kebajikan-kebajikan pelaut ini, *seafarer* ini biasanya akan dirujuk kepada MSO sendiri.

Jadi soal bayaran SOCSO yang sepatutnya ada dan juga *coverage* yang sepatutnya disediakan dipastikan. Persoalannya ialah siapakah yang akan memastikan penguatkuasaan ini kerana kalau di darat kita tahu Jabatan Buruh, Kementerian Sumber Manusia ada mereka-mereka yang akan membuat semakan. Akan tetapi di kapal-kapal ini saya tak pastilah sama ada pernah dilaksanakan penguatkuasaan *whether this company*, dengan izin, syarikat-syarikat ini menjalankan aktiviti mereka dengan mengikut perundangan sedia ada.

#### ■1210

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mencadangkan bahawa ini adalah perkapalan satu bidang *the near future*, dengan izin peluang-peluang pekerjaan kepada rakyat Malaysia. Jadi perkara ini mesti diambil berat bagaimana kita menyediakan peluang-peluang pekerjaan ini kepada anak-anak kita *because in times to come*, dengan izin, keadaan pekerjaan di lautan ini semakin kurang. Dia menjadi satu tarikan.

Jadi bila menjadi satu tarikan kepada anak-anak kita apa inisiatif yang telah dibuat oleh pihak kementerian untuk menarik minat anak-anak kita daripada bangku sekolah bahawa *there is job outside there* yang boleh, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, boleh menawarkan skim gaji yang baik. Tidaklah sebaik mana tetapinya yang saya risau dan mungkin pihak kementerian perlu melihat dengan pindaan ini tentang klausa-klausa tertentu bagaimana mesti diwajibkan kepada syarikat-syarikat perkapalan ini memastikan peluang-peluang pekerjaan diberikan kepada anak-anak tempatan.

Syarikat perkapalan Malaysia, *the captain of the ship*, dengan izin orang luar. *Cook of the ship, chef*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, orang luar. Tidak bolehkah orang Malaysia masak? Setakat masak dalam kapal itu? Tidak bolehkah anak-anak Malaysia yang sudah belajar dekat ALAM ini akhirnya diberi peluang untuk menjadi *captain of the ship*? Saya bercakap dengan yakin kerana saya ada saudara-mara yang sangat rapat dengan saya bekerja di perkapalan ini. Jadi banyak *feedback*.

Saya juga *engaged* dengan *engagement*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, saya juga ada *engagement* dengan Persatuan Anak-anak Kapal ini yang mereka belayar ini dia ada satu *association* dan saya selalu *engage* dengan mereka dan mereka sentiasa meluahkan keluh kesah yang dihadapi. Jadi saya mintalah dengan pindaan ini juga diambil kira bagaimana cara kita memastikan anak-anak kita ini mendapat peluang-peluang pekerjaan seperti menjadi tukang masak sendiri ataupun *captain of the ship*.

Saya bercakap begini kerana belajar di ALAM memerlukan bayaran sendiri dan tidak mendapat biasiswa yang senang. Mereka hanya tajaan oleh pihak-pihak tertentu. *That means* dia menjadi satu ruang yang terhad kepada anak-anak yang kurang kemampuan ibu bapa mereka kalau belajar di ALAM. Saya tidak faham kenapa ALAM perlu diswastakan. *I think timely to consider*, dengan izin, untuk ALAM ini diambil oleh pihak kerajaan kerana ini sangat penting.

Bila diswastakan, hendak masuk belajar ALAM itu sahaja RM70,000 tidak kurang dan untuk menyambung *master* langsung tidak ada biaya, tidak ada tajaan, tiada siapa hendak taja pun kena cari duit sendiri. *Because* kalau dia hendak sambung *master* dan tidak cukup dia punya *shipping hours*, dia tidak boleh jadi kapten. So macam mana anak-anak kita hendak pergi kepada kapten ini? Tidak boleh.

Jadi mungkin boleh diambil kira dengan pindaan-pindaan ini tentang kebajikan rakyat negara kita. Janganlah kapal-kapal Malaysia ini pun akhirnya mengambil pekerja-pekerja daripada luar negara dengan alasan mereka ini boleh dibayar dengan gaji yang lebih murah lagi. Kebajikan kepada anak-anak kapal ini perlulah diambil kira seperti yang saya katakan *especially on the* jumlah jam bekerja mereka dan juga waktu *off* mereka. Kalau dikira saya pernah lihat gambar-gambar yang dihantar kepada saya, mereka ini tidur dekat tepi-tepi itu sahaja kerana waktu rehat mereka sangatlah terhad.

**Tuan Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: [Bangun]**

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Seterusnya tentang isu yang saya ingin sampaikan isu keselamatan, Tuan Yang di-Pertua. Mereka ini kadang-kadang bawa *chemical ship*...

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat...

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Ya.

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat Kuala Langat berdiri.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Yang Berhormat Kuala Langat, asyiklah Yang Berhormat Kuala Langat.

**Tuan Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]:** Pencelahan, pencelahan.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Okey, sila.

**Tuan Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]:** Agak terlepas pandang tadi. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Lama tidak jumpa kerinduan membara [*Ketawa*] Saya membenarkan saya mencelah. Celahan saya yang pertama sekali saya agak keliru di bawah perkara 8 yang dimaksudkan dengan *seafarer under the age of 18 years while at sea and in port*. Bermaksud di sini bahawa akta ini memperakukan mereka yang bawah umur 18 tahun itu bekerja. Saya pun keliru.

Tuan Yang di-Pertua, apakah undang-undang ini mengizinkan mereka yang berumur 18 tahun ke bawah bekerja dalam konteks (b) - tidak melebihi 8 jam *per day of 14 hours per week*. Jadi saya nampak percanggahan dari segi hak pekerjaan dalam negara ini. Apakah undang-undang ini dibuat tanpa merujuk kepada undang-undang asas yang saya lihat *encouraging underage* bekerja dalam perkapalan ini. Apa pandangan Yang Berhormat Pasir Gudang berkenaan dengan isu yang saya nampak ini terlalu memberi kesan yang tidak baik kepada usia yang sebegini muda diberikan dalam akta yang membenarkan mereka bekerja ini? Apakah ia tidak mengizinkan diskriminasi ataupun *abuse the age of working entitlement*? Apa pandangan Yang Berhormat Pasir Gudang? Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ya.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Terima kasih Yang Berhormat Kuala Langat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sebenarnya saya hendak ke situ juga tadi untuk *the next point* yang saya akan cakap. Jadi Yang Berhormat Kuala Langat sudah cakap maknanya bolehlah kita bercakap perkara yang sama. Minta diteliti juga Tuan Yang di-Pertua perkara ini seperti apa Yang Berhormat Kuala Langat beritahu. *Yes, it is quite confusing* daripada macam saya katakan tadi. Perbezaan yang agak nyata dari segi kalau *coverage* 10 jam dengan lapan jam dan di sini juga dari segi umurnya. Mungkin boleh diterangkan oleh pihak kementerian.

Seterusnya tentang tadi saya ingin menyentuh soal keselamatan. Soal keselamatan kadang-kadang mereka ini bawa *chemical ship*, dia bawa petroleum dan sebagainya. Ia sangat terdedah kepada bahaya. Bila *chemical* dia mesti ada *involvement* dengan *confined space*. Pendedahan beberapa jam mereka perlu ikut or semua peraturan keselamatan. Jadi di sini saya sekali lagi saya tahu pihak perkapalan dia ada sistemnya tetapi sekali lagi sejauh mana penguatkuasaan dijalankan kerana pihak Kementerian Sumber Manusia saya yakin bila bercakap soal ini, ia akan berbalik semula kepada MSO tadi.

Jadi saya minta dapat dijelaskan perkara ini kerana ini adalah untuk anak-anak bangsa kita. Mungkin anak kita, cucu-cucu kita esok yang akan menjadi pekerja-pekerja ini. Jadi, sewajarnya kita memastikan keselamatan semua terjamin. Peluang-peluang pekerjaan yang sewajarnya dapat dinikmati oleh rakyat Malaysia. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua, yang ingin saya sampaikan. Terima kasih, saya menyokong pindaan ini.

**Tuan Yang di-Pertua:** Sila Yang Berhormat.

**12.18 tgh.**

**Dr. Che Rosli bin Che Mat [Hulu Langat]:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya mengambil kesempatan yang ringkas ini untuk menyokong pindaan Akta Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016. Daripada penjelasan Yang Berhormat Menteri mengenai pindaan ini, saya melihat bahawa kapal merupakan satu industri yang digabungkan dalam berbagai kemudahan ataupun bahan yang ada dalam kapal umpamanya *chemical* iaitu diesel, petrol. Kemudian dari segi mekanikalnya dia juga ada enjinnya dan sebagainya dan begitu juga dari segi *biological*, *biohazard* dan sebagainya.

Jadi saya memikirkan bahawa apa yang hendak dicadangkan oleh Menteri dalam pindaan ini adalah memastikan penguatkuasaan Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 [Akta 514] kerana apa yang disebut oleh Menteri iaitu sebelum ini mungkin pekerja ataupun pelaut-pelaut ini tidak diberi pendedahan yang baik kepada pekerja kerana mereka tidak terikat dengan mana-mana akta. Jadi umpamanya dalam Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan yang perlu diberi latihan, penyeliaan berkenaan dengan keselamatan dan risiko kepada kesihatan.

**■1220**

Kedua, insiden-insiden penyakit pekerjaan, keracunan pekerjaan dan kejadian yang berbahaya. Ketiga, mengenal pasti supaya majikan ataupun tauke kapal berkenaan mematuhi perundangan iaitu Akta Keselamatan, Kesihatan dan Pekerjaan 1994. Kelima, memastikan bahawa majikan menyediakan atau mempromosi Akta Keselamatan, Kesihatan dan Pekerjaan, prosedur kerja, peraturan-peraturan dan garis panduan-garis panduan mengenai keselamatan.

Jadi, cuma persoalan saya Yang Berhormat Menteri, oleh kerana akta ini di awasi oleh DOSH adakah majikan perkapalan ini- boleh dikawal di bawah akta ini. Dalam lain perkataan, adakah DOSH boleh mengawal syarikat perkapalan ini? Itu persoalan yang berlegar dalam pemikiran saya. Kedua, oleh kerana kita ada sebagai mana yang disebut oleh Yang Berhormat daripada Pasir Gudang tadi. Kita ada Akademi Laut dan sepatutnya Akademi Laut boleh menjadi tempat untuk latihan pelaut-pelaut ini sebelum mereka ditawarkan bekerja ataupun *on service training* kepada yang belum mendapat latihan, maka dia dikeluarkan daripada syarikat perkapalan untuk diberi latihan mengenai keselamatan dan kesihatan ini. Apabila sudah faham dan mahir, maka mereka kembali bertugas.

Jadi, saya rasa itu boleh- kalaulah daripada awal tadi DOSH boleh mengawal mereka, maka kita harap boleh mengawal syarikat perkapalan ini, maka kita berharap pelaksanaan perubahan ataupun pindaan dalam ordinan ini boleh kita laksanakan. Terakhir, saya juga ingin mendapat penjelasan, adakah Akta Pekerjaan atau *Employment Act* juga boleh dikenakan ataupun mengawal syarikat perkapalan ini?

Oleh kerana itu yang saya katakan tadi saya rasa Yang Berhormat Pasir Gudang pun tidak faham, saya pun kurang jelas, tadi Yang Berhormat Kuala Langat pun sama-adakah kita maknanya sama ada Kementerian Sumber Manusia melalui DOSH dan *Employment Act* ini boleh kita kenakan kepada syarikat perkapalan ini. Jadi, kalau boleh, maknanya banyaklah perkara-perkara yang sudah ada peraturan, kita laksanakan sahaja kepada pelaut-pelaut yang bertugas di dalam syarikat perkapalan ini. Sekian, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Yang Berhormat Bagan Serai.

**12.24 tgh.**

**Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]:** [Membaca sepotong ayat Al-Quran] *Bismillaahi Rahmaani Rahim. Assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh*, salam sejahtera dan salam 1Malaysia.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, memberi saya peluang untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016. Pertama sekali, saya mengucapkan tahniahlah kepada kementerian yang tampil sekali lagi untuk membuat pindaan-pindaan untuk penambahbaikan kepada masyarakat pelaut-pelaut di negara ini.

Pada tahun 2011, pindaan terakhir yang dilakukan terhadap ordinan ini adalah memenuhi keperluan Malaysia selaku negara anggota dalam *International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001* iaitu *Convention Bunkers 2001* dan *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976*, as a mandate by the Protocol 1976 iaitu Konvensyen LLMC 1976, dengan izin.

Keperluan tersebut adalah bagi mewujudkan mekanisme liabiliti dan pampasan bagi kerosakan akibat daripada pencemaran. Minyak bunker dari kapal yang memperuntukkan pemilik syarikat kapal haruslah bertanggungjawab terhadap tumpahan minyak ini. Ini bagi menjaga standard kekompetenan serta hal ehwal kebajikan pelaut. Malaysia telah bersetuju untuk mengguna pakai *International Maritime Labor Convention 2006* ataupun *Convention MLC 2006* pada 31 Julai 2013. Jadi, tambahan hak-hak serta kebajikan pelaut adalah di antara pindaan-pindaan penting yang dibincangkan dan dilaksanakan.

Bila rang undang-undang ini ditunjukkan dan saya baca. Saya dapati ceritanya cerita masyarakat pelaut yang mereka ini ada masanya lama di laut, ada masa lama di darat ataupun saya kata, saya lihat ada juga kawan saya yang kerja begini. Dia banyak di laut, sekejap di darat. Dia menjadi manusia dua alam. Jadi, bila dia balik daripada laut itu mula-mula pun saya tengok dia agak pelik perangai dia sebab maklumlah kalau kita dalam kapal lama-lama, saya rasa bila turun itu badan pun bergoyang, badan itu macam bergoyang. Walaupun kapal itu besar tetapi dia tetap kapal, ada masa, ada orang jadi mabuk kapal, mabuk dalam perjalanan dan bila dia turun itu dia jadi tidak selari dengan apa yang dia biasa hidup sebenarnya.

Apa yang saya hendak gambarkan di sini ialah hak-hak kebajikan pelaut ini maknanya kita melihat, kita ambil peduli tentang pelaut ini. Sebagai seorang doktor, saya juga melihat dia dari sudut kesihatan. Untuk mendapat kesihatan terbaik ini kita kena jaga beberapa perkara antaranya ialah pemakanan- perkara yang penting. Hari ini saya pun tidak faham, orang makan untuk hidup kah, hidup untuk makan ataupun sudah jadi makan untuk mati? Hari ini orang tidak mati lapar, orang mati makan. Jadi, makan satu perkara. Saya lihat juga, saya pernah tanya kawan saya di dalam kapal, "*Macam mana, banyak makanan?*" Mana ada orang pelaut *complain* makan. Adakah pelaut turun daripada laut kurus kering tinggal rangka, ada? Tidak ada. Siapa dia? Kuala Kedah? Kuala Kedah tinggal rangka? Mana ada. Balik ke laut, balik lama, tengok badan sudah naik, tidak kenal muka sudah, orang laut. Ini bab makan.

Keduanya, ialah bab rehat. Ini saya lihat dalam fasal ini ada disentuh mengenai bab rehat. *Enough rest* sangat-sangat penting ini. Kalau tidak cukup rehat, kalau kita bagi orang itu bercakap tidak rehat, boleh jadi gila dia [*Ketawa*] Kalau kita bagi seorang itu bekerja sahaja, dia boleh jadi mental, dia boleh jadi fikiran dia tidak tentu arah. Bukan sahaja pelaut tapi banyak lagi pekerjaan-pekerjaan lain yang sebenarnya kerajaan kena tengok, kena tengok, tidak boleh bagi- contohnya bagi bersidang sampai pukul satu pagi, dua pagi. Itu saya tidak tahulah berapa yang setuju tapi itu tidak cukup rehat atau saya boleh ambil satu contoh.

Oleh sebab selama saya bekerja dulu, kita bekerja di hospital, mana ada orang tanya. Saya kerja di hospital dulu, tidak ada orang tanya saya sudah ambil *breakfast* kah belum. Tidak pernah orang tanya saya, cukup rehat kah belum ataupun saya sudah balik tengok orang rumah saya kah belum? Penting sebab- tapi doktorlah mungkin kerja *on-call*, lepas itu *half day*, lepas itu ada kawan tidak datang sakit perut, kita kena sambung. Orang tidak tanya, "*Are you tired?*" *No*. Akan tetapi bos kita akan tanya, "*How many people died today?*" Dia tanya pula, "*Berapa orang pesakit mati hari ini?*". Saya tidak hendak sebutlah hospital mana saya kerja dulu. Dia tanya, *Why?* Eh, *why*- Allah SWT ambillah. Kita sudah buat yang terbaik, dia mati hendak buat macam mana? Itu yang saya takut, takut orang yang kerja separuh mati, orang yang tanya itu pergi main golf sahaja. Itu saya takut.

Jadi, itu *rest* dan juga *exercise* dan juga *minda* itu. Itu untuk kesihatan. Kalau tidak, tidak boleh bekerja dengan baik. Hari ini kita cakap tentang pelaut tapi kita boleh rujuk kepada Ahli Parlimen kah, rujuk kepada doktor kah, pada *nurses* kah dan ada orang ambil berat.

## ■1230

Kita baru sahaja meraikan guru-guru, *Teacher's Day*. Sampai kita buat majlis yang besar untuk meraikan guru. Bagus. Saya pernah tanya kawan-kawan saya, “*Ada tak Doctor's Day?*” Doktor pun tak tahu ada *Doctor's Day*. Doktor tahu tidak? Yang Berhormat Kuala Kedah tahu tidak? Mana Yang Berhormat Kuala Kedah, lari sudah? Saya tanya, saya hantar kata ‘*Happy Doctor's Day*’, dia kata “*Ada ke Doctor's Day?*” Siapa peduli doktor?... [Disampuk] Yang Berhormat Sik tahu ada *Doctor's Day*?

Tuan Yang di-Pertua, ini *Doctor's Day* pun tidak ada. Kita baru *Teacher's Day*. Bagus tidak kalau kita buat *Seafarer's Day* untuk *Seamen*?... [Disampuk] Hendak mengiktiraf, bukan apa. Hendak ambil peduli. Sebab apa, banyak dalam pekerjaan-pekerjaan orang tidak pernah tanya benda ini. Ini *nurses*- tidak lama lagi *nurses*. *Nurses* cukup rehat tidak?

Ini perkara-perkara yang terfikir saya bila kita cakap tentang kebajikan pelaut. Apabila kapal mula berlayar, orang *bye-bye* dekat rumah, lepas itu main *hand phone*, *connect* dengan *hand phone* berbulan-bulan. Saya tidak tahulah berapa lama orang duduk di laut ini, berapa jauh dia pergi ke tengah-tengah laut, berapa lama di tengah laut. Ini kalau bertolak sekarang ini, dua minggu lagi hendak pilihan raya, macam mana? Bolehkah dia mengundi? Adakah helikopter hendak pergi ambil dia? Dia tengah-tengah laut. Sebab mereka pun ada hak. Ini hak ini.

Tuan Yang di-Pertua, dia banyak bulan duduk di tengah laut, jadi macam mana dengan hak-hak di rumah dia? [Disampuk] Makan dah banyak dah. Ini saya cerita benda lain. Mungkin...

**Seorang Ahli:** Benda apa itu?

**Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]:** Bagaimana dengan isteri dia dekat rumah? Itu dia [Ketawa]

**Seorang Ahli:** Ha, biar jelas.

**Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]:** Tuan Yang di-Pertua, hendak perjelaslah ini. Macam mana ini? Ada pernah orang tanya, macam mana dia hendak buat? Saya hendak tanyalah. Mungkin ada dari kementerian kah ada ustaz-ustaz boleh terangkan. Berapa bulan dia boleh tinggal ini? Tiga bulan kah empat bulan- tiga bulan? Kalau dia keluar ke tengah laut empat bulan baru balik, macam mana dengan dekat rumah? Siapa yang berdosa ini- ataupun kementerian berdosa? Macam mana ini? [Ketawa] Bila dia boleh balik ke darat? Sebab kerja dia macam itu.

Jadi banyak perkara-perkara yang saya lihat, saya bimbang. Sebab apa? Dalam kapal, kawan saya kata, *there is ample food*, banyak makanan, balun semua. Apa yang sedap hari ini? Yang ada gula sedap, yang ada manis sedap. Kalau tidak ada gula memang kena marah. Tidak ada gula kena marah.

Saya pernah sekali dalam kapal terbang, saya dalam perjalanan, saya ada bubuh kopi saya pahit. Saya minta dekat pramugara, saya minta, “*Can I have some sugar, please?*” Dia datang dekat saya, dia tunduk dekat saya- dia tinggi, saya ini rendah. Dia tunduk, dia kata, “*Sugar is not good for you, Sir*”, dengan izin [Ketawa] Saya kena. Saya doktor. Saya kopi pahit saya tidak boleh tahan. Kopi kena ada gula sedikit. Hari ini kalau orang jamu kita teh, kita minta teh tarik baik punya, dia pun hantar teh tarik, lepas itu teh itu tawar, kita panggil dia minum, “*Hei, pernah buat teh kah? Tak reti buat teh kah?*” Terus marah dia. Kena marah dia. Dia bawa teh kita ke belakang, tidak tahulah dia bubuh apa, sampai ke depan manis pula. Sebab itu jangan marah orang yang buat teh ini.

Jadi, masalah pemakanan ini. Kalau pelaut tidak jaga pemakanan, pelaut jatuh sakit, pelaut tidak boleh buat optimum kerja dia, *problem*. Jadi, ini perkara-perkara yang kena lihat.

Perkara-perkara yang di dalam kapal- saya tidak pernah naik kapal kawasan pelaut ini. Saya pernah naik *cruise* sahaja [Ketawa] Akan tetapi kapal macam mana? Macam mana tempat tinggal pelaut ini? Adakah tempat tinggal pelaut ini cukup ruang dia, cukup tempat rehat dia, bilik air dekat mana, macam mana? Kalau baik, bagus. Bagaimana untuk melihat hak-hak pelaut ditunaikan? Kalaulah bilik dia sempit, dia hendak pusing pun susah, tempat dia hendak solat pun susah, jadi itu satu masalah.

Macam kita bela ayamlah sekarang ini, bukan boleh kandang kecil sangat. Dosa itu. Kawan itu hendak pusing pun tidak boleh. Contohnya. Jadi kita mesti cukup tempat-tempat dia, cukup kawasan dia.

Jadi tentang kebajikan pelaut yang saya hendak terangkan dan aspek kesihatan-kerana bila dia keluar, dia fikir dia hendak tidur dalam bilik macam itu, dia hendak pergi ke tengah laut, dia tengok laut sahaja. Laut ini tengok mula-mula seronoklah. Mula-mula tengok seronok, laut. *Best* tengok laut. Akan tetapi lama-lama asyik laut, laut, laut, lama-lama kita pun melalut. Dia boleh jadi stres. *They get mental stress* yang wujud itu boleh merosakkan segala-galanya daripada pangkat bawah sampai ke pangkat atas.

Apakah bentuk-bentuk *distress* yang disediakan oleh tuan-tuan kapal ini? Macam-macamlah. Contohnya kalau buat ceramah agama kah ataupun ada *entertainment* yang dibenarkan kah. Macam mana pelaut ini hidup sebenarnya? Sebab, saya hendak menyingkap balik permulaan mukadimah saya tadi, saya ceritakan kawan saya tadi yang kerja macam ini, dia banyak di laut. Lepas itu balik, balik sekejap sahaja. Lepas itu pergi ke laut balik, hilang, tak jumpa dia. Jadi, tiga empat tahun saya tak jumpa dia sebab waktu dia balik saya tak ada, waktu dia keluar, saya balik.

Tuan Yang di-Pertua, saya terfikir tentang ini, siapa yang peduli? Siapa yang benar-benar peduli tentang perkara ini?

Dalam pindaan ini saya tengok ada tujuh fasal. Seksyen 83 hingga 87 berhubung dengan kontrak pelaut termasuk dari aspek pelanggaran dan penamatan kontrak. Pembatalan kontrak dibuat dengan diberikan notis 14 hari dan cadangan kita kepada kementerian ialah jika ia boleh diperhalusi dengan memberi notis selama 30 hari kepada pelaut supaya dia dapat memberi masa untuk mencari pekerjaan baru nanti dalam tempoh itu. Maknanya bagi *time* lah. Tempoh 14 hari ini singkat sangat.

Tuan Yang di-Pertua, seksyen 108 iaitu denda sebanyak tidak melebihi RM200,000 atau penjara tidak melebihi dua tahun kepada mana-mana majikan yang tidak membuat caruman di bawah PERKESO kepada pelaut. Ini nanti saya takut orang ambil sambil lewa kerana banyak orang yang baru kerja pun kadang-kadang dia tidak tahu. Kadang-kadang bukan sahaja dia tidak tahu tapi sebab potongnya sedikit, nampak macam sedikit, itu satu macam bentuk insurans, jaminan, kadang-kadang dia tidak tahu di mana dia hendak periksa. Banyak juga yang tidak tahu. Ada majikan yang ambil kesempatan, umpamanya, yang tidak mencarum dan bila terjadi sesuatu, barulah timbul masalah. Jadi perkara ini perkara yang harus diteliti, harus diberi perhatian.

Hal ini juga harus diteliti dan pemeriksaan patutlah dilakukan secara berkala bagi mengenal pasti mana-mana pemilik syarikat perkapalan yang bertindak mengajikan pelaut asing tetapi melanggar peraturan yang di dalam lesen perkapalan dalam negeri yang memperuntukkan 75 peratus kelasi kapal haruslah warga tempatan.

Tuan Yang di-Pertua, seksyen 90. Ini kita balik kepada peruntukan waktu rehat minima kepada pelaut. Tadi saya lihat pembahas-pembahas lain juga sebut tentang perkara ini. Saya sebutkan tadi salah satu faktor untuk menjamin kesihatan, sebab itu tidak boleh tidur lewat sangat. Tidak boleh tidur lewat sangat.

Saya tengok contoh-contoh sekarang yang nampak atas permukaan bumi, bukan di laut, anak muda. Anak muda sekarang ini tidur pukul berapa? Anak Ahli-ahli Yang Berhormat tidur pukul berapa? Saya tidak tahu dia orang tidur pukul berapa. Kadang-kadang pukul 12 baru hendak keluar. Baru mukadimah itu. Baru keluar pukul 12. Jadi tidur pukul berapa? Jadi kalau dia duduk bincang bagaimana hendak memajukan diri, hendak tambah pendapatan, hendak mengelokkan negara, tak apa. Takut buat benda-benda lain.

Paling utama yang saya hendak sebut berkaitan dengan pelaut ini, kalau tidur lewat, tidur tidak cukup, dia boleh merosakkan *production* kita, produktiviti kerja kita. Sebab apa? Masa orang bercakap, dia tidur. Maknanya dia tidak cukup tidur. Kalau tidur tak cukup, rehat tak cukup, itu juga boleh mendatangkan banyak penyakit yang lain.

Ada kajian yang menunjukkan *those who do not have enough rest, not enough sleep will get into heart trouble*, dengan izin. Itu dia sampai tahap itu. Bukan sahaja makan sahaja. Tidur tak cukup. Kalau pergi ceramah jangan lama-lama sangat, nanti balik lepas itu ada – lepas itu hendak makan lagi. Lepas makan buat apa? Tidurlah. Mana ada orang lepas makan *exercise*. Ceramah habis pukul 11, pergi makan sampai dekat pukul 12.30, pukul 1, lepas itu buat apa? Tidur. *That is bad* juga.

Jadi, tidur ini, rehat, siapa yang buat kerja itu?... [Disampuk] Oh, sebelah sana? Yang Berhormat Bukit Gantang lah? [Ketawa]

Tuan Yang di-Pertua, saya sedang menceritakan tentang perlunya rehat yang cukup ini. Kita takut dia orang kerja atas kapal ini, macam mana- *how do they work* sebenarnya? *Time* dia macam mana?

■1240

Ada *punch card* ke ataupun dia pakai kerja saja sebab dia atas laut, mana boleh pergi mana-mana. Lagi jauh sikit, jatuh laut. Dia duduk dekat situ, buat saja kerja. Ada *overtime* kah? Akan tetapi rehat kalau tidak cukup boleh mendatangkan penyakit contohnya penyakit jantung. Hari ini jantung *number one killer* hari ini. banyak faktor yang menunjukkan penyakit jantung tetapi antaranya ialah tidak cukup rehat, ini yang kita takut dalam apa-apa pekerjaan pun pada perkara ini kita berbincang tentang hak-hak pelaut.

Tuan Yang di-Pertua, peruntukan dalam operasi kapal tersebut. Namun perkara ini juga harus diperiksa secara berkala oleh jabatan laut bersama dengan majikan bagi memastikan tidak ada penipuan. Sekarang ini semua hendak untung. Untung sudah banyak selepas itu caruman PERKESO tidak buat. Untung sudah banyak, gaji tidak dinaikkan. Untung sudah banyak, macam-macam sebab itu *complain* macam-macam hari ini sebab apa, ada orang-orang yang hendak mengambil kesempatan untuk mengaut keuntungan yang lebih.

Tuan Yang di-Pertua, cabaran yang satu lagi yang saya lihat hari ini ialah lambakan pelaut asing, sudah dibahaskan oleh beberapa orang pembahas tadi- bekerja di atas kapal syarikat warga tempatan. Jadi hal ini sangat membimbangkan kerana ia menutup ruang serta peluang warga tempatan untuk bekerja. Maklumlah atas kapal itu daripada tukang bersih bilik, jaga enjin, jaga elektrik, jaga bilik-bilik pejabat. Daripada tukang masak, tukang pelayan dan semua banyak kategori dalam kapal itu sebenarnya tetapi apabila kita naik di sana kita tengok macam-macam dan kita dapat kurang orang kita. Berdasarkan satu statistik 2014, seramai 7,193 atau 46 peratus daripada 15,672 orang pelaut yang berdaftar pada tahun tersebut adalah pelaut asing dan ini telah melanggar peraturan yang terdapat dalam Lesen Perkapalan Dalam Negeri (DSL).

Tuan Yang di-Pertua, gerak kerja bagi mempromosikan profesion ini harus dipergiatkan. Ini yang cerita akademi laut tadi. Saya pernah lalu dekat akademi laut ini, nampak sunyi macam berhantu. Nampak macam tidak ada orang pula tetapi akademi laut ini mungkin pergi laut tetapi kalau dia belajar, saya hendak tahulah peringkat apa yang dia belajar, diploma kah, *degree* kah, sampai ke tahap PhD kah? Apakah yang dia dapat? Apakah prospek peluang-peluang pekerjaan dia selepas ini, dan bagaimana akademi laut-tadi saya dengar ada yang mencadangkan diswastakan. Bagaimana akademi laut ini dapat dipromosikan supaya orang tahu, anak muda tahu kah ada akademi laut? Tadi disebutkan ALAM hendak diswastakan, saya pun terkejut ALAM pula hendak diswastakan.

**Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]:** [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

**Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]:** Tadi, tetapi ALAM ini kalau orang dengar, kita pi kat luar sana, cakap dengan anak muda ALAM dia tidak tahu. Dia tidak tahu ALAM itu apa maknanya, akademi laut. Nampak sunyilah, tepi laut.

Tuan Yang di-Pertua, dengan pencerahan serta beberapa cadangan ini yang saya lontarkan sebentar tadi, mohon pertimbanganlah kan untuk kementerian dan pada dasarnya saya rasa saya ingin sekali lagi mengucapkan tahniah kepada kementerian kerana membawa rang undang-undang untuk pindaan ini kerana ini jelas menandakan kita mengambil berat tentang mereka yang telah berjuang, yang telah berkorban untuk kemakmuran, untuk rakyat sebab apa perkapalan ini bawa barang dan sebagainya. Saya berharap jugalah kita ambil peduli ataupun *really care*, ambil peduli bukan sahaja pelaut tetapi kumpulan-kumpulan yang lain macam contohnya saya hendak menyatakan tadi kalau kita ada *teachers' day*, kita ada *nurses' day*, kita ada semua *day* mungkin ada *seafarers' day*, mungkin dia orang boleh cerita tentang kehidupan di laut, mungkin boleh bagi ini.

Tuan Yang di-Pertua, Bagan Serai menyokong, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Sila Yang Berhormat.

12.45 tgh.

**Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]:** Tuan Yang di-Pertua, saya turut sama hendak membahaskan tentang Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar. Sebenarnya saya tidak mahir sangat sebab saya tidak tinggal di kawasan laut. Cumanya saya ingin mendapatkan penjelasan di pihak kementerian di mana kapal-kapal saudagar ini yang terlibat bermakna di peringkat laut semua sekaligus ya, daripada perikanan, kapal besar, kapal pelancong dan pelbagai. Akan tetapi bagaimana pula kapal-kapal yang berada dalam tasik-tasik, adakah di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar ini juga? Itu persoalannya.

Kedua, dalam perkapalan saudagar ini kita melihat ordinan yang sedia ada mungkin sudah mula ditambah baik untuk menjaga daripada segala segi yang kita lihat rang undang-undang yang dinyatakan pada hari ini di mana kita mengambil kira soal pemilik kapal, nakhoda dan juga anak-anak kapal. Soalnya pada pandangan saya perkapalan ini juga merupakan satu industri yang sudah lama tetapi kita perlu beri nafas baru untuk memberi peluang pekerjaan yang lebih kepada penduduk negara di mana dalam ordinan yang ada ini kita melihat kemahiran yang diperlukan pada anak-anak kapal dan juga mereka yang bekerja dengan kapal.

Sudah itu kalau dengan adanya perkara-perkara ini dalam ordinan baru ini saya menjangkakan gaji yang diberikan kepada mereka yang bekerja di lautan ini mungkin lebih tinggi sebab saya tidak berapa tahu sangat soal ini cuma berdasarkan kepada kapal saudagar ini, kita melihat benda yang baru bagaimana peluang pekerjaan masa hadapan kita kena beri latihan kepada generasi muda yang mungkin boleh mengambil bidang-bidang kemahiran di mana peluang pekerjaan yang cukup banyak disediakan oleh kapal saudagar yang berlegar di lautan sama ada kapal yang berada di perairan Malaysia dan juga perairan antarabangsa.

Kita melihat perdagangan masih besar menggunakan kapal saudagar, bagaimana kapal perdagangan ini dapat dielakkan seperti mana berlaku penculikan dan pelbagai semua. Di sini yang kita ingin melihat bagaimana pasukan penguat kuasa sedangkan tanggungjawab untuk Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar di bawah Kementerian Pengangkutan sedangkan persoalannya, penguat kuasa yang kita tahu di bawah Marin, APMM dan lain-lain. Bagaimanakah hendak diselaraskan antara pihak penguat kuasa dengan Kementerian Pengangkutan? Kita bimbang esok kalau Kementerian Pengangkutan juga ada penguat kuasa yang menggunakan bot-bot di persekitaran laut nanti orang kata bot tadi banyak *diadjust* sahaja, akhirnya memberi ruang dan peluang kepada ketirisan dan nama baik Kementerian Pengangkutan akan terjejas. Cumanya kalau dapat pihak kementerian boleh menjelaskan dalam kita hendak meminda Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar ini siapakah penguat kuasa yang akan menyelaraskan ini?

Saya juga berhadapan dengan melihat bagaimana tasik-tasik yang berada dalam Malaysia ini yang terdapat kapal-kapal pelancongan, siapakah yang mengeluarkan lesen kepada mereka? Penguatkuasaannya siapa dia? Adakah mereka beroperasi haram dan pelbagai lagi. Tambahan pula kita melihat pengedaran dadah cukup ketat dengan menggunakan kapal udara dan juga pengangkutan darat. Apakah undang-undang yang ada ini terangkum perkara-perkara tersebut supaya tidak berlaku pencerobohan dadah? Penyalahgunaan dadah tadi dibawa masuk ke negara dengan sewenang-wenangnya. Pemerdagangan manusia sebahagian besarnya menggunakan kapal-kapal saudagar, di manakah dalam ordinan ini yang pihak kerajaan boleh menguatkuasakan untuk memastikan pemerdagangan manusia ini dapat dielakkan dengan sebaik mungkin? Bagaimana pula kapal dari luar negara yang memasuki perairan kita? Apakah kapal tadi kapal dari luar negara terikat dengan Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar ini juga?

■1250

Di sinilah yang nampaknya tidak jelas tetapi mungkin sebab kita tidak melihat secara terperinci. Akan tetapi kebimbangan-kebimbangan yang ada pada kita dengan ini tetapi saya melihat masa hadapan negara. Dengan adanya Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar ini, boleh meluaskan peluang pekerjaan kepada model insan kita, yang kita latih di pelbagai tempat seperti mana yang telah dinyatakan oleh mereka yang bercakap sebelum ini.



Walaupun bagaimanapun, saya percaya, ada pertindihan macam kapal perikanan yang kita kata menangkap ikan di lautan dalam. Pengawalannya di bawah Kementerian Pertanian ataupun Jabatan Perikanan. Bagaimana benda ini, ia akan berlaku pertindihan dan untuk rang undang-undang ini, bagaimana kedudukan kapal besar yang menangkap ikan di lautan dalam, kapal kecil dan pelbagai yang juga dikeluarkan lesennya oleh Kementerian Perikanan. Jadi, di mana kaitannya dengan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar yang kita bincangkan pada hari ini?

Oleh sebab apabila kita meluluskan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016, kita berharap suasana yang berlaku di lautan sekeliling negara kita ini yang melibatkan pemilik kapal, nakhoda kapal, anak-anak kapal yang bekerja dalam kapal, mereka terikat dengan satu undang-undang. Kita tidak mahu kapal ini, kapal saudagar ini menjadi satu dari jalan membolehkan pemerdagangan dengan manusia seperti hari ini walaupun kita sebut undang-undang cukup ketat untuk masuk dalam negara. Akan tetapi bagaimana kita masih terdapat kemasukan warga asing tanpa dokumen di pintu-pintu masuk yang menggunakan kapal. Apakah benda ini berada dalam kawalan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar kita?

Saya berharap, benda-benda ini pihak Kementerian Pengangkutan dapat memberi penjelasan supaya sedikit sebanyak rakyat mengetahui. Hari ini mungkin, apabila kita sebut Rang Undang-undang Perkapalan, majoriti rakyat yang tidak tinggal di kawasan pantai, laut, tidak memahami apa perkara benda tersebut.

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** *[Bangun]*

**Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]:** Sekurang-kurangnya kita boleh memberi penjelasan yang lebih mudah rakyat mengetahui Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar ini boleh memberi kesedaran kepada masyarakat tentang rang undang-undang ini. Ya, Yang Berhormat Putatan.

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sahabat saya Yang Berhormat Gerik, apabila Yang Berhormat menyentuh fasal masyarakat yang duduk di tepi pantai, saya terpanggil untuk berdiri. Oleh sebab di Sabah, Undang-undang Perkapalan negara kita memang ada yang dinamakan dasar kabotaj. Sedar atau tidak Yang Berhormat Gerik bahawa harga barangan di Sabah dan di Sarawak agak lebih mahal daripada harga di Semenanjung? Sahabat saya yang Menteri itu tahu apa sebenarnya soalan saya.

Soalan saya, adakah pihak kerajaan terutama sekali Kementerian Pengangkutan negara ini mereview soal dasar kabotaj itu yang membolehkan kapal-kapal antarabangsa boleh mendarat di Kota Kinabalu, di Sarawak misalnya? Supaya harga barangan dan produk yang dikeluarkan dari negeri Sabah dan Sarawak ini boleh setanding dengan harga di Semenanjung supaya ia tidak perlu melalui Port Klang. Setuju atau tidak Yang Berhormat masyarakat Malaysia, rakyat Malaysia di Sabah ini agak terlalu lama membayar harga barangan lebih tinggi daripada harga di Semenanjung? Tuan Yang di-Pertua pun tersenyum soalan ini kerana Tuan Yang di-Pertua pun sedar bahawa ini masih lagi kita perjuangkan.

**Tuan Yang di-Pertua:** Saya tutup mulut saya Yang Berhormat. Macam mana Yang Berhormat nampak saya senyum? *[Ketawa]*

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** Jadi, minta penjelasan daripada kawan saya dari mana? Yang Berhormat Gerik.

**Tuan Laksamana Pertama (B) Haji Mohamad Imran bin Abd Hamid [Lumut]:** Yang Berhormat Gerik, sikit. Yang Berhormat Gerik, Lumut, Lumut. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Yang Berhormat Gerik ada menyebut mengenai kapal pelancong ataupun kapal penumpang. Sepatutnya, kapal penumpang ini digunakan untuk bawa penumpang daripada satu pelabuhan, satu tempat ke satu tempat. Akan tetapi sedarkah kita bahawa ada juga penyalahgunaan kapal pelancong ini ataupun kapal penumpang ini, ia keluar ke laut antarabangsa digunakan sebagai kasino terapung? Dalam hal ini, kita mintalah kerajaan sama ada melihat perkara ini satu perkara yang serius supaya ia tidak menjadi penyakit kepada masyarakat.

Kalau boleh, kita pastikan undang-undang untuk menyekat atau mencegah aktiviti seperti ini harus wujud dalam rang undang-undang yang dipinda ini. Terima kasih.

**Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]:** Terima kasih Yang Berhormat Putatan dan Yang Berhormat Lumut. Persoalan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Putatan, harga barangan di Sabah dan Sarawak lebih tinggi kerana alasannya ialah kos pengangkutan lebih tinggi, dasar kabotaj- saya sendiri pun dalam kawasan saya di tasik hendak pergi ke kawasan Orang Asli, terpaksa kita minta yang kabotaj juga, sewa untuk bot kerana harga lebih tinggi dalam kawasan Orang Asli.

Pada kita, harga yang tinggi memang berlaku tetapi kerajaan mencari jalan untuk memastikan harga yang lebih tinggi tadi dapat dikurangkan. Walaupun kita kata tinggi di Sabah dan Sarawak, di Malaysia tetapi kalau kita bandingkan dengan jiran-jiran kita di Indonesia, di Kemboja, di Laos, Thailand, kita dapati walaupun harga lebih tinggi apabila dibandingkan dengan negara-negara jiran, harga kita nampak lebih rendah sedikit. Sekurang-kurangnya kita tahu kerajaan berusaha untuk mengawal harga walaupun dilihat di Sabah dan Sarawak lebih tinggi sedikit. Soalnya, penguatkuasaan di peringkat Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan perlu dilaksanakan. Itu perkara yang pertama.

Perkara yang kedua, Yang Berhormat Putatan tidak puas hati jawapan. Sepatutnya kerajaanlah jawab nanti.

**Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]:** Tuan Yang di-Pertua, memang jawapan daripada Yang Berhormat Gerik itu saya tidak puas hati. Tanya Ahli-ahli Parlimen dari Sabah sama ada setuju atau tidak dengan jawapan Yang Berhormat Gerik itu. Memang tidak setuju sebab harga barangan di Sabah 30 peratus lebih mahal daripada harga di Semenanjung. Apakah ertinya, "1Malaysia", Yang Berhormat Menteri? Apakah ertinya 1Malaysia?

Satu, produk-produk keluaran yang kita *manufactured* di Sabah, lebih mahal. Tidak kompetitif jika kita hantar kepada luar negara sebab barangan itu terpaksa melalui Port Klang. Fasal apa? Oleh sebab polisi kerajaan melalui dengan dasar yang *dictatorship* ini, yang tidak mahu kapal-kapal yang lain mengangkut barangan kita ke luar negara. Oleh kerana kita sedang melaksanakan *rectifying* TPP ini, kita mengharap kapal-kapal dari luar juga dapat berlabuh di Sabah dan Sarawak supaya kita boleh *direct* pasaran kita itu kepada antarabangsa.

Jadi, saya tidak 100 peratus bersetuju dengan Yang Berhormat Gerik kerana Yang Berhormat Gerik ini sebenarnya bukan penduduk di pantai. Saya penduduk di pantai, Yang Berhormat Gerik. Yang Berhormat Labuan juga penduduk di pulau. Saya mengharaplah Yang Berhormat Gerik ini bantu masyarakat di Sabah ini menyuarakan kepada Yang Berhormat Menteri yang duduk di sana supaya mereviewkan *cabotage policy* ini.

**Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tolong masukkan cadangan Yang Berhormat Putatan dan pihak kementerian-kementerian yang berkaitan serta Kementerian Pengangkutan sendiri melihat semula perkara yang dibangkitkan oleh sebahagian besar Ahli-ahli Parlimen dari Sabah dan Sarawak.

Perkara yang kedua yang dibangkitkan oleh sahabat saya daripada Yang Berhormat Lumut berkenaan dengan kapal *cruise* yang main judi di tengah lautan. Saya tidak arif sangat perkara tersebut sebabnya adalah dalam negara kita pun kita kata agama Islam agama Persekutuan. Sebelah masjid pun kadang-kadang ada karaoke bukan? Apatah lagi di tengah lautan yang kita tidak tahu kedudukannya macam mana. Kalau ada *cruise* mainkan judi, maka bagaimana tindakan pasukan kewangan? Adakah *cruise* yang menjalankan perjudian tadi berlesen ataupun tidak?

Saya tidak tahu sangat perkara tersebut. Cumanya saya minta daripada segi rang undang-undang ini, ada kaitan atau tidak dengan apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Lumut. Saya pun tidak hendak bercakap lebih panjang kerana masa sudah pukul satu dan dengan ini, saya menyokong Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih, terima kasih Yang Berhormat Gerik. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat ditangguhkan sehingga jam 2.30 petang nanti. Terima kasih.

**[Mesyuarat ditempohkan pada jam 1.00 tengah hari]**

**[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]**

**[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee) mempengerusikan Mesyuarat]**

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Ya, ada lagi yang hendak berbahas? Yang Berhormat Labuan.

**2.32 ptg.**

**Datuk Rozman bin Isli [Labuan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua atas peluang yang diberikan untuk saya turut membahaskan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016 seperti yang telah dibacakan kali kedua semalam.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan ini adalah bertujuan untuk menambah baik perundangan dan seterusnya menyeragamkan perundangan maritim sedia ada di samping dapat memenuhi aspirasi dua konvensyen yang diterima pakai oleh Malaysia iaitu Konvensyen MLC 2006 dan *Convention STCW Manila Amendment 2010*.

Oleh yang demikian, cadangan rang undang-undang ini dijangka dapat menjamin tahap kekompetenan pelaut, memelihara kebajikan serta hak para pelaut yang bekerja di atas kapal Malaysia dan kapal-kapal yang beroperasi di perairan Malaysia tanpa meniadakan kepentingan komersial sektor perkapalan.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini seperti juga rakan-rakan yang lain yang sudah membahaskan, setuju bahawa ia mestilah disokong dan diluluskan secepat mungkin. Bukan sahaja ia disebabkan negara kita perlu sebagai ahli kepada konvensyen-konvensyen tersebut untuk dapat melaksanakan dan menyeragamkan *enforcement* perundangan tetapi juga lebih penting untuk memastikan negara kita akan dapat meningkatkan daya saingnya dalam pembangunan ekonomi di mana pasaran global yang sangat dinamik. Perubahan yang begitu cepat berlaku disebabkan oleh teknologi dan juga saingan antara pemain-pemain di antara negara terutamanya di dalam industri perkapalan.

Pindaan yang membabitkan tujuh fasal ini di antaranya akan seperti yang digariskan di fasal 4 akan merangkumi perlindungan kesihatan di atas kapal dan darat, tanggungjawab pemilik kapal, kesihatan perlindungan keselamatan dan pencegahan kemalangan atas kapal, kemudahan untuk fasiliti kesihatan dan kebajikan di daratan dan keselamatan sosial untuk pelaut-pelaut atau *seafarers* itu. Ini akan dapat membuatkan kerjaya sebagai pelaut atau pun *seafarers* ini menjadi lebih menarik.

Ini juga akan dapat membuatkan ramai lagi anak-anak muda di negara kita untuk memilih menjadi pelaut dan dengan adanya *skilled manpower* yang cukup, akan menambahkan lagi kekuatan daya saing industri ini di negara kita, yang mana sangat penting memandangkan negara kita negara *maritime nation*, dengan izin, dan juga negara pedagang. Maka, sudah tentu kita ingin pemain-pemain industri di dalam industri perkapalan tempatan negara kita akan dapat bersaing dan berkembang maju dalam pasaran atau industri yang semakin membesar dan sangat penting ini.

Tuan Yang di-Pertua, tadi saya dapat mendengar beberapa Ahli Parlimen kita terutamanya yang datang dari Sabah, Penampang dan juga Putatan ada menyentuh bahawa sepatutnya polisi yang dikatakan *cabotage policy* dalam rang undang-undang ini sepatutnya juga di sekali gus untuk diperbaiki. Mereka merasakan *cabotage policy* itu telah menyumbang kepada kenaikan harga barang di Sabah dan juga menyebabkan pembangunan pemain atau pun industri di sebelah Sabah dan Sarawak itu terbantut. Saya pun kurang faham, kurang arif dengan *cabotage policy* ini secara *detailnya* tetapi apa yang saya dapat lihat atau pun ketahui, sebenarnya kapal-kapal dari luar negara sampai juga ke pelabuhan-pelabuhan di Kota Kinabalu dan juga di Labuan. Jadi saya pun kurang pasti kenapa, apa yang sebenarnya *cabotage policy* ini...

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Sandakan bangun Yang Berhormat.

**Datuk Rozman bin Isli [Labuan]:** Silakan.

**Tuan Wong Tien Fatt @ Wong Nyuk Foh [Sandakan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mahu cerita sedikit, Yang Berhormat Labuan.

■1440

*Cabotage policy* ini satu polisi yang mengehendkan barang-barang yang ditentukan seperti di Sandakan atau di Kota Kinabalu. Walaupun ada kapal dari negara lain seperti Hong Kong atau China tetapi pada masa dia hantar barang di Sandakan atau di Kota Kinabalu, dia mengangkat barang walaupun barang itu mahu pergi satu kapal tertentu, kapal itu boleh muat barang ini. Akan tetapi dia tidak boleh. Barang ini semestinya mahu kapal-kapal yang *register* di Malaysia baru boleh angkat. Jadi bawa begitu baru barang itu boleh diangkat di kapal yang sesebuah negara yang tertentu. *He is already on the way.*

Jadi, bermakna harganya adalah lebih rendah seperti kita mahu sewa satu teks, pergi satu tempat tetapi nanti balik mahu kosong. Dia sewa mesti mahal. Ini yang satu *major* sebab mengapa barang kita ini *what you call the charges* kapal itu begitu tinggi. Ini adalah salah satu *major* sebab.

**Datuk Rozman bin Isli [Labuan]:** Okey terima kasih atas penjelasan. Saya kira apa yang dijelaskan adalah kapal contohnya daripada Hong Kong yang mahu ke Sandakan apabila dia sudah singgah ke Kota Kinabalu maka dia tidak boleh membawa barang itu ke Sandakan. Cuma sampai ke Kota Kinabalu. Dari Kota Kinabalu ke Sandakan mesti dibawa oleh kapal yang berdaftar di Malaysia. Saya rasa itulah yang saya fahami.

Saya faham logiknya dan *cabotage policy* yang perlu kita dengar memang pun di antaranya adalah membuatkan industri perkapalan ataupun pemain-pemain negara kita mempunyai peluang untuk berkembang dan tumbuh seterusnya Malaysia negara kita tidak ketinggalan dalam industri perkapalan ini. Memanglah kalau ada sesuatu yang kita ingin *protect*, maka sudah tentu ada kosnya.

Jadi melihat positif kepada apa yang diinginkan oleh kerajaan untuk mempromosi dan untuk menggalakkan pertumbuhan industri perkapalan di Malaysia mungkin apa yang perlu dibuat adalah untuk Malaysia, Semenanjung Malaysia dan Malaysia Borneo ini mempunyai satu *structure* yang boleh membuatkan penggalakan perkembangan industri perkapalan itu tumbuh dengan *balancenya*, pemain daripada sebelah sini dan pemain daripada sebelah sana. Untuk menjadikan ini mungkin kita perlu, saya yakin polisi ini bukan sahaja untuk Semenanjung tetapi baik untuk seluruh Malaysia. Cuma macam mana untuk kita mengolah ia baik juga untuk pemain-pemain di sebelah Sabah dan Sarawak.

Apa yang saya lihat Tuan Yang di-Pertua adalah untuk Sabah dan Sarawak ataupun Malaysia di sebelah Borneo yang mempunyai kawasan yang begitu luas, kawasan perairan yang jauh lebih luas sebenarnya dibandingkan dengan banyak negara lain untuk mempunyai sebuah pelabuhan yang utama. Hab yang akan membuatkan adanya *economies of scale*.

Sekarang ini dia terlalu berpecah. Kita tidak tahu di mana habnya. Kalau di sini kita ada Port Klang, di sana kita ada Kota Kinabalu, Sandakan pun ada, kita ada Bintulu, kita ada Kuching. Semua pun lebih kurang sahaja. Jadi saya tahu Tuan Yang di-Pertua pun boleh bayangkan kemana saya *lead to*. Sebenarnya kita perlukan satu pelabuhan yang boleh menjadi hab di sebelah sana sebab negara kita ini dipecah oleh laut yang cukup luas. Dua keping. Kalau keping sebelah sini kita ada Port Klang, sepatutnya keping sebelah sana kita ada satu pelabuhan yang akan menjadi hab kepada *region* itu, rantau itu.

Mungkin disebabkan saya mewakili Labuan, tetapi saya ingat saya buat analisa-analisa memang Labuan yang paling layak untuk dijadikan sebagai hab kepada rantau tersebut. Malaysia sebelah timur. Satu, Labuan ini memang pun mempunyai *harbor* yang secara semula jadi dalam. Memang pun nama Labuan itu datang daripada perkataan 'labuhan'. Memang pun pelabuhan daripada dulu. Labuan itu terletak betul-betul tengah-tengah di antara Sabah dan Sarawak dan dekat lagi dengan Brunei.

Tadi ada disebut kalau kita terus begini, maka muara pelabuhan Brunei akan terus mengambil peluang, mengambil *advantage* dengan izin, untuk merebut peluang-peluang perjalanan perkapalan industri ini di sebelah sana disebabkan tangan Sabah dan Sarawak seperti diikat.

Jadi sebenarnya untuk tidak diikat, kita perlu *restructure* dan kita perlu setuju bahawa ada satu *port* yang kita jadikan sebagai *port* utama hab yang akan *serve feeder ports* yang lain. Jadi *port* yang lain sepatutnya *feed port* Labuan dan Labuan akan menjadi sebuah hab logistik di mana barang-barang daripada luar negara boleh datang dengan kapal yang saiznya lebih besar yang mana dalam *economy of scale* yang ada, jadi kos penghantaran menjadi lebih murah. Untuk dia keluar balik dengan barang yang cukup banyak kerana semua barang-barang lain daripada rantau tersebut akan pergi ke hab ini untuk di *ship* ke luar Malaysia ataupun pergi ke Semenanjung.

Jadi dengan itu saya merasakan pindaan undang-undang ini memang *timely* memang sesuai untuk terus jadikan Malaysia ini menjadi tempat yang akan mengamalkan piawaian-piawaian ataupun perundangan yang bertaraf antarabangsa dan seterusnya akan dapat menjadikan negara kita kedua-dua belah di Semenanjung dan juga di Malaysia Borneo untuk terus berkembang maju dengan adanya industri perkapalan yang lebih lancar, yang lebih efisien sama ada oleh pemain-pemain daripada dalaman ataupun daripada perkapalan-perkapalan daripada seluruh dunia.

Jadi saya yakin perundangan ini juga dipanjangkan di seluruh Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak pindaan ini. Saya berharap kemajuan akan terus berlaku dengan pindaan yang akan kita luluskan sebentar lagi, *insya-Allah*. Labuan mohon menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiande]:** Yang Berhormat Sik, selepas itu Yang Berhormat Menteri boleh jawab.

#### 2.48 ptg.

**Dr. Mansor bin Haji Abd. Rahman [Sik]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Salam sejahtera, salam 1Malaysia... *[Membaca sepotong ayat al-Quran]* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk membahaskan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016 pada hari ini. Saya ingin menyokong pindaan rang undang-undang ini.

Malaysia sebuah negara yang terdiri dari semenanjung dan sebahagian daripada sebuah pulau iaitu Semenanjung Tanah Melayu dan Pulau Borneo. 90 peratus daripada Semenanjung dikelilingi oleh laut dan 50 peratus lebih kurang dari Sabah dan Sarawak disempadani oleh lautan. Oleh itu Malaysia mestilah mempunyai undang-undang yang berkaitan dengan maritim yang terbaik dan mesti dipinda untuk kepentingan dari semasa ke semasa.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini merupakan lanjutan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 atau OPS 1952. *Merchant Shipping Ordinance 1952* yang dipinda dan dikemas kini bagi memenuhi tuntutan keperluan semasa dalam meletakkan Malaysia setanding dengan negara-negara lain dalam bidang maritim.

#### ■1450

Malaysia sebagai sebuah negara ahli kepada konvensyen-konvensyen seperti *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001* atau *Convention Bunkers 2001* dan *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as a mandate by the protocol of 1996* atau *Convention LLMC 1996*. Negara kita hendaklah sentiasa mempunyai tahap perundangan maritim yang setanding dengan amalan perundangan antarabangsa. Pindaan ini juga bertujuan memastikan kepentingan pelaut dan negara sentiasa terpelihara.

Sebagai sebuah negara ahli kepada *International Maritime Labor Convention 2006* atau *Convention MLC 2006* juga, Malaysia mempunyai tanggungjawab untuk mengguna pakai perundangan domestik mengikut garis panduan konvensyen ini. Ia juga sebagai menambah baik kepada ordinan sedia ada selain daripada memenuhi keperluan dalam pelaksanaan MLC 2006.

Termasuk juga pindaan kepada *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Manila Amendment) 2010* yang mana merupakan konvensyen bagi menyediakan standard dan peraturan dalam latihan pelaut, persijilan, kekompetenan pelaut dan aktiviti-aktiviti pengawasan ketika pelayaran.

Tuan Yang di-Pertua, dalam usaha kerajaan memastikan Malaysia sentiasa menjadi sebuah negara yang ulung dalam bidang maritim, kita hendaklah sentiasa peka dan berusaha mengemas kini dari semasa ke semasa perkara-perkara yang berkaitan dengan maritim termasuklah daripada segi perundangan, kebajikan pelaut, profesionalisme, kekompetenan dan juga keselamatan pelaut khususnya dan negara amnya. Kita juga terpaksa mengikuti dengan rapat terhadap perkembangan dan perubahan terbaru dalam dunia maritim antarabangsa. Sebagai contohnya, istilah-istilah yang diguna pakai oleh masyarakat maritim seperti perkataan '*passenger steamer*' telah digantikan dengan perkataan "*passenger ship*", dan perkataan "*seamen*" kini menjadi "*seafarer*". Definisi dan pentafsiran hendaklah digantikan selaras dengan definisi yang digunakan oleh komuniti maritim antarabangsa.

Tuan Yang di-Pertua, cadangan pindaan kepada OPS 1952 ini juga bertujuan menitikberatkan hal ehwal kebajikan warga pelaut. Peruntukan tentang aspek-aspek seperti perlindungan kesihatan dan keselamatan, tanggungjawab pemunya kapal, kebajikan dan keselamatan sosial telah dimasukkan. Peruntukan waktu rehat minimum kepada pelaut di atas kapal juga telah ditekankan dengan peruntukan denda kepada pemunya kapal yang tidak mematuhi peruntukan tersebut, sekali gus dapat membela nasib pelaut. Ia bagi memberi masa rehat yang mencukupi kepada pelaut.

Pindaan ini juga telah memperkenalkan Skim Perlindungan Keselamatan Sosial (PERKESO) dengan peruntukan denda kepada pemunya kapal yang ingkar dan gagal melindungi pelaut di bawah skim ini. Dalam usaha kerajaan memastikan supaya operasi maritim yang selamat dari semasa ke semasa, tindakan tegas perlulah diambil. Ini termasuklah dengan mengenakan denda yang lebih tinggi kepada pihak-pihak yang ingkar dalam memenuhi peruntukan undang-undang, termasuklah dalam hal-hal yang lebih serius, tindakan penjara boleh dikenakan. Bagi melicinkan lagi sektor maritim negara, Menteri Pengangkutan perlulah diberikan kuasa dalam aspek-aspek tertentu. Cadangan memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk membuat kaedah-kaedah di bawah bahagian (x), OPS 1952 merupakan cadangan yang sangat positif dan perlu dilaksanakan.

Tuan Yang di-Pertua, meneliti faktor-faktor di atas, saya amat yakin pindaan terhadap OPS 1952 perlu dilakukan, apatah lagi ia sekali gus membolehkan *Convention MLC 2006* dan *Convention STCW* dapat diaplikasikan dengan lebih berkesan. Negara juga dapat menikmati lebih banyak faedah dengan rang undang-undang yang dicadangkan ini, di samping kebajikan dan aktiviti pengusaha maritim dan perkapalan tidak diabaikan.

Sekian Tuan Yang di-Pertua, ucapan saya. *Wabillahitaufik walhidayah, wassalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh*. Sik mohon menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Ya, sila Yang Berhormat Menteri.

## 2.55 ptg.

**Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]:** *Assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh* Tuan Yang di-Pertua. Salam sejahtera, salam 1Malaysia dan selamat petang. Saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2016 dan terima kasih atas keprihatinan Ahli-ahli Yang Berhormat terhadap kementerian ini.

Pertama sekali, saya ingin menyentuh perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Sungai Petani yang telah membangkitkan mengenai perbandingan industri perkapalan Republik Korea dengan Malaysia.

Untuk makluman Yang Berhormat, sememangnya Korea mempunyai kelebihan tertentu di dalam industri maritim, khususnya dalam pembinaan kapal. Walau bagaimanapun Malaysia juga mempunyai kelebihan tertentu, contohnya Malaysia merupakan operator kedua terbesar kapal L&G di dunia serta kelima terbesar di dunia sebagai operator kapal tangki minyak. Seterusnya, Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas merupakan pelabuhan kontena ke-12 dan ke-17 dunia terbesar bagi tahun 2015. Pelabuhan Busan di Korea berada di tangga yang keenam.

Yang Berhormat Sungai Petani juga telah membangkitkan mengenai apakah peluang yang ada bagi bekas pegawai tentera laut yang bersara awal.

Untuk makluman Yang Berhormat, Jabatan Laut memang mengiktiraf *sea time*, dengan izin, yang diperolehi oleh pegawai TLDM. Dalam hubungan ini, terdapat program *bridging*, dengan izin, yang dilaksanakan untuk mereka. Seajar dengan itu, telah ada bekas pegawai TLDM yang pernah dan sedang berkhidmat di atas kapal dagang.

Yang Berhormat Sungai Petani juga turut membangkitkan bagaimana Akademi Laut Malaysia (ALAM) boleh diperkasakan.

Untuk makluman Yang Berhormat, selain Akademi Laut Malaysia, terdapat 31 buah institusi latihan yang lain yang telah diiktiraf oleh Jabatan Laut bagi menjalankan kursus dan latihan pelaut. ALAM yang telah diswastakan dan tempoh konsesi penswastaaan yang akan tamat pada 31 Disember 2016 kini sedang dalam peringkat rundingan untuk dilanjutkan. Di bawah pelanjutan ini, syarat dan KPI akan diperkenalkan bagi memastikan ALAM menjadi *center of excellence* di rantau ini dan dapat melatih lebih ramai pelaut-pelaut tempatan di pelbagai peringkat.

Yang Berhormat Sungai Petani telah juga membangkitkan mengenai tidak ada makanan yang sesuai. Ini juga Yang Berhormat Kuala Kedah, apakah mekanisme menangani isu ini?

Untuk makluman Yang Berhormat, pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar (OPS) 1952 ini di antara lain memang bertujuan untuk memastikan bahawa makanan dan minuman yang secukupnya dan berkhasiat disediakan di atas kapal. Ini diperuntukkan di bawah fasal 107. Akta pindaan ini adalah sejajar dengan *Maritime Labor Convention 2006* yang menetapkan keperluan serupa.

Yang Berhormat Sekijang membangkitkan mengenai bagaimana pelaksanaan penguatkuasaan *social security*.

Untuk makluman Yang Berhormat, seksyen 108 mengenakan denda tidak melebihi RM200,000 atau penjara tidak lebih dua tahun bagi pemilik kapal yang tidak mematuhi keperluan ini. Dalam pada itu, Jabatan Laut Malaysia mengadakan audit tahunan ke atas syarikat-syarikat perkapalan ini bagi memastikan pematuhan ataupun *compliance*, dengan izin.

Yang Berhormat Sekijang juga turut membangkitkan mengenai bidang kuasa kerajaan dalam kos menyelenggara kapal tenggelam oleh pemilik kapal.

#### ■1500

Untuk makluman Yang Berhormat, seksyen 38(1A) OPS 1952 telah menetapkan peruntukan mandatori insurans atau sekuriti kewangan. Oleh demikian, Malaysia selaku *coastal state* mempunyai hak menolak kapal yang tidak mempunyai sekuriti kewangan untuk masuk ke Malaysia. Oleh itu, sekiranya berlaku insiden kemalangan atau kapal karam, kerajaan membuat tuntutan kos pengalihan *wreck* itu daripada pemilik kapal atau syarikat insurans jika *wreck* tidak dialihkan oleh pemilik kapal.

Yang Berhormat Sekijang memohon penjelasan mekanisme yang digunakan bagi membayar caruman yang dikenakan kepada pelaut. Mekanisme yang diterima pakai adalah melalui pemotongan gaji secara prosedur yang diluluskan seperti mana peruntukan fasal 98 akta pindaan dan seperti mana yang dibenarkan oleh Pengarah Laut.

Yang Berhormat Penampang dan juga Yang Berhormat Putatan membangkitkan mengenai dasar kabotaj. Dasar kabotaj tidak menghalang mana-mana kapal dari pelabuhan asing untuk singgah terus ke mana-mana sahaja pelabuhan di dalam negara termasuk Sabah dan Sarawak. Tidak ada kewajipan bagi kapal-kapal membuat *transshipment* melalui pelabuhan di Semenanjung. Keputusan untuk mengunjungi mana-mana pelabuhan di Malaysia adalah ditentukan sendiri oleh syarikat-syarikat perkapalan berdasarkan faktor-faktor tertentu termasuk pelabuhan hab, *volume cargo*, *facility*, pelabuhan dan lain-lain.

Dalam dasar kabotaj ini, yang tak boleh cuma dia tidak boleh mengangkut muatan domestik, maknanya dia nak mengangkut dari Kota Kinabalu hendak ke Sandakan, atau Kota Kinabalu ke Kuching, itu memang tak dibenarkan kerana kita hendak menjaga kepentingan pengusaha-pengusaha kapal tempatan. Jadi kalau kapal-kapal luar dibenarkan mengangkut barangan domestik, maka pengusaha tempatan akan tidak dapat peluang.

Jadi, oleh sebab kita ada persatuan yang dipanggil *Malaysia Shipowners' Association* (MASA). Jadi *Malaysia Shipowners' Association* ini telah beberapa kali mengingatkan kerajaan agar tidak membenarkan kapal-kapal luar dibenarkan mengangkut barangan domestik. Ini untuk menjaga industri perkapalan tempatan.

Jadi mengenai...

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Labuan bangun, Yang Berhormat.

**Datuk Rozman bin Isli [Labuan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, jadi disebabkan oleh *restriction* untuk tidak boleh kapal yang dari luar tadi menghantar daripada port tempatan ke port tempatan yang lain, memang menyumbang kepada kos yang lebih tinggilah kepada pengangkutan, jadi setujukah Yang Berhormat Menteri kalau diadakan satu hab, kalau kita olahkan supaya satu hab diadakan di sebelah sana dan *economy of scale* ini berlaku, maka kos itu akan boleh diturunkan? Setujukah Yang Berhormat Menteri, Labuan pilihan yang terbaik, *naturally*? Terima kasih.

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Dia begini. Kapal sebagai contoh daripada Hong Kong, dia boleh bawa muatan sampai ke Kota Kinabalu, tetapi dia tidak boleh mengambil barang di Kota Kinabalu bawa pergi Sandakan. Akan tetapi ia boleh membawa barangan yang daripada Hong Kong tadi sudah sampai ke Kota Kinabalu tetapi ia tidak turun habis, dia boleh terus ke Sandakan, boleh. Tetapi dia tidak boleh berhenti dekat Kota Kinabalu dia ambil barangan, *load* dari Kota Kinabalu bawa ke Sandakan kerana itu mengambil peluang rezeki pengusaha kapal...

**Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]:** Yang Berhormat Menteri, ini yang dipanggil kabotaj, kah atau sabotaj?

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Ini kabotaj. Kabotaj ini sebenarnya hendak menjaga industri perkapalan tempatan. Kalau kapal luar dibenarkan mengambil barangan di dalam negara untuk dihantar domestik, maka peluang pengusaha kapal-kapal tempatan akan terhakis. Akan tetapi untuk kapal daripada luar dia hendak bawa barang dia hendak singgah dua, tiga kali, *no problem*, boleh. Dia singgah ke Pelabuhan Klang, selepas itu barang yang ada di dalam kapal itu dia tak boleh turunkan tetapi dia boleh terus sambung ke Kota Kinabalu, boleh. Akan tetapi yang tak boleh ialah sudah sampai Pelabuhan Klang, dia ambil barang Pelabuhan Klang dibawa pergi ke Kota Kinabalu. Itu tidak boleh kerana...

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat...

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Ya.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Selalunya, disebabkan oleh sistem polisi ini, barangan daripada Hong Kong diangkat ke Kuala Lumpur, Pelabuhan Klang itu, kemudian dihantar ke Sabah menyebabkan barangan di Sabah lebih tinggi kos harganya disebabkan oleh *transportation cost* yang lebih. Jadi untuk menangani isu kepentingan industri perkapalan tempatan, dengan kos sara hidup yang lebih tinggi di Sabah, bagaimanakah kementerian imbangi keadaan ini?

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Ini bergantung kepada pengimport. Contoh pengimport di Sabah, kalau dia import barang daripada Hong Kong atau daripada Guangzhou, kalau kapal itu boleh terus ke KK, tidak perlu pergi ke Port Klang, tidak ada masalah, boleh, dibenarkan. *No restriction*.

*The problem* cuma sekarang hari ini kapal-kapal telah dibina dengan besar. Hari ini, sebagai contoh, kapal dibina sampai 20,000 TEU. Kapal 20,000 TEU ini dibawa daripada, contoh Guangzhou, dia hanya boleh berlabuh di pelabuhan-pelabuhan yang besar-besar. Dia tak mampu nak singgah-singgah ini pasal *too big*. Jadi itu yang menjadi permasalahan kepada pengusaha-pengusaha kapal antarabangsa lah.

Sebenarnya *there is no restriction* untuk kapal-kapal di peringkat dunia untuk sampai ke Sabah, ke Kuching dan Sandakan. Itu semua adalah tertakluk kepada keputusan komersial yang dibuat oleh pengusaha-pengusaha kapal antarabangsa. Jadi sebab itu dasar kabotaj ini sebenarnya tidak mengehendkan pengaliran barang-barang seluruh dunia sampai ke Sabah, tidak ada. Yang tak boleh cuma kapal luar negara ini, contohnya dia sudah singgah ke Port Klang, dia turunkan barang dan dia ambil barang di Port Klang hendak bawa pergi ke Kota Kinabalu. Itu tidak boleh.



Jadi oleh sebab kadang-kadang dia tak cukup muatan, jadi dia tidak mahu hendak bawa kapal besar-besar tadi, contoh *ship like* 20,000 TEU itu, dia hendak pergi sampai ke Kota Kinabalu, dia tidak ada *economy of scale*.

Jadi ini semua adalah bergantung pada *market forces*. Jadi kerajaan tidak terlibat dalam keputusan yang dibuat secara komersial oleh pengusaha-pengusaha kapal.

Seterusnya, Yang Berhormat Hulu Langat membangkitkan mengenai tahap keselamatan pelaut atas kapal *chemical* dan tangki. Bagi memastikan tahap keselamatan, pematuhan kepada *International Safety Management Code* di mana antara lain telah ditetapkan pelaut yang terlatih dan *competent*, garis panduan IMO atau *International Maritime Organization* berhubung dengan *chemical ships*, audit oleh pegawai pelabuhan, pemeriksaan oleh *Port State Control Officer* dan *regular safety meeting*.

Yang Berhormat Bagan Serai membangkitkan mengenai apakah hak pelaut daripada aspek kesihatan.

Untuk makluman Yang Berhormat, fasal 101 memperuntukkan standard dalam aspek perkhidmatan kesihatan, perubatan, keselamatan, penginapan, rekreasi dan bekalan makanan. Denda tidak melebihi RM50,000 boleh dikenakan kepada pemilik kapal yang gagal mematuhi peruntukan ini.

Berhubung perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Penampang berkenaan peringatan dan penekanan pada *Malaysia Shipowners' Association* atau dikenali sebagai MASA untuk mengambil rakyat Sabah dan Sarawak.

#### ■1510

Kementerian difahamkan bahawa *Sabah and Sarawak Shipowners' Association* juga memberi penekanan kepada penggunaan rakyat tempatan dari Sabah dan Sarawak terutamanya bagi perkapalan domestik. Kementerian mengalu-alukan semua pemilik kapal untuk memberi keutamaan dalam menggunakan pelaut-pelaut tempatan.

Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Pasir Gudang membangkitkan persoalan bagaimanakah Malaysia *seafarer*, dengan izin, diberi keutamaan?

Untuk makluman Yang Berhormat, Malaysia tidak mengamalkan sistem penggajian pelaut tempatan secara mandatori. Untuk menggalakkan penggunaan pelaut tempatan, pemilik yang menggaji 75 peratus orang pelaut tempatan akan menikmati lesen perkapalan domestik, jika syarat bilangan pengarahannya juga dipenuhi. Kementerian juga sedang mempertimbangkan cadangan inisiatif lain seperti pengenaan levi terhadap penggunaan pelaut asing.

Yang Berhormat Pasir Gudang turut bertanya mengapakah ALAM diswastakan? ALAM atau dikenali sebagai Akademi Laut Malaysia diswastakan bagi membolehkan ALAM beroperasi dan dibangunkan sebagai sebuah *centre of excellence* dengan segala aset, kepakaran dan pengalaman yang dimiliki oleh pihak industri. Sejak diswastakan, ALAM berjaya mendapat pengiktirafan *centre of excellence* dan berjaya melahirkan jumlah graduan yang bertambah berbanding dengan semasa ALAM ditadbir dan diurus oleh pihak kerajaan.

Saya turut menarik perhatian pertanyaan Yang Berhormat Kuala Langat dan Yang Berhormat Pasir Gudang mengenai persoalan kenapakah pelaut di bawah umur 18 tahun dibenarkan bekerja. Yang Berhormat, fasal 73 akta pindaan menetapkan had umur minimum adalah tertakluk kepada Akta 350 fasal yang sama yang menetapkan had umur minimum adalah 16 tahun yang sebenarnya dan ini tidak bercanggah dengan *Akta Children and Young Persons (Employment) Act 1966 [Akta 380]* yang menetapkan had umur minimum untuk diambil bekerja tidak kurang 15 tahun. Oleh yang demikian, fasal 73 adalah selaras dengan *Maritim Labor Convention (MLC) 2006...*

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** [Bangun]

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Pasir Gudang bangun Yang Berhormat.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik dengan jawapan Menteri mengatakan ALAM diswastakan untuk menjadi sebuah badan yang akhirnya menjadi *centre of excellence* dan kejayaan ALAM.

Adakah ini bermakna, dengan pengeluaran ramai graduan daripada ALAM, ia tidak menjadi sebahagian daripada tanggungjawab kita bersama terutamanya pihak kementerian bagi memastikan bahawa anak-anak keluaran ALAM ini mendapat pekerjaan? Ini yang saya risau, apabila kita meletakkan sekadar 75 peratus mereka dengan pengambilan pekerja tempatan satu kapal, tidak banyak hendak pakai kapten kapal. Begitu juga dengan tukang-tukang masak ini. Jadi bidang-bidang ini bagaimana? Bagaimanakah sebagai sebuah kementerian memastikan jawatan-jawatan ini diisi oleh anak-anak tempatan? Kita kena fikir jauh, Yang Berhormat. Terima kasih.

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Tuan Yang di-Pertua, sebab itu tadi saya sudah maklumkan bahawa kerajaan sedang ingin mengambil inisiatif untuk mengenakan levi kepada pelaut-pelaut bukan pelaut-pelaut asing. Jadi mungkin dengan dikenakan levi ini maka ini akan mencenderungkan kepada pemilik kapal mengambil pelaut-pelaut tempatan.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** *[Bangun]*

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Oleh sebab kita tidak boleh memaksa secara drastik kepada pengusaha-pengusaha kapal ini, kita tidak mahu menjejaskan pembangunan ataupun perkembangan industri perkapalan di negara kita. Kita akan *gradually* mengambil langkah-langkah untuk mengetatkan bagaimana pemilik-pemilik kapal ini menggunakan pelaut-pelaut tempatan.

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** *[Bangun]*

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Yang Berhormat Gerik membangkitkan mengenai pencerobohan, penyeludupan dadah dan pemerdagangan orang. Adakah Ordinan Kapal Saudagar (OPS) 1952 mengawal selia aspek tersebut?

Untuk makluman Yang Berhormat, OPS 1952 tidak mengawal selia aspek berkenaan kerana ordinan tersebut mengawal aspek-aspek perkapalan dan keselamatan pelayaran, penguat kuasa pelaksanaan, perkara-perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat adalah oleh agensi penguatkuasaan yang lain seperti polis marin dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM). Ini bawah Yang Berhormat Arau.

Yang Berhormat Gerik membangkitkan mengenai isu rompak bersenjata di laut. Bagaimana penyelarasan di antara jabatan-jabatan kerajaan seperti Jabatan Laut, Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia dan lain-lain diselaraskan.

Untuk makluman Yang Berhormat, penyelarasan di antara Jabatan Laut Malaysia dengan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia adalah seperti berikut:

- (i) melalui Pusat Penyelarasan Penguatkuasaan Maritim yang dipengerusikan oleh APMM dan dianggotai oleh agensi maritim yang lain iaitu Jabatan Laut Malaysia, Polis Marin, Jabatan Perikanan dan Jabatan Alam Sekitar,
- (ii) melalui jawatankuasa bersama APMM iaitu Jabatan Laut Malaysia yang dipengerusikan bersama Ketua Pengarah Laut dan Ketua Pengarah APMM. Jawatankuasa ini membincangkan kerjasama di antara dua buah agensi ini dalam bidang penguatkuasaan ke atas kapal-kapal dagang di perairan Malaysia.

Yang Berhormat Gerik juga membangkitkan mengenai kapal-kapal nelayan, kapal besar, kapal kecil yang didaftarkan di bawah Jabatan Perikanan di bawah Kementerian Pertanian, Perladangan dan Komoditi. Adakah kapal ini tertakluk kepada akta ini?

Untuk makluman Yang Berhormat, kapal-kapal nelayan tidak didaftarkan di bawah Jabatan Laut Malaysia. Akta ini tidak terpakai ke atas kapal-kapal tersebut. Walau bagaimanapun terdapat konvensyen-konvensyen khas yang mengawal selia kapal-kapal perikanan iaitu *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel* (STCW-F) dan *Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels*.

Seterusnya Yang Berhormat Hulu Langat membangkitkan mengenai adakah Akta DOSH terpakai dan boleh dikuatkuasakan kepada syarikat perkapalan?

Untuk makluman Yang Berhormat, seksyen 1(2) [Akta 514] *Occupational Safety and Health Act 1994* tidak terpakai. Walau bagaimanapun fasal 131(2)w, Menteri boleh membuat peraturan berkenaan, *occupational safety and health* yang mana akan terpakai bagi industri perkapalan.

Seterusnya cadangan daripada Yang Berhormat Labuan mengenai supaya Pelabuhan Labuan dijadikan hab bagi Sabah dan Sarawak.

Untuk makluman Yang Berhormat, pada ketika ini tidak ada sebarang rancangan untuk menetapkan Pelabuhan Labuan sebagai hab bagi kawasan demikian. Ini disebabkan *volume* kargo, fasiliti dan kemudahan pelabuhan yang amat terhad di Labuan. Terdapat juga pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar di Sabah dan Sarawak yang mempunyai fasiliti yang lebih baik dan jumlah kargo yang lebih banyak.

Seterusnya, saya hendak sentuh Yang Berhormat Bagan Serai.

#### ■1520

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Labuan bangun.

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Mengenai hari ...

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Labuan tidak puas hati, Yang Berhormat. Labuan tidak diberikan hab.

**Datuk Rozman bin Isli [Labuan]:** Yang Berhormat Menteri, apa Yang Berhormat Menteri kata tadi itu, itulah masalahnya, Yang Berhormat Menteri. Akan tetapi kita mahu penyelesaian sekarang ini. Masalahnya, terlalu banyak port yang ingin hendak jadi lebih dari yang lain. Tidak ada pihak yang menyelaras, tidak ada pihak yang membuat satu strategi "*move the decision*" untuk memastikan kita lebih berdaya saing. Kita lebih efisien dalam sistem pengangkutan kita. Kita biarkan KK pun hendak jadi hab, Kuching pun hendak jadi hab, Bintulu pun hendak jadi hab, Sandakan pun hendak jadi hab. Jadi kita perlukan keputusan daripada *leadership*, daripada kerajaan. Kita perlu satu sahaja. Barulah kita kuat. Satu itu memang saya katakan tadi, Labuanlah... [Disampuk]

Ini kerana kapal besar tidak boleh hendak rapat ke pelabuhan-pelabuhan, ke KK kah sebab dia cetek. Itulah yang dikatakan oleh Yang Berhormat Menteri. Sekarang kapal sudah besar-besar, 20,000 TEU. Pelabuhan Labuan, *super tankers*, *very large crude carrier* (VLCC) semua itu pun boleh datang ke Labuan sebab kita punya *draft* melebihi 30 meter. Jadi sebenarnya, yang kita perlukan ialah satu tindakan, keputusan tegas bahawa untuk memastikan Malaysia Timur ini mempunyai satu sistem pengangkutan yang lebih efisien, ada *economy of scale* dengan berani dan dengan tegas walaupun Labuan ini lobi politiknya tidak kuat, satu *seat* sahaja dibandingkan dengan Sabah dan Sarawak. Akan tetapi kementerian kena tegas untuk kepentingan Sabah dan Sarawak untuk masa panjang, kena buat keputusan yang berani. Terima kasih. Setuju atau tidak, Yang Berhormat Menteri?

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Tuan Yang di-Pertua, mengenai pandangan daripada Yang Berhormat Labuan, saya akan mengambil perhatian dan saya akan meminta pihak KSU dan juga Jabatan Laut untuk membuat satu perbincangan yang mendalam dengan semua *stakeholders* pelabuhan-pelabuhan di Sabah, Sarawak dan Labuan untuk membincangkan mengenai hab di kawasan Wilayah Timur, wilayah Sabah dan Sarawak termasuk Labuan.

**Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]:** [Bangun]

**Puan Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]:** Yang Berhormat Menteri.

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Untuk makluman Yang Berhormat, pihak EPU juga sudah menjalankan kajian mengenai mewujudkan hab tetapi belum ada rumusan atau keputusan. Sila.

**Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]:** Sibuti.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Sibuti.

**Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]:** Ya. Tuan Yang di-Pertua...

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat hendak pelabuhan hab itu di Sibuti, Yang Berhormat?

**Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]:** *Insya-Allah, insya-Allah.* Apa yang saya hendak katakan di sini, saya tidak sempat hendak bercakap tadi, hendak berbahas. Kita di negeri Sarawak ini, Yang Berhormat Menteri, berkaitan dengan *Territorial Sea Act 2012* yang kita hendak bahas sekarang seksyen 2, Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Saya hendak tanya dengan Yang Berhormat Menteri, adakah sebelum rang undang-undang ini, Ordinan Perkapalan Saudagar ini dipinda, adakah Yang Berhormat Menteri membawa kepada Kerajaan Negeri Sarawak sebab kita punya *territorial water* yang dikatakan *not exceeding three nautical miles measured from the low-water* itu nanti, dalam itu akan menjadi percanggahan di Kerajaan Persekutuan dan negeri? Kalau boleh, kita hendakkan supaya ini dibawa kepada peringkat negeri dan mudah-mudahan kita sama-sama dapat mencapai kata sepakat bahawa ia termaktub di dalam Perlembagaan Persekutuan. Apakah pandangan Yang Berhormat Menteri?

**Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi:** Untuk makluman, pindaan ini lebih kepada untuk kita *adopt* konvensyen antarabangsa. Oleh kerana kita juga selaku ahli kepada *International Maritime Organization* dan di peringkat antarabangsa telah memutuskan beberapa penambahbaikan dalam industri perkapalan saudagar ini yang lebih menjurus kepada menjaga kebajikan pelaut-pelaut dan juga menjaga tentang keselamatan, jadi, itu adalah yang dipinda untuk kita *adopt*. Walau bagaimanapun, pandangan daripada Yang Berhormat Sibuti saya akan mengambil maklum untuk mengambil tindakan yang sewajarnya.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, setakat itu respons daripada kementerian saya dan saya bagi pihak kementerian sekali lagi mengucapkan banyak-banyak terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah berbahas dan telah memberikan cadangan-cadangan dan pandangan-pandangan terhadap pindaan akta ini. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]:** Terima kasih Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalah ialah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

*[Masalah dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]*

*[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa]*

*[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]*

*[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee) **mempengerusikan Jawatankuasa]***

*[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]*

*[Fasal-fasal 1 hingga 131 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]*

*[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]*

*[Majlis Mesyuarat bersidang semula]*

*[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan]*