

Bil. 19

**Rabu
6 April 2011**



**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KEDUA BELAS
PENGKAL KEEMPAT
MESYUARAT PERTAMA**

Segala pandangan serta teguran yang membina yang telah diberikan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat amat saya hargai. Sebarang isu-isu yang belum diperincikan secara jelas akan diberikan perhatian sewajarnya oleh pihak Kementerian Kesihatan dan akan kami kemukakan jawapannya secara bertulis.

Tuan Pengerusi, adalah amat jelas Rang Undang-undang Juruanalisis Makanan diwujudkan demi kesejahteraan masyarakat. Adalah menjadi harapan bahawa setiap lapisan masyarakat dapat memberikan sokongan padu bagi menjadikan mekanisme keselamatan dan kualiti makanan ini sebagai sebuah kejayaan dan manfaat umum. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Datuk Ronald Kiandee]: Terima kasih Yang Berhormat.

Fasal-fasal 1 hingga 48 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.

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN DAN PELUASAN) 2010

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

12.28 tgh.

Timbalan Menteri Pengangkutan I [Datuk Abdul Rahim bin Bakri]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 untuk dibaca bagi kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk membentangkan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010 untuk bacaan kali kedua. Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 adalah undang-undang berhubung dengan pendaftaran kapal, pelesenan kapal domestik, kawal seliaan terhadap nakhoda dan pelaut, keselamatan pelayaran dan penyediaan alat bantuan pelayaran, keselamatan kapal dagang dan kapal penumpang, pencemaran dari kapal, liabiliti dan lain-lain yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.

Kali terakhir Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dipinda adalah pada tahun 2007 yang melibatkan hal berkaitan dengan aspek keselamatan kapal-kapal dan sekuriti kapal serta *facility* pelabuhan dan juga pencegahan pencemaran dari kapal. Penerima pakaian konvensyen-konvensyen antarabangsa berkaitan dengan sektor maritim oleh Malaysia memerlukan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dipinda sewajarnya supaya konvensyen antarabangsa berkaitan dapat dilaksana dan dikuatkuasakan di Malaysia. Selaku ahli Pertubuhan Maritim Antarabangsa atau *International Maritime Organization*, Malaysia bertanggungjawab mengemas kini Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 selari dengan amalan antarabangsa.

■1230

Dalam hubungan ini, terdapat dua konvensyen antarabangsa yang terbabit iaitu *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as amended by Protocol of 1996* atau yang dipanggil *Convention LLMC 1996* mengenai had liabiliti pampasan maritim, dan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973 as amended by Protocol of 1978* atau yang dikenali sebagai *Convention MARPOL 73/78* iaitu berhubung dengan pencemaran dari kapal. Di samping itu, bagi memastikan kepentingan maritim negara terus terpelihara pindaan-pindaan pada seksyen-seksyen tertentu Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 juga dibuat selaras dengan pindaan kepada konvensyen-konvensyen antarabangsa yang telah diterima pakai oleh Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010 mempunyai 36 fasal di mana fasal-fasal utama rang undang-undang adalah seperti berikut:

Fasal 3 bertujuan meminda seksyen 306C dengan memasukkan takrif *discharge admission* dan *harmful substances* seperti mana takrifan di bawah *Convention MARPOL 73/78*.

Fasal 4 bertujuan meminda seksyen di bawah Bahagian VA berhubung pencemaran dari kapal pada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 iaitu seksyen 306B, 306C(a), 306D, 306G, 306I, 306J, 306J(a) dan 306Q. Ini bagi menyatakan secara *explicit* bahawa perairan Malaysia juga adalah termasuk Zon Ekonomi Eksklusif.

Fasal 5 bertujuan menggantikan keseluruhan bahagian berhubung dengan liabiliti pemunya kapal pada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Di bawah bahagian ini, setiap kapal yang berada dalam perairan Malaysia termasuk Zon Ekonomi Eksklusif diwajibkan mempunyai insurans atau sekuriti kewangan bagi tuntutan kerosakan atau kehilangan nyawa atau kecederaan tertakluk kepada rejim liabiliti menurut *Convention LLMC 1996*.

Had tuntutan menurut *LLMC 1996* adalah lebih baik berbanding dengan rejim pampasan semasa yang diguna pakai di bawah *International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ship 1957 (LLSGS 1957)* iaitu had liabiliti semasa tidak selaras dengan perkembangan ekonomi dan tidak setimpal dengan risiko liabiliti yang mungkin ditanggung pihak ketiga termasuk kerajaan yang mungkin berdepan dengan kos pemuliharaan alam sekitar marin yang tinggi. Sebagai contoh, had tuntutan kapal seberat 70,000 tan adalah RM119 juta di bawah *LLMC 1996* berbanding RM14 juta di bawah *LLSGS 1957*.

Walau bagaimanapun, selaras dengan undang-undang antarabangsa, keperluan insurans atau sekuriti kewangan tidak terpakai bagi kapal dalam pelayaran transit atau *innocent passage*. Kegagalan menyediakan insurans atau sekuriti kewangan ini boleh mengakibatkan pemunya kapal didenda tidak kurang RM200,000 tetapi tidak melebihi RM500,000.

Fasal 7 bertujuan menggantikan seksyen 381 bagi memindahkan tanggungjawab mengalih *wrecks* ataupun kapal karam kepada pemunya kapal berbanding amalan semasa di mana tanggungan adalah di bawah tanggungjawab Jabatan Laut secara *receiver*.

Buat masa ini Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 tidak memperuntukkan sebarang obligasi kepada pemunya kapal untuk mengalih *wrecks*. Denda tidak kurang RM500,000 tetapi tidak melebihi RM1 juta boleh dikenakan kepada pemunya kapal yang gagal memenuhi obligasi ini.

Fasal 8 bertujuan mewujudkan seksyen baru iaitu 381A yang mewajibkan mana-mana kapal dengan berat 300 tan atau lebih yang beroperasi di Malaysia memiliki insurans atau sekuriti kewangan untuk melindungi liabiliti di bawah seksyen 381 yang mungkin ditanggung sekiranya kapal tenggelam di perairan Malaysia. Pemunya kapal boleh didenda tidak kurang RM200,000 tetapi tidak melebihi RM500,000 sekiranya gagal menyediakan insurans atau sekuriti kewangan.

Fasal 9 hingga 26 bertujuan menaikkan kadar denda mengikut kesesuaian bagi tahap keseriusan kesalahan di bawah seksyen-seksyen tertentu, di antaranya ialah:

- (i) seksyen 405 – merosakkan, mengalih, melanggar rumah api, lampu *beacon* atau alat-alat navigasi, di mana denda dinaikkan daripada RM500 kepada tidak melebihi RM50,000 dan kenaikan ini adalah sejajar dengan kos yang terpaksa ditanggung oleh kerajaan untuk memperbaiki kerosakan sekiranya berlaku sesuatu insiden;
- (ii) seksyen 423 – kegagalan malim menunjukkan lesen yang ditauliahkan kepada kapten kapal semasa bertugas, di mana denda dipinda daripada tidak melebihi RM50 kepada denda tidak melebihi RM5,000; dan

- (iii) seksyen 465 – membuang bangkai sama ada manusia atau haiwan di pelabuhan, di mana denda dinaikkan daripada tidak melebihi RM250 kepada tidak melebihi RM10,000.

Fasal 34 bertujuan untuk memperluaskan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ke Sabah dan Sarawak bagi memberi bahagian tertentu iaitu Bahagian III (Nakhoda dan Pelaut), Bahagian IV (Kapal Penumpang), Bahagian VI (Garis Beban dan Pemunggaran), Bahagian VIII iaitu Penghantaran Barangan, Bahagian IX iaitu Liabiliti Pemunya Kapal dan Bahagian X adalah *Salvage* dan *Wrecks*. Ini bertujuan bagi menyeragamkan pelaksanaan dan penguatkuasaan undang-undang ke seluruh Malaysia. Selain itu, selaku Ahli *International Maritime Organization* (IMO), adalah menjadi ketetapan dan obligasi Malaysia bagi mempunyai perundangan yang seragam bagi setiap konvensyen yang telah diterima pakai.

Fasal-fasal lain bertujuan memperluaskan ruang lingkup skop perundangan dalam aspek tafsiran, penguatkuasaan, pendakwaan dan penghakiman bagi maksud pelaksanaan *Convention LLMC 1996* dan *Convention MARPOL 73/78*.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Terima kasih.

Timbalan Menteri Penerangan, Komunikasi dan Kebudayaan I [Dato' Joseph Salang anak Gandum]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan untuk memperluaskan peruntukan tertentunya ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya dibaca kali kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Beberapa Ahli: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Tenggara.

12.38 tgh.

Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana diberi kesempatan untuk turut membahaskan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2010 ini.

Saya ingin menyentuh beberapa perkara. Seperti mana yang kita ketahui, pelbagai keganasan telah pun berlaku di dunia luar daripada Malaysia dan menjadikan keselamatan pelabuhan awan dan juga sekuriti kapal ini sebagai satu isu yang perlu diberikan keutamaan.

Sehubung dengan itu, langkah-langkah telah pun diambil dalam usaha untuk mempertingkatkan tahap-tahap keselamatan bagi kapal-kapal, sekuriti kapal dan juga kemudahan *facility* pelabuhan dengan memperkenalkan pertama, seperti yang dinyatakan, peraturan kod sekuriti antarabangsa bagi kemudahan pelabuhan dan kapal atau *International Ship and Port Facilities Security Code* yang menjadi sebahagian daripada konvensyen antarabangsa dan juga keselamatan nyawa di laut ataupun *International Convention of Safety Life at Sea*.

Kedua ialah Kod Pengurusan Keselamatan Antarabangsa Kapal (*International Safety Management Code*) yang diperkenalkan oleh *International Maritime Organization* dan pindaan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007.

■1240

Itu adalah juga bertujuan untuk meminda Ordinan 1952 bagi membolehkan pemakaian kedua-dua kod tersebut di Malaysia dan kemudian diperluaskan ke Sabah dan Sarawak. Saya ingin membangkitkan tentang pindaan Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007.

Itu kerana berpendapat bahawa pindaan yang lebih komprehensif adalah perlu ketika itu bagi memastikan tahap dan juga piawai ketika itu untuk memastikan sekuriti pelabuhan jeti di Malaysia dan kapal-kapal dapat dipastikan dan pengurusan kawalan keselamatan bagi kapal-kapal Malaysia supaya lebih cekap dan kawalan pencemaran dari kapal di kawasan perairan Malaysia lebih berkesan.

Saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Kerajaan – penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri kenapa agaknya selepas hampir empat tahun selepas pindaan 2007 itu barulah kerajaan mahu mengambil keputusan untuk membentangkan pindaan pada tahun 2011. Apakah rasionalnya pindaan-pindaan ini tidak diperkenalkan semasa pindaan tahun 2007 lalu? Sedangkan ketika itu pindaan telah pun meliputi kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sabah dan Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sarawak.

Bagaimanapun saya ingin mengambil kesempatan untuk merakamkan setinggi-tinggi ucapan tahniah kepada kerajaan. Tahniah kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri yang telah pun meminda Ordinan Perkapalan Saudagar tahun 1952 ini walaupun kalau diikutkan agak terlewat sedikit kerana negara lain telah pun mempunyai – telah pun melaksanakannya. Selain daripada itu, saya juga ingin menimbulkan isu keselamatan kapal-kapal ini. Khususnya tentang sijil perkapalan untuk *port clearance* bagi memastikan keadaan dan keselamatan kapal yang dibenarkan belayar ini bagi mengelakkan berlakunya sebarang kemalangan pelanggaran dan sebagainya.

Jadi saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Berapa agaknya jumlah kemalangan pelanggaran kapal di perairan Malaysia bagi tempoh tahun 2009 hingga tahun 2010. Sejauh manakah kesannya kepada alam sekitar dan apakah langkah-langkah dan tindakan yang telah diambil bagi mengelakkan daripada perkara ini berlaku pada masa yang akan datang. Berhubung dengan keselamatan kapal-kapal, saya juga ingin membangkitkan perkara yang berkaitan dengan pegawai dan kakitangan yang bertugas di dalam bidang perkapalan dan *maritime* ini.

Saya ingin mendapatkan pandangan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Adakah kerajaan bercadang untuk mewujudkan dan meningkatkan lagi tahap kepakaran dengan mewujudkan kursus latihan bukan sahaja di peringkat sijil dan diploma oleh Akademi Laut Malaysia tetapi juga hingga ke peringkat yang lebih tinggi. Mungkin ke peringkat universiti khususnya dalam bidang pengurusan, pengendalian *port* ataupun pelabuhan perkapalan dan sebagainya. Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menyentuh secara spesifik fasal 5, Akta Ibu dipinda dengan menggantikan Bahagian IV dengan bahagian yang baru.

Saya ingin menyentuh seksyen 360(1) Bahagian IV rang undang-undang ini yang bertujuan meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 untuk mengadakan peruntukan bagi perkara-perkara yang termasuk dalam pelaksanaan konvensyen mengenai pembatasan liabiliti untuk tuntutan *Maritime* 1976 sebagaimana dipinda oleh Protokol 1996 untuk meminda konvensyen di Malaysia implikasi pindaan bagi membolehkan Bahagian I dan Bahagian II, Jadual 16 dilaksanakan dengan berkuat kuasa dalam perundangan Malaysia. Seterusnya bagi seksyen 361 yang menghendaki kapal-kapal memasuki atau meninggalkan satu pelabuhan di Malaysia atau mana-mana bahagian perairan di Malaysia ataupun Zon Ekonomi Eksklusif untuk mengadakan suatu bentuk kontrak insurans atau cagaran kewangan lain sejajar dengan keperluan konvensyen bagi pembatasan liabiliti untuk tuntutan *Maritime* 1976.

Langkah ini adalah wajar bagi memastikan keselamatan kapal dan sekuriti kapal khususnya bagi melindungi kapal-kapal sekiranya berlaku kemalangan dan sebagainya. Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh berhubung dengan penggantian seksyen 381 mengenai *removal of wreck* dengan memperuntukkan seksyen 38(5) bagi denda tidak kurang RM500,000 dan tidak lebih daripada RM1 juta ke atas mana-mana kegagalan menghalang pencemaran dari kapal karam dan sebagainya.

Saya mengucapkan tahniahlah kepada kerajaan kerana mengambil langkah untuk memasukkan seksyen baru 31A ini yang menghendaki pemilik kapal 300 tan dan lebih untuk menyenggarakan suatu kontrak insurans ataupun cagaran kewangan lain bagi melindungi liabiliti yang mungkin ditanggung sebagaimana yang dinyatakan dalam seksyen 381. Sekian Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Labuan.

12.45 tgh.

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya juga ingin turut membahaskan tentang Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar 1952 ini. Saya cuma ingin memberikan pandangan sedikit tentang seksyen 381 iaitu mengenai *wreck removal*. Kapal-kapal yang tenggelam terutamanya di pelabuhan. Apa yang kita lihat sekarang mungkin kerajaan telah pun menanggung beratus-ratus juta untuk, *to remote the sunken ship* ini yang di pelabuhan ini dengan izin, yang mana ini adalah satu perkara yang membebankan kerajaan.

Jadi apa yang kita lihat selama ini tidak ada satu insurans pun yang *cover* dalam hal ini. Jadi kita mengharapkan agar benda ini kita perkuatkan lagi dengan apa yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi cuma kita mengenakan sekurang-kurangnya setengah juta ataupun satu juta penalti kepada pemilik kapal atau *ship owner*. Kalau kita lihat berdasarkan pengalaman yang ada pada hari ini untuk membuat itu ketul *salvage* dewasa yang tenggelam tadi ini adalah satu kos yang begitu tinggi.

Kita mengharapkan ada satu insurans *cover* yang cukup untuk mengendalikan hal-hal tersebut, kalaulah kapal itu tenggelam di pelabuhan. Kebiasaannya, kalau untuk setengah juta ataupun satu juta ringgit sahaja tidak mencukupi. Ini berdasarkan pengalaman yang kita ada sendiri kerana saya sendiri adalah orang kapal sebenarnya. Jadi dengan *background* yang begitu lamalah bergiat dalam perkapalan. Dalam hal ini kita lihat RM500,000 kepada sejuta ringgit tidak mencukupi. Kita mengharapkan semua pemilik-pemilik kapal ini seharusnya mengasuransikan sekiranya kapal tersebut tenggelam di pelabuhan dan menghalang laluan kapal yang melibatkan kerugian kepada pelabuhan itu sendiri.

Sekurang-kurangnya harus ditingkatkan insurans *coverage* itu yang mana akan membolehkan kerajaan sedikit sebanyak mengurangkan biaya-biaya peralihan ataupun untuk *ship wrecked removal* tersebut dapat dilaksanakan dengan baik. Kedua adalah kendalian nakhoda dan juga pelaut. Satu lagi dalam hal ini kita memang ada ALAM yang mengendalikan hal ini. Jadi apa yang diharapkan walaupun kita ada Akademi Laut Malaysia yang cukup baik untuk mengendalikan hal ini. Akan tetapi, masalah kita, masalah pelaut kita di Malaysia masih tidak mencukupi berbanding dengan negara-negara Indonesia dan juga Philippines yang mana kebanyakan pemilik kapal yang ada di Malaysia sekarang telah pun *I mean employ* atau mengambil nakhoda-nakhoda ataupun pelaut-pelaut daripada luar Malaysia.

Ini disebabkan kita sendiri *demand* yang begitu tinggi dan juga *supply* daripada *local* atau dari Malaysia tidak mencukupi. Apakah ada langkah-langkah yang terbaik untuk kita menambah lagi selain daripada ALAM yang ada sekarang seperti mana universiti-universiti lain untuk memenuhi kehendak keperluan semasa. Kita terpaksa mengadakan universiti, kolej swasta dan sebagainya. Akan tetapi, dalam hal maritim cuma satu universiti atau satu kolej sahaja iaitu Akademi Laut Malaysia yang sampai saat ini tidak mencukupi untuk *supply* kepada pemilik-pemilik kapal sehinggakan negara-negara lain terpaksa menyumbang kepada kita untuk memberikan tenaga-tenaga pelaut mereka ke Malaysia yang mana kadangkala kita terpaksa membayar gaji lebih berbanding dengan apa yang ada pada hari ini. Jadi oleh itu kita mengharapkan adanya satu akademi laut lagi untuk menambah pelaut-pelaut yang ada di Malaysia terutamanya untuk nakhoda dan juga *engineer*, di mana dalam hal ini keperluan sekurang-kurangnya kalau kapal-kapal kecil ataupun untuk kapal yang beroperasi, contohnya yang paling kecil kita memerlukan empat *officer* yang mempunyai *certificate*.

Jadi oleh itu kalau kita lihat *demand* dan juga keperluan-keperluan untuk *oil and gas* yang ada sekarang. Kapal-kapal untuk *offshore supply vessel* yang ada pada hari ini kebanyakannya dari luar.

■1250

Jadi, oleh itu di mana keperluan-keperluan yang begitu perlu untuk negara kita tidak dapat kita penuhi. Sedangkan kalau kita lihat lulusan-lulusan yang mempunyai *certificate* ataupun sijil nakhoda ini cukup besar gajinya. Sekurang-kurangnya pun untuk *oil and gas offshore supply vessel* itu, minimum RM10,000 ke RM15,000 gajinya sebulan.

Kenapa bukan orang kita yang mengendalikan dalam hal ini? Kenapa kita harus mengimport orang lain sedangkan rezeki yang begitu bagus ada di hadapan mata kita? Jadi, oleh itu kita mengharapkan kementerian juga harus melihat dalam hal ini supaya ianya dapat kita penuhi dan dapat dinikmati oleh orang-orang tempatan. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua. Sekian sahaja, saya juga turut menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Kepong.

12.51 tgh.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk mengambil bahagian di dalam perbahasan bagi rang undang-undang ini. Satu rang undang-undang yang penting kerana sekeliling Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak adalah laut. Ini bermakna perkapalan saudagar adalah penting.

Saya nampak pindaan itu yang dibuat dahulu, tujuh tahun pindaan yang terakhir dibuat. Memang kita mestilah mematuhi kepada konvensyen-konvensyen laut, perkapalan saudagar di dunia dan Malaysia sebagai satu negara yang hendak mencapai tahap negara yang maju tidak sampai sepuluh tahun lagi. Ini bermakna kita mestilah mengadakan satu perkhidmatan perkapalan saudagar yang baik, yang boleh dibandingkan dengan negara-negara yang lain.

Kalau tidak silap saya, kalau di dunia sekarang syarikat MAERSK itu, kontena *shipping* itu, perkapalan saudagar itu daripada Denmark merupakan satu syarikat yang terbesar di dunia dan juga ada pangkalan di Tanjung Pelepas. Denmark bukan satu negara yang besar tetapi mempunyai syarikat perkapalan saudagar yang terbesar di dunia, kontena dengan teknologi moden. Kerana masa tidak cukup, saya akan mendalami beberapa perkara. Cuma, sebelum saya menyentuh beberapa perkara ini, saya berharaplah pihak kementerian pengangkutan dapat mengkaji struktur korporat untuk perkapalan saudagar di Malaysia sama ada struktur ini sesuai untuk zaman sekarang, struktur korporat untuk kepakaran saudagar dan juga pengurusan.

Kalau kita hendak bandingkan dengan negara Denmark kita mesti ada pengurusan yang baik dan pengurusan profesional yang cukup supaya kita boleh menggunakan teknik-teknik daripada teknologi baru. Di sini kita memang ada satu tahap yang tinggi juga walaupun Pelabuhan Klang ada terjejas dengan skandal PKFZ. Akan tetapi, tahap Pelabuhan Klang itu sekarang sudah meningkat kepada nombor 13 kalau tidak silap saya di dunia. Sama juga Yang Berhormat mungkin boleh memberitahu sama ada Pelabuhan Klang bernombor 12 atau 13 di dunia sekarang. Akan tetapi ini bermakna kita mempunyai satu harapan yang cerah untuk kepakaran perkapalan saudagar. Kalau tahap Pelabuhan Klang boleh meningkat sedikit, saya tidak tahulah dengan Tanjung Pelepas sama ada masih di dalam lingkungan 20 di dunia, walhal pun kita ada *company* MAERSK di situ, kita boleh tengok macam mana mereka boleh beroperasi dengan pengurusan profesional.

Saya bercakap seperti ini, saya beri satu contoh Tuan Yang di-Pertua. Mersing di pantai juga dan dekat dengan Tanjung Pelepas. Sudah hanyut kah? Tanjung Pelepas kalau tidak silap saya, kalau kontena...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, kenapa tiba-tiba tuju kepada Ahli Yang Berhormat dari Mersing Yang Berhormat.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Bukan, kerana dia kacau tadi. Melanggar peraturan, mengacau dan di kawasan sendiri, Mersing dekat dengan Tanjung Pelepas, dia tidak jaga. Itu masalah. Tanjung Pelepas. Kalau kapal kontena melabuh di Singapura pada waktu pagi, dalam tempoh 24 jam kontena boleh dikeluarkan. Akan tetapi kalau di Tanjung Pelepas, oh teruk. Kadang kala dua minggu pun tidak boleh dikeluarkan.

Yang Berhormat Mersing tidak mengambil perhatian langsung. Orang 24 jam, dia sampai dua minggu pun tidak boleh keluar...

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Penjelasan.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Itulah, pengurusan profesional.

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Penjelasan.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Bukan sahaja pelabuhan tetapi perkapalan saudagar.

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Penjelasan. Yang Berhormat Kepong, hendak tanya apa kena mengena dengan rang undang-undang ini? Pasal pelabuhan ini.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Memang ada kena mengena. Ini mengenai pengurusan profesional.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Yang Berhormat Kepong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Hendak beri jalan Yang Berhormat? Ya.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya rasa Yang Berhormat telah cuba untuk membangkitkan satu perkara yang sangat mustahak di bawah rang undang-undang ini iaitu berkenaan isu PKFZ yang sehingga sekarang ini nampak gayanya tidak ada satu keadaan yang jelas untuk kita memahami atau melihat cara *exit point*, dengan izin, dalam isu ini.

Banyak perkara yang *outstanding* dengan isu yang tidak dapat dijelaskan dan kebetulan dengan adanya satu akta yang dipersembahkan dalam Dewan ini, mengapa tidak kita bincangkan secara eksklusif berkenaan isu tersebut, sekali gus menyelesaikan banyak isu tertangguh berkenaan PKFZ. Macam mana Yang Berhormat Kepong?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, PKFZ dalam mahkamah. Ada peraturan mesyuarat menghalang perbincangan perkara-perkara yang telah dibawa ke mahkamah. Lagipun saya tidak mendengar Yang Berhormat Kepong bercakap tentang PKFZ tadi Yang Berhormat.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Ada sebut, ada sebut. Yang Berhormat Kepong ada sebut pasal PKFZ tadi.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Ya, sila.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Saya sebut kerana itu. Memanglah perkara ini di mahkamah, berbincang sedikit sebanyak boleh. Jangan langgar dengan banyak. Saya sudah sebutkan bukan kerana PKFZ, kerana walaupun ada PKFZ, Pelabuhan Klang masih maju, masih maju. Kalau tidak ada PKFZ mungkin lebih cepat lagi memasuki kepada lingkungan 10 pelabuhan yang terbaik di dunia.

Saya memang menumpukan perhatian kepada Tanjung Pelepas kerana kita perlu menggalakkan Yang Berhormat Mersing untuk mengambil perhatian yang lebih dengan jirannya sahaja pelabuhan itu tidak diuruskan dengan lebih baik. Ini kerana kita memerlukan perkapalan saudagar, satu pengurusan yang profesional, yang profesional. Saya setuju pada akhir-akhir ini saya nampak ada usaha hendak meningkatkan *efficiency* di Pelabuhan Tanjung Pelepas tetapi tidak mencukupi lah.

Perkara ketiga yang akan saya bangkitkan sebelum saya berbincang dengan lebih teliti mengenai bantuan kewangan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, sambung petang Yang Berhormat.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Bantuan kewangan untuk perkapalan saudagar.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Ya, sambung petang. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat ditangguhkan hingga jam 2.30 petang ini.

Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.00 petang.

Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang.

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Kepong panjang lagi ataupun sudah mahu habis?

2.32 ptg.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Tidak panjang Tuan Yang di-Pertua kerana industri perkapalan adalah penting.

Tuan Yang di-Pertua: Okey, sila teruskan.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ya, adalah penting dan saya pun tidak faham mengapa apabila Yang Berhormat Timbalan Menteri membentangkan rang undang-undang ini beliau tidak menyebutkan bilangan kapal yang kita ada dan bilangan bangkai yang didapati di perairan kita dan pencemaran, insiden pencemaran yang berlaku di kawasan ini. Yang Berhormat Timbalan Menteri hendak membentangkan satu rang undang-undang untuk mencegah dan menangani masalah pencemaran tetapi masalah yang pokok tidak disebutkan di dalam Dewan yang mulia ini. Oleh sebab itulah saya mengambil masa sedikit untuk mencungkil maklumat daripadanya.

Tuan Yang di-Pertua, tadi saya ada sebutkan mengenai bantuan kewangan – *specific financial of fiscal assistance*. Di sini saya hendak menanya Yang Berhormat apakah bantuan kewangan yang diberi kepada industri perkapalan? Memang penting, setakat ini walaupun kita ada industri sendiri tetapi pengurusan yang profesional itu mesti dipertingkatkan dan struktur korporat mesti diperbaiki. Itu memang dan kita perlukan bantuan kewangan supaya industri perkapalan kita terutamanya kapal-kapal saudagar dapat mencapai satu tahap yang tinggi. Ini kerana apa yang diertikan sebagai negara maju, bermakna industri perkapalan pun maju juga. Kita dikelilingi laut dan pantai kita yang panjang di Malaysia ini dan kita perlukan kapal-kapal yang bermutu tinggi bukan sahaja untuk perdagangan tetapi untuk perkhidmatan yang lain.

Selain daripada bantuan kewangan, kita perlu langkah-langkah seperti sebahagian yang dimasukkan dalam rang undang-undang ini, beberapa langkah untuk melindungi kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia. Saya pun hairan juga mengapa Yang Berhormat tidak menyebutkan bilangan kapal yang didaftarkan di negara ini. Kita hendak melindungi kapal-kapal ini tetapi beliau tidak sebutkan bilangan yang kita hendak lindungi. Mereka ada insurans. Insurans itu perlu kerana malapetaka berlaku bila-bila masa tetapi apabila kita mewajibkan mereka mengadakan insurans, kita hendak mengurangkan pencemaran, kita mesti sebutkan apakah insiden dan berapakah bilangan kapal yang kita hendak lindungi. Oleh sebab itu kita ambil sedikit masa Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya dengan kapal-kapal ini ada yang dipanggil *the flags of convenience* dengan data-data seperti di negara-negara Liberia, Tanama, mereka ada *flags of convenience*. Dengan *flags of convenience* ini maka masalah timbul. Kalau kita tidak mengambil langkah-langkah yang berkesan, kita boleh *flagged out – flagging out*. Ini pun tidak disebutkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri. Beliau menganggap kita tidak tahu semua ini. Boleh *flag out*? Saya berharap Yang Berhormat boleh menerangkan keadaan di Malaysia, apakah kesan *flags of convenience* ini ke atas industri kita.

Ada satu perkara lagi iaitu mengenai keselamatan. Bukan sahaja kita hendak melindungi dari segi pencemaran, insurans untuk mengelakkan atau menangani masalah kemalangan dan kita pun hendak tahu mengenai keselamatan yang boleh kita beri kepada kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia. Memang penting Tuan Yang di-Pertua. Saya melihat Ahli-ahli Parlimen pun tidak begitu memberi perhatian kepada masalah perkapalan saudagar... [Disampuk]

Mungkin mereka tidak diberitahu oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri begitu pentingnya sebab setiap benda yang kita gunakan seperti kertas di sini, komputer atau semua yang diimport itu melalui kapal saudagar Tuan Yang di-Pertua. Semua yang ada di sekeliling Tuan Yang di-Pertua termasuk kerusi kalau diimport melalui kapal saudagar kerana kalau melalui kapal terbang memang terlalu mahal. Lebih daripada 9 peratus benda-benda atau bahan-bahan yang digunakan adalah melalui kapal saudagar. Sebab itu saya mengambil masa sedikit untuk membincangkan macam mana kita boleh memperlingkankan kapal-kapal yang berdaftar di Malaysia...

■1440

Dato' Ismail Kasim [Arau]: [Menyampuk]

Tuan Yang di-Pertua: Jangan ganggu dia Yang Berhormat. Nanti panjang lagi ini cerita.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ya, ya.

Tuan Yang di-Pertua: Yang kapal dia hitung sekarang ini pun sudah beribu sudah. Itulah panjang cerita ini. Sila, sila Yang Berhormat Kepong.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Di Sabah itu laut Sabah cantik dan di Sabah itu kita boleh gunakan dengan baik kapal-kapal saudagar. Kalau Ahli-ahli Parlimen mengambil perhatian menjaga juga tetapi daripada Yang Berhormat Putatan kurang. Nampak sangat kacau melanggar peraturan dia pandai. Kalau hendak jaga kapal-kapal kita di Sabah tidak payah. Ini pun rang undang-undang untuk memperluaskan langkah-langkah keselamatan ini...

Datuk Dr. Marcus Makin Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Kepong, laluan sedikit.

Tuan Yang di-Pertua: Macam kapal Yang Berhormat. Dia minta laluan.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ya, baik.

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Datuk Dr. Marcus Makin Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Kepong ini saya tertarik dengan perbincangan Yang Berhormat Kepong soal melindungi kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia ini. Ia mulai dilaksanakan pada 1 Januari 1980 Yang Berhormat. Jadi apabila ia diperkenalkan dasar *cabotage* ini ramai di antara peniaga-peniaga Tionghoa di Sabah ini supaya *cabotage policy* ini di *review* balik. Kalau itulah pendapat Yang Berhormat maka saya tidak hairanlah peniaga-peniaga kita, orang-orang kita yang merasai harga-harga barangan akibat daripada tambang-tambang yang dicaj melalui dengan dasar *cabotage* ini. Minta pandangan Yang Berhormat bagaimana supaya orang di Sabah tahu perbincangan Yang Berhormat.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Yang minat itu *cabotage* sahaja, *cabotage* sahaja. Akan tetapi Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri boleh menjawab apa masalah *cabotage* di Sabah tapi yang penting sekiranya kita adakan langkah-langkah keselamatan dan juga langkah-langkah termasuk kewangan untuk membantu mereka bukan untuk menyusahkan mereka. Itulah tujuan ucapan saya iaitu hendak bantu mereka bukan hendak menyusahkan termasuk hendak adakan insurans. Itu hendak membantu pelaut kita bukan hendak menyusahkan. Bukan sahaja dengan industri perkapalan itu bukan *cabotage* sahaja. *Cabotage* dilakukan di seluruh dunia cuma macam mana kita boleh memberi perkhidmatan dan langkah-langkah keselamatan dan sebagainya untuk membantu pelaut-pelaut kita. Itu sahaja yang pentingnya.

Di sini untuk kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia ini adakah dasar mengenai bilangan anak kapal *manning standard* dan juga untuk dengan anak-anak kapal *crew accommodation standard*. *Manning standard and crew accommodation standard*. Adakah dasar ini di Malaysia? Mesti kita beritahu Dewan yang mulia ini dan juga dengan perkapalan saudagar ini kita ada pantai panjang dan jenis kapal kita ada sekarang. Jenis kapal penting.

Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Kepong. Dari pandangan Yang Berhormat Kepong mengenai ancaman radioaktif dan kebocoran loji nuklear Jepun di seluruh dunia termasuk Malaysia cuma dengan ancaman tersebut apakah peranan negara kita bagi memastikan bahawa pencemaran ini tidak merebak di Malaysia khususnya dari segi kapal-kapal dari Jepun oleh kerana banyak kapal saudagar dari negara Jepun melalui *Port Klang* dan juga port di seluruh Malaysia merangkumi *Penang Port*. Apakah langkah Kementerian memastikan bahawa ancaman ini tidak mengancam negara kita oleh kerana radioaktif - di seluruh dunia ini sedang mengambil langkah seperti di India baru-baru ini mengharamkan semua barang dari Jepun khususnya makanan melalui kapal tiga tahun dari masa kini. Apakah pandangan dari Yang Berhormat Kepong tentang isu ini? Terima kasih.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ini memang satu perkara yang baru timbul sejak dua minggu kebelakangan ini dan kita perlulah mengambil perhatian dan pihak Kementerian bukan sahaja Kementerian Pengangkutan bahkan jabatan-jabatan yang berkenaan mesti mengambil perhatian dan membuat siasatan dan kajian yang teliti ke atas kapal-kapal yang berlabuh di Jepun ataupun kapal jepun sendiri yang melalui Laut China Selatan ataupun Selat Melaka yang berlabuh di pelabuhan-pelabuhan kita terutamanya untuk membawa barang-barang ke negara kita itu. Kita mestilah membuat kajian yang teliti supaya bahan-bahan radioaktif tidak menjejaskan kesihatan rakyat Malaysia. Ini satu perkara yang kita perlu buat dan saya tahu selama mana kita hendak buat kerana bahan radioaktif ini memang mengambil masa bertahun-tahun sebab itulah satu perkara yang penting.

Tadi saya sudah sebutkan kerana pantai kita yang panjang dan jenis kapal yang ada di negara ini yang didaftarkan dengan Malaysia misalnya kapal pantai, kapal laut dalam untuk kargo dan *tanker* dan apakah latihan yang kita beri kepada pelaut-pelaut kita, anak-anak kapal kita dan apakah cukai yang dikenakan dan apakah masalah-masalah kewangan yang dihadapi dan yang peri pentingnya ialah pembangunan teknologi teknik-teknik yang baru yang digunakan untuk perkapalan saudagar kita? Di sini Tuan Yang di-Pertua saya tidak akan mengambil masa yang lebih panjang lagi cuma beberapa perkara di sini.

Kita ada sebutkan zon ekonomi eksklusif. Ini bermakna 300 *nautical miles*, 200 *nautical miles* dan ini memang satu kawasan yang luas kalau kira pantai kita. Apakah pihak antarabangsa negara jiran kita pendapat mereka mengenai dasar kita hendak memperluaskan kawasan kita kepada zon ekonomi eksklusif untuk rang undang-undang ini. Memang kalau mereka tidak mengakui, tidak iktiraf tidak dapat kita laksanakan. Misalnya dengan jiran kita seperti Indonesia, seperti Thailand kalau mereka tidak mengiktiraf, menyetujui dengan langkah-langkah yang bakal diambil oleh pihak Malaysia apakah akan terjadi? Ini memang satu perkara dan masalah penyeragaman yang berhubung dengan nakhoda dan pelaut kapal penumpang, garis beban dan muatan dan liabiliti empunya kapal bagi seluruh Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak. Apakah yang tidak seragam kecuali Putatan..., apakah tidak seragam? Arau tidak ada masalah kerana di situ tidak ada laut...

■1450

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Ada.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Laut mana ada, banjir ada. Banjir ada di Arau, di Padang Besar, di Arau memang banjir tetapi laut tidak ada, air sungai adalah. Apakah yang tidak seragam di antara Sabah, Sarawak dengan Semenanjung? Oleh sebab kita hendak seragamkan dan di sini, di rang undang-undang ini memberi lebih kuasa kepada pengarah laut untuk melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya menjaga keselamatan perairan Malaysia tanpa perlu menunggu waran untuk Sabah dan Sarawak.

Bolehkah Yang Berhormat menerangkan, apakah kelebihan kuasa ini kepada pengarah laut kita dan dengan itu Tuan Yang di-Pertua, saya berharap permintaan saya atau soalan-soalan yang saya bangkitkan dapat dijawab supaya kita sama-sama boleh memahami mengapa kita perlukan pindaan ke atas rang undang-undang. Yang pentingnya, bilangan kes pencemaran, bilangan kes pencemaran. Sekian.

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

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Tuan Yang di-Pertua, ini bukan rumah dia ini, ini Dewan yang mulia.

Beberapa Ahli: *[Menyampuk]*

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Yang Berhormat Timbalan Menteri yang tahu, ini rang undang-undang untuk mencegah pencemaran. Kalau tidak ada kes pencemaran, mengapa kita hendak cegah.

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Itu rang undang-undang yang kedua.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ini Dewan, bukan rumah sendiri.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Kepong dah silap bahas.

Datuk Baharum bin Mohamed [Sekijang]: Merapu saja Yang Berhormat Kepong ini.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Pencemaran ialah bil yang kedua, bukan bil yang pertama.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Tidak apalah, itu pun sama. Sekian, terima kasih... *[Ketawa]*

Tuan Yang di-Pertua: Okey saya beri peluang dulu kepada Sabah fasal ini memanjangkan akta ke Sabah dan Sarawak. Sila Yang Berhormat Putatan.

2.53 ptg.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Kepong kerana melengahkan masa. Jadi saya pendek sahaja Tuan Yang di-Pertua, ini soal satu isu yang paling popular, yang sangat-sangat ditimbulkan apabila saja kita menyentuh soal barang naik, harga barang di Sabah dan di Sarawak. Apabila kita menyentuh barang naik, ia memang melibatkan kos pengangkutan daripada antara *Port Klang* dan *Port Sepanggar* di Kota Kinabalu. Baru-baru ini ada juga berita dalam internet soal perkara yang sama Tuan Yang di-Pertua.

Soal dasar *cabotage* ini memang selalu ditimbulkan oleh para peniaga. Bukan sahaja para peniaga di negeri Sabah, di Sarawak juga pada para pengguna. Benda-benda yang kita beli, barang-barang keperluan kita pada setiap hari memang lebih mahal daripada harga yang kita dapat di Semenanjung. Itu terbukti jadi timbullah soal kos-kos pengangkutan, kos-kos *handling* dan sebagainya di port-port kita. Jadi adakah dengan rang undang-undang ini Tuan Yang di-Pertua, saya berharap pihak kementerian dapat merujuk ataupun *review* kembali supaya port-port yang berdekatan dengan negeri Sabah terutama sekali Hong Kong, China, Jepun, Taiwan tidak perlu lagi pergi ke *Port Klang*. Tidak perlu lagi pergi *Port Klang*, dari *Port Klang* baru pergi Sabah dan Sarawak, itu melibatkan kos yang tinggi.

Jadi adakah pihak kementerian menyahut keluhan-keluhan, rintihan-rintihan peniaga-peniaga di negeri Sabah ini. Saya minta pihak kementerian dapat *review* supaya kapal-kapal saudagar yang kepunyaan bukan didaftarkan di negara kita dapat membantu kita menghantar barang-barang yang diimport dari luar negara. Walaupun sambil itu juga saya bersama-sama dengan Yang Berhormat Kepong, ini pertama kali saya bersetuju dengan Yang Berhormat Kepong.

Jumlah kapal saudagar yang didaftarkan di Malaysia ini kita mesti tahu siapa punya, siapa pemiliknya walaupun 30 peratus bumiputera diwajibkan dan 75 peratus mesti warganegara Malaysia. Saya pasti banyak antara kapal-kapal ini bukan sebenarnya dimiliki oleh bumiputera. Kalau ada pun saya mahu tahu berapa peratusan yang dimiliki. Kalau itulah hasrat tujuan dasar *cabotage* ini diwujudkan di Malaysia pada tahun 1980 untuk melindungi kapal-kapal kepunyaan bumiputera, saya mahu tahu berapa kapal-kapal yang dipunyai oleh bumiputera. Kalau itulah tujuan hasrat murni kerajaan...

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Yang Berhormat Putatan.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Siapa dia?

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Yang Berhormat Balik Pulau sedikit, boleh?

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Pulau Pinang jauh, ini Sabah.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Ada kapal.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Balik kampung boleh. Balik 'Pulau' tidak boleh...

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Ada kapal.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Okey Yang Berhormat Balik Pulau.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Tadi Yang Berhormat Putatan cakap mengenai kos pengangkutan, kapal dan sebagainya. Setuju dengan saya ataupun Yang Berhormat Putatan boleh mengusulkan kepada Menteri dalam ucapan. Kos ini timbul kerana agenda pembangunan baik perkapalan dan sebagainya banyak berpusat di Semenanjung sebab ketika agenda membangunkan Tanjong Pelepas dan sebagainya di situ, banyak semua bertumpu kepada sini, banyak barang-barang tersebut daripada Semenanjung kemudian langsung ke Sabah dan Sarawak.

Jadi saya mohon penjelasan sekiranya di Sabah dan Sarawak juga, di situlah bermulanya barang-barang sampai dan kita di Semenanjung akan ambil daripada Sabah dan Sarawak. Saya rasa kos mungkin boleh dikurangkan kerana sekarang ini selalu ada dua harga, harga Semenanjung lain, harga Sabah dan Sarawak lain. Mungkin disebabkan oleh aspek perkapalan tadi.

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Yang Berhormat Putatan.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Itu buat pertama kali saya bersetuju dengan Yang Berhormat Balik Pulau. Itulah perkara sebenar yang berlaku, harga barangan buatan daripada negeri Sabah ini apabila dikeluarkan ia menjadi tidak kompetitif.

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Yang Berhormat Putatan, Yang Berhormat Labuan.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Labuan, hendak setuju juga?

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Setuju. Terima kasih Yang Berhormat Putatan dan terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Seperti mana yang dinyatakan tadi memandangkan harga barang yang didaftar terutamanya yang didatangkan dari luar negara, luar daripada Malaysia, semuanya harus ke Port Klang *and then* transit menuju ke Sabah. Kalau kita lihat, kalaulah Sabah atau Sarawak mungkin juga di Labuan, di tengah-tengah kita jadikan hab port ataupun *integrated port* di situ di mana semua barangan yang datang dari luar negara, kita datangkan ke Labuan dulu, baru kita *distribute* ke Sabah dan Sarawak dan juga sebahagian di Kalimantan yang mungkin dapat menampung 10 juta penduduk termasuk Kalimantan.

Saya rasa kalau polisi ini kita adakan, peniaga-peniaga dari luar negara juga bersetuju untuk langsung datang ke Sabah ataupun ke Labuan kalau kita jadikan ia hab port supaya barang-barang ini dilonggokkan di sana dan kita *distribute within the Borneo Island*.

Saya rasa kalau benda ini dapat kita laksanakan, mungkin barang-barang dari luar negara itu dapat harga yang lebih murah berbanding dengan ke Semenanjung dahulu, ke Singapura dahulu, lepas itu baru ke Sabah dan Sarawak. Terima kasih.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih sahabat saya dari Labuan. Pandangan yang begitu baik, masukkan dalam ucapan saya, saya harap Timbalan Menteri dapat mengambil iktibar daripada cadangan Yang Berhormat Labuan itu, cadangan yang paling cantik. So kalau itu dapat dilaksanakan, saya rasa pilihan raya akan datang kita menang, *insya-Allah*.

Tuan Yang di-Pertua, itu sahaja, saya harap pihak kementerian dapat melihat penerangan saya dan pandangan peniaga-peniaga di Sabah, pengguna-pengguna di Sabah termasuk Tuan Yang di-Pertua sendiri yang merasai harga barang di Sabah ini agak berlainan daripada Semenanjung. Sekian, terima kasih.

■ 1500

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Indera Mahkota. Selepas itu Yang Berhormat Arau. Selepas Yang Berhormat Arau, Yang Berhormat Silam.

3.00 ptg.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak mulakan perbahasan ini apabila saya terpandang di bahagian terakhir sekali dalam rang undang-undang ini iaitu berkenaan dengan implikasi kewangan. Ada dinyatakan dengan jelas rang undang-undang ini tidak akan melibatkan kerajaan dalam apa-apa perbelanjaan wang tambahan. *Last* sekali. Ini bermakna aspek yang paling mustahak sekali apabila kita cuba untuk membawa apa-apa kuasa ataupun menghidupkan kuasa tambahan baru atas sebarang rang undang-undang adalah kerana untuk menjadikan kekuatan kuasa atau perundangan untuk dilaksanakan. Akan tetapi adalah agak kurang menarik apabila kita perhatikan rang undang-undang ini dikatakan lebih awal tidak akan melibatkan apa-apa implikasi kewangan.

Jadi undang-undang yang sebegini besar yang kita pinda daripada Ordinan Kapal Saudagar tidak melibatkan kewangan. Jadi siapakah sebenarnya yang akan bertanggungjawab dari sudut *financing* ataupun menaja ataupun mentadbir apa sahaja urusan yang begitu banyak untuk memastikan peraturan dalam rang undang-undang ini terlaksana apatah lagi kita tahu agensi ataupun transaksi yang lebih tepat lagi yang berkait dengan kapal saudagar ini adalah transaksi yang paling besar dalam negara kita. Perdagangan luar ataupun transaksi yang melibatkan dalam dan luar negara seperti yang dibahaskan oleh rakan-rakan yang terdahulu diangkut sebahagian besarnya melalui jalan perkapalan laut yang terkandung dalam rang undang-undang ini. Kita tahu dalam masa satu tahun sahaja terdapat transaksi jual dan beli, import dan eksport yang bernilai lebih daripada RM1.8 trilion. Bukan RM1.8 juta tetapi RM1.8 trilion. Maknanya sebahagian besar daripada transaksi yang melibatkan jual beli barangan dan juga perkhidmatan yang sebahagiannya adalah melalui metodologi ataupun melalui kaedah yang ada kenamengena dengan agensi perkapalan.

Yang Berhormat Putatan, saya tidak tahu. Saya setuju dengan beliau kerana dia sebut ada baiknya kalau adalah menjadi tanggungjawab kepada kementerian untuk memberi atau mengemukakan data bersempena dengan perbahasan dalam peringkat ini supaya Dewan diberitahu siapakah di antara pemunya-pemunya kerana perkataan "pemunya" banyak kali disebut di dalam rang undang-undang ini. Siapakah orang-orang yang mempunya. Pemunya yang menguasai bidang yang dikatakan melebihi transaksi RM1.9 trilion nilainya setahun. Siapakah orang-orang itu yang menguasai, yang menjadi tonggak utama dalam perniagaan atau transaksi bidang ini.

Tuan Yang di-Pertua tentu tahu P. Ramlee dengan sinis mengatakan orang yang kaya diibaratkan seperti, "*Kapal di laut, gedung di darat*". P. Ramlee kata. Lama sudah itu. Maknanya hendak tunjuk kaya, orang itu mestilah ada kapal di laut, gedung di darat. Maknanya kapal dahulu. Banyak kapal, kaya. Lebih banyak kapal, lebih kaya.

Ini memang tepat sama sekali kerana bukan sahaja pemunya aset itu yang dikatakan ada beberapa pindaan dalam ordinan ini yang dimasukkan untuk mengehadikan liabiliti, mengehadikan pampasan, mengehadikan bidang kuasa untuk akses kepada unit aset itu sendiri. Dimasukkan dalam rang undang-undang ini.

Maka saya katakan, saya berpendapat rang undang-undang ini satu rang undang-undang yang sangat mustahak yang ada kena-mengena dengan melihat sejauh mana kerajaan ataupun pemerintah dalam negara kita berupaya untuk menilai dan melihat secara dekat, siapakah atau entiti apakah yang boleh membantu membangunkan ekonomi negara kita kerana dia ada kena-mengena dengan laluan. Ia adalah medium yang melangsungkan atau menjayakan pembangunan ekonomi dalam negara kita terutama yang melibatkan pengedaran, kemasukan, pengeluaran, import, eksport dan juga entiti yang terlibat dalam pengedaran barang-barang dan perkhidmatan dalam negara kita.

Maka rang undang-undang ini cukup mustahak bukan hanya setakat hendak memasukkan beberapa peraturan baru ataupun meminda Ordinan Perkapalan Saudagar dan sebagainya. Sebab itu saya bangkitkan. Rasanya agak canggung, kurang munasabah. Kalau kita hendak melaksanakan kuasa yang akan diberi kepada pindaan ini, tidak melibatkan sedikit pun kewangan kerajaan. Jadi kerajaan bertindak atau berfungsi sebagai apa? Kita tahu tanpa kedudukan kewangan, tanpa kuasa yang diberi tentang atau melalui peruntukan kewangan, agak longgar kedudukan untuk mentadbir sesuatu undang-undang baru. Ini tidak dapat ditolak. Apa sahaja undang-undang baru atau rang undang-undang yang kita pinda kalau tidak ada dimasukkan elemen memestikan ada peruntukan baru bermakna peruntukan itu atau rang undang-undang itu bersifat hanyalah sebagai pemerhati.

Adakah kita hendak katakan bahawa kerajaan akan hanya bersifat sebagai pemerhati sebab penguatkuasaan undang-undang terhadap apa yang berlaku dalam transaksi perkapalan ini cukup besar, Tuan Yang di-Pertua. Transaksinya sahaja memang bernilai trilion ringgit. Jadi apakah yang hendak dibawa ke hadapan kita pada hari ini di dalam isu yang melibatkan begitu besar nilai transaksi kepada negara. Sudah tentu dia juga menyentuh tentang kedudukan penyimpanan, penstoran yang saya bukan dalam industri ini memang saya tidak faham. Bukan tidak faham, tidak mendalami bidang ini.

Akan tetapi *concern* ataupun minat saya, tanggungjawab saya ialah untuk melihat sekiranya ada elemen-elemen yang tidak munasabah untuk dilakukan atau diperlakukan dalam aktiviti ini. Sudah tentu kita perlu bawa peringatan supaya dapat melakukan pencegahan dengan betul. Elemen yang memasukkan, mengehadikan liabiliti ini maksudnya mengehadikan ataupun memikirkan tentang aspek pertanggungjawaban itu. Malapetaka mungkin berlaku terhadap transaksi ini. Maka kita hadkan dengan memasukkan liabiliti yang terhad. Kita tidak kata buka seluas-luasnya liabiliti kepada perkapalan saudagar. Siapa yang hendak menanggung atau siapa yang sanggup membuka dirinya terdedah kepada kerugian ataupun kemungkinan berlaku malapetaka? Maka kita hendak masukkan elemen dan hendak kita persetujui supaya kita hadkan. Hadkan perkara ini. Perkara pampasan juga dimasukkan.

Tuan Yang di-Pertua, di dalam aspek atau kawasan-kawasan yang dilindungi iaitu pelabuhan-pelabuhan dalam negara kita walaupun kita telah usahakan banyak prosedur-prosedur baru. Melembagakan, menswastakan dan sebagainya tetapi kita tidak boleh menolak elemen penguatkuasaan untuk melihat apakah perkara dan aktiviti yang berlangsung di sekitarnya sama ada mendatangkan kebaikan ataupun keburukan kepada rakyat.

Kita tidak boleh tolak ke tepi. Sebagai contoh dalam ini ada dinyatakan bahawa tujuan untuk meneliti sama ada, ada aktiviti terlarang, ada bahan-bahan yang mendatangkan bahaya, malapetaka dan bahana yang menjadi aktiviti dalam aktiviti perkapalan saudagar ini. Ada dinyatakan juga. Aktiviti apa? Barang-barang terlarang. Minggu lepas Parlimen penuh orang datang kerana mengatakan rasa tidak puas hati kerana ada syarikat luar, negara asing yang dibenarkan beroperasi atas membawa, angkut barang-barang bidang yang mencemarkan, berbahaya dan menjadi ancaman kepada rakyat Malaysia seperti syarikat yang beroperasi atau berpangkalan di Australia.

Syarikat 'Lynas' menjadi syarikat – kerjanya akan mengangkut melalui kapal saudagar, barang-barang yang sudah tentu tercemar dengan *rare earth* yang dikatakan nadi bumi yang mereka sendiri mengesahkan bahawa perkara ini menjadi satu ancaman besar sehingga 100 tahun kepada rakyat negara yang dibawa benda ini diangkut.

■1510

Ini juga adalah barang terlarang yang termasuk dalam klausa-klausa yang kita bincangkan. Jadi, ini pun tidak diambil kira Tuan Yang di-Pertua. Walaupun barang itu tidak boleh bergerak, kita jangan juga tolak kemungkinan antara aktiviti mengangkut melalui kapal-kapal perdagangan ini juga termasuk tentang produk-produk atau barang ataupun orang-orang yang selama ini kita dipertikaikan begitu besar. Malaysia dikatakan sebagai negara transit terbesar yang menjadi dalang – wah, ini pedih betul perkataan dalang ini – kepada transit membawa masuk dan menyeludup tenaga-tenaga secara tidak sah ataupun orang-orang yang diseludup keluar. Dikatakan Malaysia sebagai dalang. Takkan dia angkut guna helikopter atau kapal terbang?

Saya yakin sebahagian besarnya menggunakan jalan ataupun laluan perkapalan. Sama ada kapal jenis besar, jenis kecil, itu tidak menjadi masalah tetapi mesti melalui jalan yang dilalui ataupun sekurang-kurangnya ada kena mengena dengan apa yang kita bincangkan. Saya tidak tahu kalau perkara itu kita hendak asingkan sekarang dalam perbincangan. Saya rasa di peringkat dasar saya mempunyai peluang untuk membangkitkan perkara itu. Saya mohon kepada Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bangkitkan perkara ini.

Selain daripada itu, barang-barang terlarang ada banyak perkara yang menjadi perhatian dan sebahagiannya jadi ketakutan. Saya bimbang, rakan-rakan saya juga menyatakan kebimbangan bahawa agensi yang terlibat secara langsung dalam industri ini ialah pihak Kastam Diraja Malaysia Tuan Yang di-Pertua. Mereka menjadi *buffer* atau menjadi penampakan untuk memastikan tidak ada elemen melanggar undang-undang, melanggar peraturan, mendatangkan malapetaka atau keburukan kepada negara atau menjadi agensi penampakan. Duduk hadapan kena perhatian. Hendak buka kontena, macam Yang Berhormat Kepong kata tadi kena ada pihak Kastam Diraja Malaysia memerhati, ada wakil buka tengok apa barang ada di dalam, berbahaya atau tidak, yang juga diangkut melalui bidang yang kita bincangkan ini. Kita tidak mahu berlaku bermacam-macam insiden.

Sempena ini saya mengambil peluang mewakili rakan-rakan Pakatan Rakyat ataupun rakan-rakan di sebelah sini menyatakan takziah kepada salah seorang daripada kakitangan Kastam Diraja Malaysia yang telah dijumpai meninggal dunia terjatuh. Saya tengok ada laporan dalam Internet dikatakan terjatuh dalam siasatan dan meninggal dunia. Beliau terjatuh di bangunan SPRM Kuala Lumpur. Sekali lagi, ini bukan kes yang dahulu, itu di Masalam, ini di Kuala Lumpur. Saya di sini menyatakan rasa sedih dan juga takziah pertamanya kepada keluarganya.

Walau bagaimanapun, tidak cukup dengan takziah, perkara ini telah mendatangkan satu malapetaka, pencemaran dari segi imej dan tercalarnya kredibiliti kita kerana sekali lagi perkara ini berlaku dalam masa kita berusaha dengan kuat untuk memulihkan kepercayaan umum dan imej pentadbiran agensi-agensi penguat kuasa dalam negara kita untuk mendapat dan memulihkan kepercayaan rakyat. Tidak ada satu elemen politik dalam isu ini Tuan Yang di-Pertua. Akan tetapi saya harap perkara ini boleh diperbetulkan dengan seberapa segera yang boleh kerana ini melibatkan satu kepentingan awam, satu kepercayaan awam secara keseluruhannya yang perlu disegerakan. Oleh sebab itu, bersempena dengan rang undang-undang ini...

Dato' Johari Abdul [Sungai Petani]: Boleh? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Indera Mahkota. Saya juga dihujani dengan banyak SMS yang mohon saya bertanya dalam Parlimen ini berkenaan dengan kes atau insiden seorang pegawai kastam yang dijumpai meninggal dunia semasa beliau disoal siasat dalam kawalan SPRM. Malah, ada kawan-kawan yang buat sama ada pertanyaan ataupun sindiran kepada

kerajaan, saya tidak tahu. Maknanya sekarang ini kalau ada orang yang kena panggil untuk siasatan oleh SPRM, keluarga kena sediakan kain putihlah nampaknya.

Sama ada balik hidup ataupun mati. Itu menunjukkan imej negara kita ini yang makin teruk. Hari itu orang politik, hari ini pegawai kerajaan, mungkin besok Ahli Parlimen yang akan dipanggil siasatan dan mungkin juga dijumpai mati.

Jadi, apakah Yang Berhormat Indera Mahkota melihat bahawa tidak ada kesungguhan? Pemerintah memberikan arahan kepada pihak bawah, tetapi nampaknya arahan itu tidak dilaksanakan oleh pegawai-pegawai kerajaan. Apakah ini trend yang nampaknya berlaku Yang Berhormat Indera Mahkota?...

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: *[Bangun]*

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Kita takut..

Tuan Yang di-Pertua: Ahli Yang Berhormat, saya suka ingatkan yang dibahaskan sekarang ini adalah Rang Undang-Undang Perkapalan Saudagar. Jadi jangan terlampau lari daripada perbincangan. Saya benarkan perkara-perkara mustahak seperti begini tetapi jangan terlampau melencong jauh. Yang Berhormat Indera Mahkota, sila. Sebab saya nampak Yang Berhormat Shah Alam sudah berdiri. Jadi kalau Yang Berhormat Shah Alam berdiri pasal perbincangan ini, saya bagi jaminan, saya bagi Yang Berhormat masa. Jangan ada kaitan dengan hal yang tidak kena mengena...

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Yang di-Pertua: Yang itu sudah lain Yang Berhormat.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Sedikit sahaja Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Itu sebabnya kadang-kadang saya terpaksa kawal.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Ya, sedikit sahaja.

Tuan Yang di-Pertua: Akan tetapi Yang Berhormat Ipoh Barat tadi kata kasi kelonggaran lagi. Kalau kasi longgar lagi, tidak sudah berbahas berkaitan perkapalan. Sila Yang Berhormat Shah Alam, tetapi jangan terlampau jauh dari perbincangan asal.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Ya, saya pun tidak mahu politikkan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Indera Mahkota, saya merujuk kepada petikan daripada surat khabar yang tajuknya mengatakan terjatuh itu, kerana saya merasakan itu sudah mempunyai satu macam memberikan gambaran bahawa ianya macam tidak disengajakan dan sebagainya. Sedangkan kita tahu yang meninggal itu, yang jatuh itu bukan kanak-kanak. Kalau macam kanak-kanak, mungkin dia panjat-panjat tingkap, dia bolehlah terjatuh. Akan tetapi ini satu benda yang sama ada dia lompat ataupun dia ditolak. Tidak ada kemungkinan yang lain. Sama ada...

Beberapa Ahli: *[Menyampuk]*

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Kalau dia terjun kat kapal, dia masuk laut, tetapi ini dia terjun kat bangunan. Lalu, saya rasa cara...

Seorang Ahli: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Ya, ya. Maknanya...

Seorang Ahli: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Saya rasa kalau dia orang semua diam Tuan Yang di-Pertua, cepat habis, tetapi dia orang bising...

Tuan Yang di-Pertua: Ya, itulah maknanya Yang Berhormat, saya katakan dalam perbincangan, tumpukan sahaja pada apa yang dibahas dalam peraturan mesyuarat.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Pasal sudah disebut. Saya pun tidak hendak...

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Ini tidak adil Tuan Yang di-Pertua. Budak sekolah PAS mati seorang kena pukul.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Awal-awal kita orang sudah mengaku bersalah. Kita tidak kata dia pukul sendiri kah, dia bunuh diri kah...

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat... Yang Berhormat Shah Alam, sudahlah. Yang Berhormat Indera Mahkota, jangan respons dengan apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Sungai Petani.

Tuan Khalid Abd. Samad [Shah Alam]: Baik, baik. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Kalau ada lagi seperti begini, saya tidak benarkan. Saya akan mengambil keputusan tegas dan tuntas. Sila Yang Berhormat Indera Mahkota.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua yang bijaksana. Saya tidak mahu respons langsung kepada persoalan itu...

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Tetapi saya mengatakan saya bimbang dan takut mewakili kakitangan kerajaan kerana saya pernah menjawat di jawatan-jawatan yang juga yang mewakili jabatan-jabatan kerajaan. Saya bimbang dan takut, kerana insiden ini boleh menghakis kepercayaan, komitmen yang bakal kita ambil dan raih daripada kakitangan kerajaan. Ini isunya. Kita bimbang. Saya mewakili rakan-rakan seperti yang dahulu pernah bertugas dengan kakitangan awam, saya juga bimbang. Insiden ini menghakis sedikit sebanyak – itu belum lagi kita lihat bagaimana berlakunya percanggahan kefahaman dari dua agensi yang tanggung utama mewakili kerajaan. Dua-duanya mewakili Diraja Malaysia – Kastam Diraja Malaysia, Suruhanjaya Pencegahan Rasuah Malaysia. Semuanya bertaraf Diraja.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Yang Berhormat Indera Mahkota, mohon sedikit penjelasan. Mengikut rekod, pegawai ini ialah pegawai yang bertugas di *Port Klang*, di pelabuhan. Ada kaitan dengan perkapalan... [*Disampuk*] Ya, di *West Port*. Ada kaitan dengan perkapalan. Jadi, akta yang dibahaskan adalah satu akta untuk menguruskan hal ehwal perkapalan...

Tuan Yang di-Pertua: Ahli Yang Berhormat Balik Pulau, duduk dahulu Yang Berhormat. Yang menjadi permasalahan kepada kita Ahli Yang Berhormat ialah apabila Yang di-Pertua buat keputusan, jangan lagi dipertikaikan, atas sebab kalau saya beri kelonggaran lagi, akan timbul kekecohan. Itu makanya saya daripada awal-awal ingatkan. Begitu. Sekarang ini Yang Berhormat Balik Pulau pula seolah-olah menjustifikasikan bahawa apa yang disebut oleh Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Indera Mahkota itu ada kaitan dengan perkapalan sedangkan saya kata tolong jangan. Jadi, Yang Berhormat Balik Pulau seolah-olah mempertikaikan lagi.

■1520

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Mohon maaf Tuan Yang di-Pertua, saya belum tanya soalan lagi Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Kalau tanya soalan, tanya soalan mengenai dengan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010 yang diperluaskan ke Sabah dan Sarawak ini.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Ya, soalan saya kepada Yang Berhormat Indera Mahkota. Boleh Tuan Yang di-Pertua? Soalan saya.

Tuan Yang di-Pertua: Boleh saya benarkan tetapi lain kali jangan ada mukadimah yang ada dia punya singgul-singgulan.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Okey, saya cuba.

Tuan Yang di-Pertua: Itu semua saya faham Yang Berhormat. Sila tanya soalan khusus kepada apa yang dibahas.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Ya, saya cuba yang tuntas.

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Soalan saya kepada Yang Berhormat Indera Mahkota ialah sebegini, akta ini ialah untuk mengawal selia aktiviti perkapalan saudagar singgah di Manukan hingga ke Sabah dan Sarawak. Bagi saya mesti ada kepentingannya dengan pembangunan Labuan dan sebagainya tetapi isunya di sini, sekiranya aspek kesaudagaran sahaja yang ditekankan tetapi aspek penguatkuasaan terutama mereka yang terlibat kerana melibatkan aspek perkapalan ini seperti Yang Berhormat Indera Mahkota kata jumlah wang yang besar dan kepakaran. Sebagai peguam pula, saya tahu untuk peguam-peguam yang terlibat dalam kes-kes perkapalan ini mahal, jadi tak ramai peguam boleh buat. Jadi saya hendak tanya Yang Berhormat Indera Mahkota, akta ini di mana aspek keselamatan selain daripada aspek *commerce* ataupun aspek perdagangan kerana seolah-olah aspek perdagangan sahaja ditekankan, tidak aspek keselamatan mereka yang mahu bertugas.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih Yang Berhormat Balik Pulau. Saya hendak katakan persoalan itu tidak berjaya mengalihkan emosi kita semua kerana saya rasa saya boleh menyatakan mewakili rakan-rakan kita terutama kakitangan kerajaan, kita tidak boleh membenarkan perkara ini berterusan Tuan Yang di-Pertua, tidak boleh kerana yang meninggal dunia ini salah seorang yang terlibat, ada kena mengena rapat dengan pelabuhan yang dia ini dipertanggungjawabkan untuk menjaga dan memastikan...

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, ada kaitan tetapi istilah dia dalam undang-undang *very remoteness*. Ada, yang itu ada kaitan dengan rasuah. Kalau Undang-undang Rasuah kita bahas barangkali saya benarkan. Ini perkapalan.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih. Benarkan saya Tuan Yang di-Pertua menyatakan...

Tuan Yang di-Pertua: Tolonglah jangan paksa saya mengambil tindakan tegas dan tuntas. Sila, bahas lagi. Kalau lagi menyeleweng, saya panggil Yang Berhormat Arau untuk menyambung perbahasan. Sila, tolonglah.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Tuan Yang di-Pertua terima kasih tetapi akhirnya saya hendak menyatakan dalam premis ini, saya begitu terharu, rakan-rakan kita juga memohon kita menyatakan rasa terharu kita atas insiden ini dan bayangkan kalau terjadi perkara ini kepada salah seorang daripada anggota keluarga kita. Bagaimana agaknya? Sebab itu kita... [*Dewan riuh*]

Kita hendak rekod sama ada rakan-rakan Barisan Nasional tidak merasa simpati atau tidak mahu rekodkan simpati. Mereka tidak bersetuju barangkali.

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Boleh saya jawab?

Dato' Dr. Mohamad Shahrum Osman [Lipis]: Yang itu politik.

Ir. Haji Hamim bin Samuri [Ledang]: Tuan Yang di-Pertua, boleh saya jawab Tuan Yang di-Pertua? Dia sudah cabar, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Gwo-Burne Loh [Kelana Jaya]: Ada berkaitan dengan kapalkah..., ada berkaitan dengan kapal?

Tuan Yang di-Pertua: Boleh mencelah di bawah Peraturan Mesyuarat 37, Yang Berhormat. Bukan menjawab mencelah begini. Sila Yang Berhormat Indera Mahkota, teruskan ke lain hal.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Tuan Yang di-Pertua, aktiviti pelanunan yang berlaku di sepanjang laluan yang kita bahaskan ini memang cukup hebat cuma kita tidak bayangkan atau kita tidak gambarkan dalam bentuk penguasaan yang begitu jelas. Kita tahu di perairan Malaysia kita tahu begitu luas, beribu kilometer perairan kita yang menjadi laluan utama kapal-kapal termasuk kapal-kapal saudagar yang kaya-kaya yang pelbagai aktivitinya. Oleh sebab itu antara insiden penangkapan lanun dibawa balik dan dibicarakan mendapat liputan yang begitu meluas mengatakan kita berjaya menggunakan

kaedah tidak membunuh atau kaedah yang lebih *humanity*. Menangkap dan membicarakan pesalah-pesalah lanun ini.

Di dalam protokol-protokol ini Tuan Yang di-Pertua, tidak langsung dinyatakan apakah persediaan untuk sekali gus memasukkan elemen membanteras aktiviti menghidupkan, aktiviti pelanunan dalam jalur yang melibatkan laluan kapal-kapal termasuk kapal-kapal dagang dan saudagar yang sedang kita bincangkan ini. Jadi, bersempena dengan tidak ada implikasi kewangan ini, saya rasa Yang Berhormat Balik Pulau sangat betul dan sangat tepat kerana hendak dibincangkan ini hanyalah berkenaan dengan mempertahankan atau melindungi aktiviti kapal saudagar sahaja yang sudah tentu elemen *commercialization* dia, dengan, izin terlalu tinggi.

Seolah-olah kita hendak menyembunyikan nilai sebenar transaksi yang diraih sama ada oleh rakyat Malaysia ataupun rakyat yang mempunyai kepentingan dengan rakyat atau negara Malaysia atau yang bersangkutan dengannya kerana nilainya terlalu besar. Kita hendak melindungi nilai-nilai ini maka kita kata ini tidak termasuk dalam perbincangan ini dan tidak ada kena mengena.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Yang Berhormat Indera Mahkota, sedikit ya. Yang Berhormat Indera Mahkota, saya tadi kebetulan baru sekarang dapat peluang untuk baca secara *detail*. Terus terang saya katakan rang undang-undang ini agak teknikal sebenarnya melainkan orang dalam industri *shipping* tetapi saya kebetulan baca daripada segi satu fasal iaitu fasal 361.

Fasal 361 dengan izin, secara ringkasnya menggambarkan bahawa selepas akta ini, mana-mana kapal yang akan masuk ataupun tinggalkan pangkalan dalam Malaysia atau *any part of* Malaysia dan sekarang ini hingga sampai Sabah dan Sarawak, ianya akan dibenarkan dan dia kata di sini dengan izin, *the convention in respect of the limit of liability* itu, *this section shall not apply*.

Dia memberi satu situasi dan antaranya Yang Berhormat Indera Mahkota bahaskan tadi kerisauan mengenai *human trafficking* Tuan Yang di-Pertua yang mana sekarang ini dilaporkan banyak pendatang dibawa melalui kapal dan hari ini pula dikaitkan dengan kebobrokan rasuah di peringkat kastam yang saya timbulkan semalam, jongkong emas RM1.8 bilion, ini satu perniagaan yang besar, *human trafficking* yang besar dan di sini ada ruang sekiranya tidak dijelaskan oleh Menteri. Contohnya fasal ini menggambarkan dengan izin, kapal-kapal yang masuk atas dasar kononnya atas nama dengan izin, *a foreign ship while it is exercising - the right of innocent passage*, itu satu. Kedua, *the right of transit passage through straits use for international navigation*. Ketiga, *business ship of war and troopships*. Ini paling penting untuk saya, berkaitan dengan kastam, *any ship for the time being used by the government of any state for purposes of other than commercial purposes*. Kita mana tahu kapal yang kastam bawa dalam itu ada barang-barang yang..., tetapi kalau ikut akta ini, kita tak boleh tahan.

[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Ronald Kiandee) mempengerusikan Mesyuarat]

Jadi persoalan saya di sini, ketika mana rasuah meningkat di peringkat perkapalan, tiba-tiba kita hendak bagi lagi kuasa supaya kita tidak ada kuasa langsung hendak tahan dia ini. Kalau dia kata dia masuk atas sebab dengan izin, kapal kononnya digunakan oleh kerajaan untuk tujuan-tujuan selain daripada tujuan komersial. Itu terlalu luas. Jadi mohon Yang Berhormat Indera Mahkota menjelaskan kepada kita sekiranya tidak ditekankan aspek kawalan ini, malah diberi ruang pula untuk lebih longgar di mana dengan izin, *check and balance* tadi, akauntabilitinya itu di mana.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Permulaannya saya dalam isu ini saya hendak katakan transaksi yang begitu besar yang mencecah hampir RM2 trilion berkenaan dengan agensi yang ada kena mengenai dengan perkapalan, ini tidak dapat ditolak sama sekali kerana ini adalah nadi utama kepada penjana aktiviti berasaskan *trading* ataupun keluar masuk import eksport negara kita. Ini tiada siapa boleh menafikan, ini adalah fakta

dan aktiviti yang berlandaskan keluar-masuk ini yang dikatakan terlindung seperti yang disebut oleh Yang Berhormat Balik Pulau ini sedang memuncak sekarang.

Untuk pengetahuan berkongsi, saya juga telah dibawa kepada pengetahuan saya tentang satu elemen pemalsuan *letter of credit*, surat-surat kredit yang begitu eksklusif untuk tujuan menghantar dan menerima barangan *consignment* ini Tuan Yang di-Pertua, telah lama mengambil tapak dan menjadi satu bidang yang terlalu *luxuries*, terlalu mewah kepada sesiapa yang berkait ataupun menguruskan industri ini. Ramai rakan kita akan menunduk merasa malu kerana elemen pemalsuan *letter of credit* boleh dikatakan hampir diketahui oleh umum. Pemalsuan...

■1530

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

Selamat datang Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Teruskan..., nanti saya sebut kenapa saya keluar sekejap tadi.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: [Ketawa] Terima kasih Yang Berhormat Indera Mahkota. Saya mohon penjelasan Yang Berhormat Indera Mahkota selaku pakar ada pengalaman di Lembaga Hasil Dalam Negeri. Tadi memang dihujahkan bahawa aspek perkapalan ini satu bidang yang amat mewah. Kalau Yang Berhormat Indera Mahkota tengok fasal seksyen 361(3) mengenai aspek hukuman. Dekat sini sekiranya kapal-kapal yang saya katakan tadi masuk dan sebagainya dan kalau didapati bersalah hukumannya di sini mohon penjelasan denda tidak melebihi *not less than RM200,000 and not more than RM500,000*. Tadi kita berbicara mengenai *human trafficking* berjuta-juta bilion nilai dia, *letter of credit* keluar masuk berjuta-juta.

Saya fikirkan kalau dia punya penalti dia hanya sekitar RM200,000 ke RM500,000 saya khuatir ini komitmen untuk betul-betul menghukum mereka yang kononnya saudagar itu tidak cukup kuat dari segi dasarnya. Saya rasa di peringkat dasar ini mesti dilihat seimbang dengan nilai rasuah, nilai kerugian negara kerana kita mahu membanteras secara perundangan. Mohon penjelasan.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Hanya orang yang ada kapal sahaja yang sanggup meluluskan undang-undang ini hari ini yang ada kepentingan dalam industri perkapalan. Saya tidak ada, perahu pun saya tidak ada Tuan Yang di-Pertua, saya tidak ada. Sebab itu saya rasa adalah penting kalau kita melihat elemen cukai yang dipungut oleh pihak yang ada kena mengena tentang elemen import dan eksport ini. Pada tahun lepas 2010 yang dikutip oleh pihak kastam hanyalah sekitar RM39.4 bilion. Hendak dibandingkan dengan cukai asas yang dikutip oleh seluruh rakyat Malaysia melalui cukai pendapatan bernilai RM90 bilion. Tiga kali ganda. Sedangkan transaksi yang kita sebutkan tadi mencecah hampir RM2 trilion.

Dari segi logiknya memang tidak ada. Macam mana transaksi urus niaga yang bernilai RM2 trilion hanya dapat diraih cukainya lebih kurang RM39 bilion. Ini satu perkara yang luar biasa mungkin luar tabii pun. Tidak ada justifikasi secara logiknya kalau hendak diukur tidak ada. Transaksi trilion ringgit cukai hanya RM39 bilion tidak munasabah. Saya tidak tahu apa masalahnya kerana kita tidak ada satu pendedahan atau satu kajian atau satu siasatan yang tuntas berkenaan perkara ini. Belum ada, Tuan Yang di-Pertua pun senyum dia pun setuju. Tidak ada setakat ini. Jadi kita tidak ada pengetahuan. Jadi ini menjadi tanggungjawab kepada kementerian supaya memberi penjelasan atau memperlihatkan di manakah sebenarnya yang berlaku elemen yang *grey area* yang kelabu ini yang tidak dapat kita huraikan ini. Di mana?

Berkenaan *letter of credit* tadi Tuan Yang di-Pertua saya memang, saya dimaklumkan perkara ini menjadi satu lubang, satu lompong yang begitu besar. Dijadikan satu perniagaan atau usaha niaga yang begitu mewah sekali. Menggunakan *letter of credit* dipalsukan dihantar melalui kapal barang tidak ada. Apa yang disampaikan di sana cuma satu kotak kosong sahaja tetapi nilai yang diisytiharkan dalam *letter of credit* itu boleh

mencecah ratusan juta. Sebenarnya tidak ada barang pun yang bergerak hanyalah sekeping kertas iaitu *letter of credit*.

Ini memang bersangkutan, memang dekat dengan undang-undang ataupun akta yang sedang kita, rang undang-undang yang sedang kita bincangkan ini.

Sebab itu saya rasa tidak ada satu perkara yang menghairankan kerana terbongkarnya perkara yang berlaku pada hari ini yang ada dekat dengan kejadian hari ini juga. Sepatutnya bukan satu perkara yang kita perlu rayakan, tidak. Satu perkara yang kita nyatakan simpati kita kerana pegawai-pegawai kerajaan mereka hanya bekerja dan melaksana tanggungjawab seperti yang diarahkan, seperti yang saya pernah jalankan dahulu juga. Kenapa berlakunya perkara ini kita seolah-olah pertanggungjawaban itu diserahkan dan terpikul di bahu mereka sahaja. Apa kata ada lagi agensi-agensi ataupun pihak-pihak yang harus dilihat atau diberi tanggungjawab untuk menyelesaikan perkara ini?

Tuan Yang di-Pertua yang terakhir walaupun ada agensi yang diberi tanggungjawab untuk menjalankan penguatkuasaan seperti APMM, Agensi Maritim dan sebagainya tetapi kita tidak tahu. Saya merasa ragu oleh kerana kita tidak ada peruntukan implikasi kewangan. Saya kurang yakin kerana tidak ada komitmen kewangan daripada pihak kerajaan selalunya akan terswastalah segala aktiviti, tanggungjawab dan juga kuasa. Ini cukup agak kurang munasabah pada pandangan saya. Mungkin Menteri boleh mengulas perkara ini.

Perkara terakhir saya hendak katakan ini agaknya kesilapan tulisan atau apa pun saya sekali lagi saya tidak mahu Tuan Yang di-Pertua menuduh atau Dewan ini menuduh saya sengaja membangkitkan perkara yang tidak baik. Ini di peringkat dasar saya bangkitkan saya tidak mahu tunggu peringkat jawatankuasa kerana kalau perlu kita lakukan pembetulan ataupun tidak tahulah sama ada hendak tarik balik rang undang-undang ini. Saya rasa mungkin tidak sampai itu. Muka surat 26 Tuan Yang di-Pertua di fasal 8. Bertujuan untuk memasukkan satu seksyen baru 381A yang menghendaki pemunya kapal 300 tanan. "Tanan" ini apa..., "tanan" apa? Tan kot. Tan sebab versi bahasa Inggerisnya kata *tons*. Jadi "tanan" ini saya tidak tahu ada perkataan "tanan" dalam Bahasa Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua: *You* lebih *surprise* Yang Berhormat, kadang-kadang banyak perkataan yang langsung belum pernah saya dengar sebelum jadi Tuan Yang di-Pertua. Sekarang ini banyak sudah - "membengkakkan isu", "mentuntaskan tindakan"...

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Akan tetapi saya bersetuju.

Tuan Yang di-Pertua: Nanti kita dengar jawapan dari Menteri.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Saya bersetuju. Mungkin kata bahasa saya tidak berapa baik tetapi pembacaan saya memaksudkan "300" ini, maksudnya "tan" tetapi bukan "tanan". Perkataan "tanan" ini..., tidak perlu guna perkataan "tanan", tan pun cukup saya rasa. Tan itu membayangkan maksud berat tan itu 300. Saya rasa tidak ada guna kita mengelirukan pembaca ataupun pengamal yang akan menggunakan rang undang-undang ini. Untuk tujuan yang berkenaan dengan bahasa atau perkataan yang kita sendiri yang kita rasa tidak pernah dengar. Saya rasa tidak perlu. Kita sudah ada perkataan "tan". Kita tidak perlu gunakan "tanan" menyebabkan ada pertikaian yang lain.

Pada pandangan saya, saya bukanlah pengamal undang-undang tetapi kita adalah pembuat undang-undang. Saya harap perkara ini dapat perhatian dan saya mohon maaf kerana apa yang saya sebutkan tadi sebenarnya saya tidak mahu tunggu di peringkat Jawatankuasa. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih. Ahli Yang Berhormat saya keluar sebentar tadi ada tiga sebab. Satu sebab dan saya ada pilihan. Ini sebagai sampingan supaya Ahli Yang Berhormat faham tugas Speaker dan Timbalan-Timbalan. Kami tiada pilihan lain Yang Berhormat. Kalau Ahli Yang Berhormat mahu pergi tandas boleh keluar bila-bila, boleh masuk bila-bila... *[Ketawa]* Saya terpaksa keluar tadi atas sebab menjawab terpanggil oleh tandas... *[Ketawa]* Jadi pilihan saya ada tiga. Pertama, saya terpaksa diganti seorang daripada timbalan. Mujur Timbalan ada..., bila yang satu Timbalan sudah cuti atas perkara yang tidak dapat dielakkan kamu semua faham di Sarawak.

Pilihan saya kedua kena tangguhkan Dewan 15 minit. Kita menghabiskan masa. Pilihan ketiga, di bawah Peraturan Mesyuarat 73 iaitu saya boleh panggil siapa sahaja untuk ganti tempat saya sementara waktu itu. Jadi ekoran dari itu jangan hairan lain kali saya panggil ada di antara Ahli Yang Berhormat yang duduk sini sementara sewaktu kekecohan untuk mengawal mesyuarat... *[Ketawa]*

Sila Yang Berhormat Arau teruskan. Jadi Yang Berhormat Indera Mahkota bersedia, Yang Berhormat Balik Pulau bersedia sama Yang Berhormat Batu Gajah. Kalau ada kekecohan saya berdiri saya panggil untuk ganti di sini... *[Ketawa]* Sila Yang Berhormat Arau.

3.39 ptg.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Yang Berhormat Sungai Petani calon yang paling layak Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk turut serta dalam membahaskan isu Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010. Selari dengan dasar negara sekarang yang menuju kepada negara maritim yang kita berusaha untuk meningkatkan kapasiti perkapalan dan juga pelabuhan kita. Kita cuba mengoptimumkan kalau sumber manusia yang sedia ada di samping berkaitan dengan soal-soal keselamatan, pelayaran dan perkhidmatan sokongan yang terlibat dengan industri maritim di negara kita.

■1540

Kita sedia maklum bahawa semalam dalam lawatan Yang Amat Berhormat Perdana Menteri ke Korea Selatan juga berlaku MoU yang melibatkan bidang perkapalan dalam industri berat, yang selama ini merupakan di antara industri yang sedang diterokai oleh negara dan kita berharap perkara ini akan menjadi kenyataan. Begitu juga saya ingin penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri apabila berhubung dengan soal kapal transit ataupun *transshipment*. Saya difahamkan kapal *transshipment* ini ia ada banyak perkara. Akan tetapi ia lebih menjurus kepada banyak perkara negatif kerana mereka walaupun sekadar singgah sebentar untuk pengisian minyak, mendapat bekalan dan sebagainya tetapi kita mengetahui bahawa terdapat di antara kapal-kapal yang terlibat dengan *transshipment* ataupun transit ini, mereka kebanyakannya terlibat dalam penyeludupan.

Jadi, kalau tidak ada akta yang membolehkan pihak berkuasa terlibat untuk membuat pemeriksaan khusus ataupun memantau sehingga mereka keluar dari perairan kita ataupun sehingga perairan Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE). Saya merasakan ini, adakah akta lain yang boleh dipertimbangkan bagi membolehkan kapal-kapal yang transit ini, yang saya difahamkan seperti yang dibangkitkan oleh rakan-rakan, daripada Yang Berhormat Indera Mahkota dan sebagainya, yang berhubung beberapa perkara yang melibatkan soal-soal kemasukan kontena yang meragukan kebelakangan ini.

Kita sedar untuk mengendalikannya, memeriksa kepada semua kontena yang masuk terutamanya di Pelabuhan Klang misalnya. Ia melibatkan 16 TUS satu hari. Pelabuhan Pulau Pinang separuh daripada itu, Pelabuhan Tanjung Pelepas lebih kurang 7,000 TUS sehari, satu jumlah kontena yang cukup besar dengan keadaan prasarana yang ada. Jadi, sudah barang tentu pindaan rang undang-undang, kita melihat sebagai salah satu daripada sokongan dalam memastikan bahawa beberapa dasar yang kita buat seperti Dasar Kabotaj dan lain-lain sebagai pusat persinggahan yang mempunyai segala kemudahan terkini untuk kita bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan terkemuka di dunia ini.

Jadi, pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini yang kita melihat di antaranya adalah melibatkan kenaikan had liabiliti kepada tuan punya kapal iaitu mereka. Sekiranya berlaku kecederaan, kematian, kerosakan harta benda dan sebagainya, ini telah secara tidak langsung, pindaan rang undang-undang ini akan memberikan peruntukan kepada pemilik dan juga kepada para pelaut dalam usaha menangani beberapa isu seperti isu *wreck* ataupun kapal karam yang saya rasa juga berlaku di banyak perairan negara seperti Yang Berhormat Kepong bangkitkan tadi.

Kita mempunyai pantai yang terlalu luas, yang sukar untuk dikawal. Jadi, kita perlu ada satu akta yang membolehkan kita membuat kawal selia dan pemantauan yang lebih jelas berhubung kepada ini.

Saya mohon Yang Berhormat Timbalan Menteri supaya memberi penjelasan yang lebih jelas dan lanjut mengenai perkara ini dan apakah faedah-faedah dan kebaikan rang undang-undang ini kepada pelaut terutamanya dalam kita menangani beberapa masalah seperti isu *wreck* yang banyak terbiar di kawasan perairan negara kita dewasa ini. Selain daripada itu kita melihat industri perkapalan ini adalah industri yang melibatkan kos operasi yang tinggi. Umumnya kalau mereka ini terlibat dalam industri ini, mereka yang terlibat juga mungkin di peringkat awalnya mereka tidak akan membeli kapal. Mereka mungkin terlibat dalam *chartered*, sewaan dan sebagainya. Saya rasa Yang Berhormat Labuan lebih arif tentang perkara ini.

Jadi dalam hal ini, apabila melibatkan soal kos operasi dan peningkatan kos yang agak besar bagi tuan punya kapal, jadi kita berharap rang undang-undang ini yang juga turut membabitkan beberapa perkara seperti keperluan insurans mandatori, yang saya rasa wajib untuk dimiliki oleh semua tuan punya kapal walaupun kadarnya difikirkan mahal. Akan tetapi dalam keadaan sekarang, berlaku beberapa perkara yang kita anggap di luar kawalan kita sama ada daripada cetusan tangan-tangan manusia ataupun disebabkan oleh perkara-perkara yang berkaitan dengan alam, bencana dan lain-lain.

Selain daripada itu, kita juga melihat beberapa akta yang juga melibatkan kos yang mahal sepertimana penjelasan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri di awal tadi. Kos untuk mengawal *environment*, alam sekitar yang di dalam laut, di atas laut dan sebagainya. Kalau kita hendak tangani soal-soal yang melibatkan perkara-perkara ini iaitu yang melibatkan kos yang mahal, sudah tentu rang undang-undang ini dapat melindungi dan saya difahamkan kerajaan mempunyai penguat kuasa yang mencukupi untuk kita mengatasi masalah ini. Akan tetapi biar ia merupakan satu tindakan koordinasi ataupun penggabungan di antara semua penguat kuasa yang terlibat di dalam menguatkuasakan di dalam laut. Jadi...

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Yang Berhormat Arau.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Sila.

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Terima kasih sahabat saya Yang Berhormat Arau dan terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Perkara yang disebutkan oleh Yang Berhormat Arau tentang kapal-kapal *wreck* ataupun kapal-kapal yang terkandas sebenarnya disebutkan di dalam Perkara 381. Apa yang terjadi pada ketika ini Tuan Yang di-Pertua, ada daripada di kalangan kapal yang terkandas ini bukan sahaja merosakkan ekologi tetapi menyebabkan banyak pertumpahan minyak. Ada ketikanya krew-krew ini terpaksa ditinggalkan begitu sahaja dan tuan punya kapal tidak mahu menjamin ataupun kapal pun ditinggalkan begitu sahaja. Adakah kita patut masukkan dan cadangkan satu lagi klausa di sini supaya kapal-kapal yang terkandas ini juga boleh dijual bagi menampung semua kos pampasan kepada pelaut-pelaut ataupun kelasi-kelasi tadi, krew dan apa juga kerosakan daripada perairan kita. Terima kasih.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Saya sangat bersetuju dengan Yang Berhormat Jasin. Saya juga minta, adakah insurans yang diambil di negara kita ini juga terpakai ataupun boleh dibuat sekiranya kapal-kapal yang didaftarkan di negara kita ini ditinggalkan di luar negara supaya memastikan pelaut-pelaut yang berkhidmat dengan kapal ini juga mendapat pembelaan dan dibawa pulang di bawah perlindungan insurans yang dimaksudkan oleh akta ini. Jadi, saya pohonlah penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri berhubung perkara ini. Jadi, saya faham apabila melibatkan kos keperluan insurans mandatori ini, ia juga akan melibatkan peningkatan kos operasi kepada pemilik kapal.

Jadi saya minta Yang Berhormat terangkan bahawa kesan sekiranya Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini tidak dipinda sebagaimana dicadangkan dalam rang undang-undang ini, ia ada atau tidak kesan-kesan sampingan yang sebenarnya lebih baik kalau tidak dipinda dari dipinda? Jadi ini yang kita mahu dari segi kebaikan.

Seterusnya sedikit sahaja dan akhir sekali Tuan Yang di-Pertua. Saya juga seperti saya katakan tadi mengendalikan Pelabuhan Klang sebagai pelabuhan utama dan pusat pemunggahan utama negara di rantau ini adalah sesuatu yang amat sukar dengan kesibukan yang berlaku sama ada di *East Port* dan *West Port*, dengan izin.

Sekarang ini saya cuma mengharapkan kerajaan, sejauh mana perancangan yang dibuat setakat ini dan melalui pindaan akta ini juga kita dapat memperkasakan dan memastikan bahawa kemampuan perairan dan ZEE ini, sebenarnya berada di dalam kawalan kita kerana hubungan dua hala kita dengan jiran-jiran kita juga harus diambil kira. Ini supaya tidak ada perebutan kawasan penguatkuasaan seperti mana berkemungkinan sekali-sekala berlaku. Akan tetapi apabila ia berlaku, ia akan mendatangkan kesan yang tidak baik dari segi bilateral kita dengan jiran-jiran kita. Jadi, dalam hal ini saya minta pihak Kementerian mempertimbangkan supaya kalau kita memakmurkan jiran kita, kita akan merasakan kemakmuran sepanjang masa. Kita mahu ia dijadikan sebagai pegangan dalam memajukan visi dan warisan negara. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Silam.

■1550

Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Yang di-Pertua: Selepas Yang Berhormat Jasin, Yang Berhormat Tumpat.

3.51 ptg.

Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]: Kerana memberikan saya peluang untuk turut sama membahaskan pindaan dan perluasan ke atas Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar Pindaan dan Perluasan 2010. Sebenarnya kalau kita lihat Negara Malaysia ini bila kita mengimbuai kembali kegemilangan Kesultanan Melayu Melaka yang merupakan pelabuhan maritim yang memang sudah dikenali di seluruh dunia pada satu ketika dahulu dan bagaimana pentadbiran Kerajaan Melayu Melaka ketika zaman tersebut mempergunakan pelabuhan ini sebagai suatu mekanisme yang terbaik untuk memperkembangkan dan memperluaskan dari segi aktiviti ekonomi sesebuah kerajaan itu sehinggakan bagaimana Kerajaan Negara China mahu berniaga dan berdagang dengan Kerajaan Melayu Melaka sehingga dapat memakmurkan persekitaran zon Asia Tenggara ketika itu.

Sesuai dengan rang undang-undang ini Tuan Yang di-Pertua, ia memang perlu kepada kerajaan kita untuk memastikan sebarang ordinan yang diperkenalkan ini bersesuaian dan menepati masa dan disesuaikan dengan tuntutan-tuntutan semasa bagi membolehkan kita dapat memenuhi kehendak perdagangan antarabangsa. Sudah tentu rang undang-undang ini Tuan Yang di-Pertua, ia akan membantu untuk memperbaiki dan memperluaskan dari segi peraturan serta undang-undang yang melibatkan perkapalan saudagar bagi keperluan semasa negara kita. Saya melihat pindaan ini sangat perlu terutamanya apabila ia melibatkan Sabah dan Sarawak, sudah tentu rang undang-undang ordinan sebelum ini iaitu Perkapalan Saudagar 1952 yang juga meliputi perairan Labuan yang kini menjadi sebahagian daripada Wilayah Persekutuan dan khususnya di negeri Sabah.

Kita menggunakan Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah ini sebagai rujukan dan landasan kepada perkara berkaitan maritim dan perkapalan. Justeru itu Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini apabila diluluskan nanti, saya ingin mendapatkan kepastian daripada pihak Kementerian apakah masih relevan lagi Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah 1960 yang selama ini diguna pakai di perairan Malaysia Timur iaitu di perairan Sabah dan Sarawak. Ini adalah sebab kita tidak mahu nanti apabila wujud rang undang-undang ini, ia akan menyebabkan *conflict interest* di antara kerajaan persekutuan dan negeri Sabah dan Sarawak, sebab yang paling penting apabila nanti pelaksanaan rang undang-undang ini akan dapat mengemaskinikan dan memperluaskannya lagi seterusnya memberikan impak yang baik dari segi nilai perdagangan.

Dan juga kita tahu perairan negara kita ini memang dikelilingi oleh negara-negara jiran dan perlu bagi kita semua bagi memastikan rang undang-undang ini dapat memenuhi kehendak tuntutan semasa yang membolehkan dari segi pengurusan, tarif dan apa-apa juga yang melibatkan perkara-perkara dari segi *barter trade*, sebab kita nampak bagaimana BIMP-EAGA yang sekarang ini proaktif antara negara-negara jiran yang berhampiran dengan negeri Sabah dan Sarawak.

Oleh itu saya berharap supaya pihak kementerian dapat memperjelaskan dari segi relevan dan bagaimana kita boleh menyesuaikan rang undang-undang ini supaya ia tidak boleh menyebabkan sebarang masalah birokrasi ataupun perkara yang menimbulkan kesulitan kepada semua pihak terutamanya kepada pedagang-pedagang yang terlibat dan yang akan menggunakan rang undang-undang ini.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, pada tahun 1981 Kementerian Pengangkutan telah memperkenalkan Dasar Kabotaj, sahabat-sahabat dari Parlimen yang lain juga membincangkan perkara ini terutamanya kepada negeri Sabah sebagai instrumen untuk memupuk perkembangan industri perkapalan negara. Juga antara lain bertujuan melindungi perdagangan domestik daripada didominasi syarikat perkapalan asing. Namun demikian dasar ini telah dilonggarkan dan kerisauan in Tuan Yang di-Pertua ialah apabila rang undang-undang seperti *cabotage* ini kita tidak ambil berat atau diambil perhatian sewajarnya dan kita tidak mahu ia menjejaskan dari segi peluang dan ruang yang akan cuba dimanfaatkan oleh rakyat Malaysia sendiri dan ini sudah tentu seperti Pelabuhan Sepanggar terutamanya, Pelabuhan Kuching, Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas yang terlibat di dalam urusan *cabotage* ini.

Kita juga berharap supaya pihak kementerian dapat memikirkan agar pelonggaran Dasar Kabotaj ini dapat dikaji semula untuk kepentingan kapal-kapal, syarikat-syarikat tempatan dan kita tidak mahu nanti terutamanya kita tahu Sabah Shipping Sdn. Bhd. yang merupakan antara yang terlibat di dalam industri perkapalan yang penting terutamanya di negeri Sabah dan kita tidak mahu melihat perkara ini akan menjejaskan dari segi peluang mereka untuk memperoleh perniagaan dan kita mahu pihak kementerian itu sendiri dapat memastikan dari segi kewibawaan dan rasa bertanggungjawab untuk memastikan mereka ini tidak berada di dalam keadaan yang terhimpit ataupun akhirnya menjadi satu syarikat yang tidak akan mendatangkan keuntungan terutamanya kepada negeri Sabah.

Tuan Yang di-Pertua, dikhuatiri nanti apabila kelonggaran ini berterusan dan tidak diambil berat oleh pihak kementerian dan kerajaan, ia akan menyebabkan dari segi peluang-peluang itu semakin terhakis dan akhirnya syarikat perkapalan ini tidak akan beroperasi dengan baik dan boleh menggulung tikar, sebab kita tidak mahu nanti 50 peratus daripada khidmat pengangkutan perkapalan domestik yang sekarang ini dikendalikan oleh operator perkapalan asing iaitu melibatkan lebih kurang 2,251 kapal daripada jumlah keseluruhan 4,572 kapal. Selain daripada itu juga kalau penghapusan dasar ini tidak dijangkakan, beberapa industri tempatan mungkin akan terkubur dan kita tidak mahu perkara-perkara seperti ini akan terjadi...

Dato' Dr. Mohamad Shahrur Osman [Lipis]: Tuan Yang di-Pertua, mohon izin.

Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]: Silakan.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Lipis.

Dato' Dr. Mohamad Shahrur Osman [Lipis]: Terima kasih Yang Berhormat Silam, saya sebenarnya tidak berapa faham tentang perkapalan ini sebab di kawasan saya tidak ada laut yang ada sungai sahaja, kalau perahu, enjin bot sangkut ini fahamlah. Akan tetapi di dalam kita hendak melindungi industri perkapalan tempatan dan sebagainya, saya melihat bahawa terdapat keperluan agar mengambil insurans dan sebagainya, jadi mengapa ada keperluan insurans yang kalau kita lihat *minatory* kepada tuan punya kapal ini, sedangkan harga kapal dan mungkin kontrak menyewa kapal dan sebagainya mahal ditambah pula keperluan. Dikatakan di sini tidak boleh masuk atau meninggalkan jika kita tidak ada insurans *mandatory* kepada tuan punya kapal Malaysia sahaja rasanya yang lain itu tidak ada masalah pula. Jadi apakah pandangan Yang Berhormat mengenai perkara ini.

Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]: Dari segi insurans yang dimasukkan di dalam rang undang-undang ini Tuan Yang di-Pertua, memang sesuatu perkara yang perlu kita ambil kira dan kita sambut baik sebenarnya sebab kita tidak mahu nanti kemungkinan kemalangan atau perkara-perkara yang diingini berlaku dan insurans itu sendiri boleh bertanggungjawab untuk melindungi kerosakan ataupun kerugian yang akan diperoleh oleh sesebuah syarikat tersebut dan saya nampak memang sesuai juga jika di dalam rang undang-undang ini dimasukkan instrumen insurans ini. Saya rasa ia lebih mengemaskinikan dan ini menunjukkan rasa tanggungjawab kerajaan supaya dapat memperbaiki lagi dan di dalam jangka masa panjang. Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Lipis, ia sebenarnya boleh mendatangkan kebaikan kepada rang undang-undang ini dari segi perlindungan perkapalan, ada lagi?

■1600

Dato' Dr. Mohamad Shahrum Osman [Lipis]: Ada lagi Tuan Yang di-Pertua. Jadi, yang membimbangkan saya bukan apa, kerana kadang-kadang mungkin dalam industri perkapalan ini ada juga, dengan izin, *small time player*. Jadi, kadang-kadang insurans ini menjadi semakin mahal, semakin mahal, semakin mahal, sehingga *cost of doing business* dalam industri perkapalan ini tidak tertanggung. Jadi, nanti banyakkah syarikat perkapalan gulung tikar. Ada atau tidak kawalan pula terhadap insurans yang akan dikenakan kepada tuan punya kapal ini. Mohon ya.

[Tuan Yang di-Pertua (Datuk Ronald Kiandee) *mempengerusikan Mesyuarat*]

Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]: Terima kasih sahabat saya daripada Lipis. Satu cadangan yang baik. Mungkin apabila nanti dari segi kadar insurans itu kita minta kepada kerajaan dan kementerian supaya dapat membuat satu garis panduan dari segi mungkin saiz kapal yang dikendalikan ataupun sama ada dia melibatkan berdasarkan kepada kargo.

Saya rasa kalau macam contohnya, kalau kita beli pun insurans kenderaan kita, kita akan tanya berapa yang akan kita *insured*, yang dikenakan insurans. Sebab disesuaikan dengan kehendak pelanggan ataupun pengguna itu sendiri. Cadangan daripada Yang Berhormat Lipis tadi saya dimasukkan sekali di dalam ucapan saya.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin bertanya kepada pihak kementerian apabila kita melihat dari segi faedahnya juga, Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 iaitu dari segi kenaikan had liabiliti pemunya kapal; sekiranya berlaku kecederaan, kematian, kerosakan harta benda. Tambahan daripada itu, rang undang-undang ini turut menyediakan kita tahu dari segi perlindungan kepada pelaut itu sendiri dari segi yang semacam yang menjadi kerisauan juga kepada Yang Berhormat Lipis tadi terutamanya kapal-kapal yang karam ini.

Jadi, saya mohon supaya Yang Berhormat Timbalan Menteri dapat menerangkan dengan lebih lanjut lagi mengenai perkara ini dari segi faedah dan kebaikan rang undang-undang ini kepada pelaut dalam menangani masalah *wreck* yang terbiar di perairan Malaysia ini. Ini terutamanya kalau di negeri Sabah sendiri pun terdapat kapal-kapal yang rosak ataupun terbiar ini, terutamanya kalau kita lihat di Pelabuhan Lahad Datu dan saya nampak juga di Tawau. Jadi, kalau mungkin kita nampak sudah lama kejadian itu tetapi perkara ini perlu dapat penjelasan di Dewan yang mulia ini supaya kita jelas dari segi pelaksanaan dan dasar yang akan diperkenalkan melalui rang undang-undang ini.

Kita tahu juga untuk makluman – saya ingin mendapat penjelasan lanjut daripada pihak kementerian dari segi operasi-operasi untuk mengendalikan kapal-kapal saudagar ini, satu yang melibatkan kos yang tinggi. Jadi, dari segi sebarang peningkatan kos yang boleh mendatangkan kesan kepada pemunya kapal ini, kita difahamkan bahawa rang undang-undang ini juga membabitkan seperti yang dijelaskan oleh beberapa sahabat-sahabat yang lain iaitu keperluan insurans mandatori dan kepada pemunya kapal itu sendiri.

Saya ingin mohon penjelasan yang lebih lanjut juga daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri dari segi kesannya sekiranya Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini tidak dipinda seperti mana yang telah dicadangkan dalam rang undang-undang ini.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, berhubung dari segi rang undang-undang ini juga saya melihat dari segi pindaan-pindaan yang dibuat memang bersesuaian dengan tuntutan semasa dan keperluan-keperluan yang telah difikirkan oleh kerajaan memang perlu dan penting kepada kita semua.

Sebagai contohnya, kalau kita lihat beberapa kejadian yang berlaku seperti kes-kes tumpahan minyak. Mungkin kalau di negara lain banyak berlaku terutamanya di Negara Teluk. Akan tetapi kita melihat baru-baru ini di Johor contohnya, iaitu tumpahan yang berlaku di kawasan Pengerang, pada tahun sebelumnya di Kota Tinggi. Jadi, kes-kes pencemaran seumpama ini memang kita lihat boleh menjejaskan, apatah lagi macam kejadian-kejadian yang berlaku seperti tsunami dan reaktor nuklear yang rosak di negara Jepun tadi. Mungkin rang undang-undang ini kita tidak tahu dari segi *relevancy*nya kepada persekitaran kita.

Memang kita melihat juga dalam rang undang-undang ini ia melibatkan nelayan-nelayan terutamanya di kawasan yang memang kaya dengan penangkapan ikan di zon Pantai Timur di negeri Sabah. Saya berharap supaya- ingin mencadangkan kepada pihak kementerian bagaimana kalau pindaan rang undang-undang ini juga difikirkan di masa-masa akan datang untuk membolehkan kita dapat mengawal dan memastikan dari segi untuk kajian-kajian secara menyeluruh.

Saya menggesa kepada pihak kementerian dari segi hubung kaitnya dan penggunaan rang undang-undang ini iaitu dalam bidang R&D yang agar supaya diperbanyakkan ataupun di- kalau kementerian belum lagi mewujudkan badan R&D, *research and development* untuk dari segi keberkesanan pelaksanaan rang undang-undang ini di masa akan datang. Saya ingin mencadangkan supaya pihak kementerian mengambil satu inisiatif supaya beberapa IPTA tempatan yang mungkin ada hubung kait dengan industri maritim ini terutamanya Universiti Malaysia Sabah, yang mungkin dekat dengan Pelabuhan Sepanggar dapat memperkenalkan kursus berkaitan dengan maritim bagi membuka peluang pekerjaan baru dan seterusnya memajukan industri perkapalan di negara ini.

Ini disebabkan, mungkin di dalam jangka masa panjang apabila dari segi pelabuhan di negara kita ini memang semula jadi dari segi kedalamannya. Kalau kita memikirkan bahawa selain daripada kita bergantung kepada aktiviti ekonomi secara tradisi mungkin dari segi aktiviti pelabuhan dan perkapalan ini suatu industri yang sebenarnya banyak dari segi pulungannya kepada negara kita. Mungkin boleh menyumbang- satu ketika dulu bila kita melihat bagaimana ketika kayu balak begitu sangat baik dari segi eksport, nilai dan sebagainya. Mungkin oleh sebab sekarang ini kita tidak lagi memikirkan soal pelabuhan itu hanya dipakai untuk mengeksport kayu-kayan ke negara-negara lain. Akan tetapi saya ingin bertanya kepada pihak kementerian dalam jangka masa panjang dari segi industri perkapalan dan maritim ini supaya dapat difikirkan bersama.

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya saya ingin menyentuh dari segi rang undang-undang jumlah pekerja. Jumlah pekerja yang bekerja di pelabuhan-pelabuhan di negara kita ini terutamanya kalau kita lihat di negeri Sabah memang ramai dari segi tenaga kerja itu datang daripada negara jiran kita. Walaupun mungkin ada baiknya kita memberi peluang pekerjaan kepada mereka sebagai untuk kemakmuran bersama. Paling penting ialah kita perlu mengutamakan dari segi peluang pekerjaan kepada rakyat tempatan itu sendiri sebagai suatu bidang karier.

Namun, juga menjadi pilihan kepada generasi muda terutamanya sebab ini satu yang perlu sebenarnya kita dapat latih ataupun memberi kesedaran yang lebih meluas kepada generasi muda tentang pentingnya kalau kita ada karier dalam bidang perkapalan yang melibatkan pelabuhan ini. Oleh sebab kalau dari segi bayaran pun dan di tempat saya sendiri ada beberapa orang rakyat saya yang bekerja dalam bidang perkapalan ini dari segi mungkin masa mereka dengan keluarga itu agak lama ataupun terhad. Akan tetapi saya lihat dari segi impaknya, peluang pekerjaan kemudian cara wibawa individu itu ada suatu kelainan.

Jadi, kalau boleh saya berharap supaya pihak kementerian dari segi pekerja-pekerja yang bekerja di perkapalan ataupun pelabuhan-pelabuhan kita ini dapat dikawal dari segi nisbah. Mungkin rakyat tempatan itu kita cadangkan supaya peratusannya melebihi daripada 50 peratus.

Oleh sebab ini juga kita tidak mahu ianya boleh berlaku masalah-masalah dari segi penyeludupan dan sebagainya. Mungkin dibangkitkan beberapa perkara yang tidak baik dan mungkin kalau kita banyak *employ*, dengan izin, ataupun mengambil pekerja daripada warga asing ataupun pekerja daripada luar negara dari segi nilai untuk mereka – nilai integriti individu itu mungkin kurang kecintaan mereka kepada negara kita. Jadi oleh itu sebabnya saya ingin dapat penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri dari segi perancangan pihak kementerian mengenai pengambilan tenaga kerja ini, sebab kita tidak mahu masalah-masalah sosial yang boleh berleluasa di negara kita ini dan terutamanya yang kalau dari segi tenaga buruh dan tenaga kerja yang bekerja di pelabuhan-pelabuhan perkapalan di negeri Sabah ini ramai yang datang dari negara jiran kita.

■1610

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya saya juga ingin penjelasan lebih lanjut daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri berhubung dengan rang undang-undang ini bagaimana ia boleh mengawal dari segi perairan negara kita yang memang terdedah kepada aktiviti lanun, dan aktiviti-aktiviti yang lain yang kita tidak mahu kejadian-kejadian seperti merompak yang dibuat oleh mundur ataupun lanun ini dan mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri - dia senyum sebab mungkin dia faham “mundur” walaupun istilah Bajau.

Itu dapat penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri sejauh mana kapal-kapal yang menggunakan perairan negara jiran dan negara kita terutama di Laut China Selatan supaya kita dapat tangani bersama isu ini sekurang-kurangnya kita dapat memastikan, bahawa orang yang terlibat dalam bidang perkapalan ataupun perniagaan yang melibatkan kapal ini keadaan mereka ialah, walaupun barangkali tidak secara 100 peratus kita boleh menjamin dari segi keselamatan mereka.

Namun kita mahu bidang ini menjadi satu bidang yang diminati yang disukai bukan hanya kalau dari segi era 50-an dan 60-an sampai ke 70-an memang kebanyakan saudagar-saudagar perkapalan ini kalau di negeri Sabah ramai di kalangan masyarakat Bajau dan orang Cina. Akan tetapi sekarang ini semakin pupus, jadi kita cuba memikirkan agar kementerian ini dapat memikirkan juga sesuatu yang terbaik atau perkara yang terbaik bagi mengawal dari segi keselamatan perairan di negara kita ini.

Ini sebab masalah ini perlu kita tangani bersama untuk membolehkan masyarakat kita apa lagi jaminan yang saya sebutkan di peringkat awal tadi Tuan Yang di-Pertua BIMP-EAGA. BIMP-EAGA ini ia banyak memberikan peluang pekerjaan kepada perkapalan-perkapalan terutamanya yang medium saiz daripada Sandakan pergi Bunggau, daripada Semporna pergi kumpit semua ini Labuan pun. Labuan saya nampak memang banyak kumpit, kumpit ini bot yang besar. Jadi “kumpit” ini sebenarnya ia kadang-kadang istilah Melayu, istilah Bajau pun boleh juga yang Labuan. Jadi ini perlu kita mohon supaya pihak kementerian dapat merangka dari segi saiznya sebab misalnya ciri-ciri keselamatan yang perlu diambil tahu oleh kita semua sebab banyak sudah perkara yang melibatkan bot karam ini yang telah berlaku. Oleh itu kita tidak mahu berlaku lagi dan sehinggakan kalau kita ingat yang kapal daripada Kudat pergi Banggi itu yang karam dekat kawasan kita punya Yang Berhormat Timbalan Menteri. Jadi kita melihat bagaimana dari segi faktor keselamatan itu supaya dapat diambil perhatian oleh pemilik-pemilik bot ini untuk kebaikan bersama.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya berharap juga rang undang-undang ini akan memikirkan lebih lanjut lagi, iaitu tentang aktiviti perikanan kemudian melibatkan dengan mungkin rumpai laut. Kalau di negeri Sabah semakin meluas diusahakan oleh penduduk setempat dan ini juga perlu kalau boleh pihak kementerian memikirkan supaya ia tidak mengganggu dari segi peluang-peluang masyarakat setempat.

Ini kerana kita tidak mahu rang undang-undang ini boleh mengganggu dari segi punca mereka untuk mencari rezeki. Di sini saya ingin menyentuh tentang Pulau Labuan yang telah kita tahu diisytiharkan sebagai *offshore financial centre* pada tahun 1990 dan bebas cukai sejak tahun 1996.

Saya ingin mendapat penjelasan daripada pihak kementerian bagaimanakah kekuatan Labuan sebagai sebuah pelabuhan bebas cukai dapat melonjakkan lagi pembangunan ekonomi Labuan berbanding pesaing yang berada di sekeliling seperti pelabuhan terutamanya di Selatan Filipina dan Singapura. Sebab kita kalau boleh Labuan itu menjadi kebanggaan kepada kita dari segi nilai ataupun *volume* pegangan yang dilakukan itu perlu diberi keutamaan dan menjadi pilihan kepada pedagang-pedagang antarabangsa dan kita juga tahu bagaimana Labuan itu diuar-uarkan sebagai syurga kepada penggemar kereta. Kita tahu penduduk di sini memang dari segi kereta mewah itu - jadi justeru itu saya mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri bagaimana kementerian menggunakan kekuatan ini untuk menarik lebih ramai pelabur lagi untuk melabur di Labuan dan mungkin sahabat saya dari Labuan pun nampak.

Saya melihat ini kalau kemakmuran kita ada, undang-undang ini dapat kita dari segi *marketingnya* strateginya itu baik dan dikenali oleh masyarakat antarabangsa sudah tentu *spillover activity economy*, dengan izin, ia akan dapat dikembangkan dan secara tidak langsung Tuan Yang di-Pertua ini akan memberikan peluang kepada orang ramai untuk menjadikan Labuan dan Sepanggar kemudian kawasan-kawasan zon Pantai Timur negeri Sabah itu juga dari segi aktiviti pelabuhan ini dapat dihidupkan dan dikembangkan semula. Mungkin satu ketika dahulu terutamanya ketika sebelum dan selepas Sabah merdeka menerusi Malaysia ini bagaimana kita bergantung kepada perkapalan ini.

Kita berharap supaya aktiviti-aktiviti feri dan sebagainya perlu kita kembangkan semula mungkin dari segi aktiviti konsep pelancongan yang berteraskan kepada perkapalan juga perlu kita kembangkan, dan adakah pihak kementerian memikirkan dalam perkara ini untuk membolehkan kita dapat menggunakan caj-caj perkhidmatan yang boleh mendatangkan limpahan dan keuntungan kepada pelabuhan-pelabuhan di seluruh negara ini. Ini sudah tentu kalau misalnya dapat kita kembangkan aktiviti ini ia akan meningkatkan lagi dari segi *volume* kontena yang akan diletakkan di pelabuhan-pelabuhan di seluruh negara ini terutamanya di Sabah.

Kita melihat juga supaya dapat ditingkatkan lagi sebagai untuk mempelbagaikan lagi dari segi aktiviti perekonomian di negara kita terutamanya negeri-negeri seperti Sabah dan Sarawak. Tuan Yang di-Pertua, saya menyentuh sebenarnya perkara ini untuk memikirkan bagaimana nanti rang undang-undang ini kesannya terhadap bahan-bahan yang kita import elektrik ini dari segi tarif, cukai dan sebagainya. Kita berharap supaya kadar peratusan kutipan cukai itu kalau boleh ia tidak begitu membebankan, dan apa peranan dari segi rang undang-undang ini ke atas barang-barang seumpama ini dan barang-barang yang lain juga yang difikirkan yang boleh menyumbang ke arah perkembangan dan menyebabkan rang undang-undang ini lebih mendatangkan kesan kepada kita.

Kita berharap juga supaya barang-barang yang dihantar ke Labuan atau lalu ke pelabuhan-pelabuhan lain ke tanah besar yang biasanya mengakibatkan kos pengangkutan dan tambang meningkat, jadi saya mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri nanti kalau rang undang-undang ini dari segi jangka panjangnya, adakah ia boleh menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi oleh pengusaha, peniaga-peniaga kita yang ada di negeri Sabah. Kadar ini kita memang berusaha sebab saya nampak kerajaan mampu berusaha untuk menstabilkan dari segi kadar harga, kadar eksport dan sebagainya yang boleh akhirnya nanti memang tujuannya untuk kemudahan semua masyarakat terutamanya rakyat di mana juga mereka berada.

Saya berharap juga supaya kalau boleh pihak Yang Berhormat Timbalan Menteri dapat menjelaskan, sejauh manakah kapasiti *warehouse* yang sedia ada yang menampung muatan sekiranya berlaku peningkatan jumlah kapal yang berlabuh di Sepanggar, di Labuan dan pelabuhan-pelabuhan lain yang terdapat di negeri Sabah dan perancangan Kementerian dari segi *trade volume* daripada pelabuhan tanah Semenanjung ini ke negeri Sabah dan melalui kawasan-kawasan persekitaran yang lain.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, kepesatan pembangunan ini telah merancakkan lagi dunia perniagaan dan menyebabkan kita terpaksa berhadapan dengan pelbagai masalah yang tidak pernah kita hadapi sebelum ini.

■1620

Saya berharap dengan rang undang-undang ini nanti ia akan dapat membantu lagi kerajaan untuk mengemaskinikan dari segi mungkin kekurangan – bagaimana sebelum ini kalau ada kelemahan dari segi pelaksanaan, dari segi kita mengutip hasil ataupun kemudahan-kemudahan yang diperlukan oleh kedua belah pihak sama ada pihak kerajaan ataupun di pihak pengusaha perkapalan itu sendiri supaya kita dapat membentuk satu rangkaian perdagangan yang berasaskan kepada perkapalan ini yang lebih teratur dan sistematik supaya mungkin pelabur itu dapat melabur di negara kita ini dan berminat untuk memperluaskan lagi dari segi aktiviti perniagaan mereka dari segi kepelbagaiannya, dari segi nilai *volume* nya yang sudah tentu akhirnya akan memberi peluang kepada negara ini menjadi sebuah negara yang terkenal dalam bidang perkapalan dan maritim. Dengan demikian, saya mohon menyokong rang undang-undang ini.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Balik Pulau.

4.21 ptg.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, saya menyambut baik rang undang-undang ini. Saya mohon penjelasan Menteri di peringkat dasar pertama sekali, adakah rang undang-undang ini bertujuan untuk mewujudkan satu iklim, suasana perkapalan terutama dari segi aspek perkapalan komersil yang lebih terbuka? Itu soalan saya dan mohon penjelasan. Ini kerana Yang Berhormat Menteri, saya melihat di sini, ia telah membuka ruang-ruang baru terutama sekali di dalam aspek zon eksklusif yang dipanggil di sini Zon Ekonomi Eksklusif. Itu satu. Ini kerana saya menjangkakan perkara itu belum ada. Oleh kerana itu saya minta di tahap ini secara dasarnya.

Kedua Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Menteri pun maklum bahawa isu perkapalan, isu laut ialah isu keselamatan, *security issue*. Bermaksud, berlabuhnya sebuah kapal di perkapalan negara akan menimbulkan isu. Dari segi keselamatan, ia akan memberi ruang kepada implikasi-implikasi dasar dan keselamatan negara. Oleh sebab itu apabila berlabuhnya kapal seperti kapal Amerika besar baru ini di *Port Klang*, ada timbul implikasi dasar kerana di sini saya bertanya kerana ada ruang-ruang di sini yang memberikan kemasukan kapal-kapal di atas nama kapal saudagar, tetapi di sini diberi kelonggaran sekiranya ianya dikatakan punya urusan berkaitan dengan kerajaan, punya kaitan dengan peperangan, *ship of war*, ada kaitan pula dengan dikatakan di sini kegunaan kerajaan oleh mana-mana negeri untuk tujuan-tujuan bukan tujuan komersial terutama di fasal 361.

Soalan saya mohon penjelasan Menteri, adakah ini dibuat disebabkan satu tuntutan untuk mewujudkan satu suasana iklim perkapalan saudagar yang lebih terbuka ataupun yang lebih ketat? Itu satu. Kedua Yang Berhormat Menteri di peringkat dasar ini, saya pohon Menteri memberi jumlah kepada Dewan yang mulia ini, berapa sebenarnya jumlah kemalangan, kecuaiannya yang terlibat di dalam industri perkapalan ini di bawah ruang lingkup maritim yang sehingga memerlukan akta sebegini diketengahkan ke tahap ini dan sehingga mahu satu pindaan yang besar sebenarnya?

Terutama sekali apabila mahu terus dibawa langsung konvensyen-konvensyen antarabangsa seperti yang dikatakan di sini, Konvensyen Antarabangsa bagi Pencegahan Pencemaran daripada Kapal 1973, dan juga dimasukkan pendekatan liabiliti-liabiliti yang mana membezakan daripada peruntukan-peruntukan yang sedia ada iaitu ordinan di Sabah dan Sarawak. Itu dari segi aspek dasar keselamatan.

Yang Berhormat Menteri, saya juga mahu Yang Berhormat Menteri di peringkat dasar ini menjelaskan kepada kita, adakah rejim perundangan yang ada pada hari ini hanya memikirkan keselamatan kapal-kapal dagang yang di sini mungkin skalanya bersifat besar? Ini kerana saya ingin berkongsi sedikit fakta dengan Yang Berhormat Menteri, keresahan pelaut-pelaut terutama pelaut-pelaut kecil dengan kemasukan kapal-kapal terutama kita panggil kapal-kapal haram atas nama kita panggil pukat tunda dan sebagainya, sehingga mencetuskan isu keselamatan, isu pergaduhan, isu pelbagai kecederaan dan sebagainya. Menteri pun tahu aspek itu sehingga hari ini agak gagal dikawal selia dengan baik ataupun meningkat, kerana keluh kesah – walaupun ini pada peringkat ini rang undang-undang ini hanya memikirkan atau khusus mengenai jangkauan hingga ke Sabah dan Sarawak, tetapi saya pohon Menteri, sebelum kita ke Sabah dan Sarawak, adakah pihak maritim sudah berjaya kawal selia perairan kita terutama untuk kepentingan nelayan-nelayan kecil kita ini?

Ini kerana Yang Berhormat Menteri, kalau boleh memberi penjelasan, saya dimaklumkan hendak kawal dari Teluk Bahang sampai ke Kuala Muda, bot pun kecil ataupun tidak cukup. Keduanya, saya difahamkan – saya ada melakukan dialog dengan pihak maritim, dikatakan pegawai penguatkuasaan termasuk penguatkuasaan yang kita panggil *special branch* (SB) maritim ini untuk menangkap mereka ini pun tidak cukup. Jadi di sini pihak Yang Berhormat Menteri, saya ingin mohon penjelasan Menteri, adakah isunya isu undang-undang, tidak cukup undang-undang ataupun memang dari segi sistem sokongan untuk pegawai hendak bertugas, untuk melaksanakan kerja, memang itu yang sebenarnya isu tidak cukup?

Ini kerana di sini, seperti dikatakan oleh Yang Berhormat Indera Mahkota, implikasi kewangan tiada. Maksudnya, seperti yang dikatakan di sini, rang undang-undang ini tidak akan melibatkan kerajaan dengan apa-apa perbelanjaan kewangan tambahan. Itu komitmen di sini. Akan tetapi saya pohon penjelasan Menteri kerana saya melihat bukan isu undang-undang di sini yang tidak cukup tetapi isu penguatkuasaan, isu sistem sokongan, pegawai tidak cukup, kapal tidak cukup. Sekiranya Menteri menjawab pada saya, dasarnya mewujudkan iklim perkapalan lebih terbuka, maksudnya, keluar masuk, trafik kapal esok akan lebih bertambah dan kita mempunyai undang-undang yang hebat tetapi pelaksanaannya masih lagi longgar. Itu mohon Menteri menjawab kemudian.

Yang Berhormat Menteri, di peringkat dasar ini juga saya ingin memohon penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, kerana apa yang ditunjukkan baru-baru ini – walaupun di ruang yang lain dan mungkin akan berlaku di Malaysia – ialah ketika mana kita ingin membawa bantuan kemanusiaan ke Gaza, kita menggunakan kapal dagang dan sebagainya. Adakah perkara-perkara sebegitu yang diandaikan di bawah peruntukan yang saya kata kelonggaran di atas nama bukan tujuan kegunaan komersial, yang di sini juga dikatakan dengan izin, "*A foreign ship while it is exercising the right of innocent passage, the right of transit passage through straits used for international navigation*".

Saya yakin Menteri selaku Menteri yang berpengalaman di Kementerian Luar, kemasukan-kemasukan kapal-kapal luar dan sebagainya, mungkin di atas secara rasmi mungkin dikatakan untuk tujuan perdagangan, tetapi mungkin ada tujuan-tujuan lain – tujuan-tujuan intipan, di mana saya tidak mengandaikan. Akan tetapi yang saya mohon Menteri jelaskan, sejauh mana dari segi fakta kemasukan kapal-kapal dagang ini telah disalahgunakan oleh pedagang-pedagang kapal luar ini terutama untuk aktiviti-aktiviti haram? Ini kerana rekod menunjukkan terutama – walaupun di sini saya tidak pegang secara konklusif pada *Lugar Report* yang dikatakan Malaysia ini merupakan *human trafficking destination* yang mana itu satu tuduhan yang berat, tetapi persoalannya, ada dikatakan ia masuk melalui aliran darat, ada yang dikatakan masuk melalui aliran perairan.

Di sini juga memandangkan Menteri di peringkat ini juga mahu Dewan ini meluluskan rang undang-undang ini, saya juga mohon penjelasan Menteri untuk menjelaskan kepada Dewan ini, dari segi keuntungan ekonomi, berapa nilai? Walaupun tadi Yang Berhormat Indera Mahkota mengatakan sekitar dua trilion jumlahnya. Jadi saya mahu satu jumlah yang rasmi daripada Menteri. Lanjutan daripada itu Menteri, saya mahu penjelasan daripada pihak dasar, di mana ketirisan atau ruginya tahap mana sekiranya undang-undang ini tidak diperketat? Itu satu.

■1630

Kedua pula pihak Menteri, juga mohon penjelasan di peringkat dasarnya ialah sejauh mana kecuaiian-kecuaiian terutama yang melibatkan pekerja-pekerja warganegara Malaysia yang bekerja di peringkat *bunkering*, bekerja di peringkat pemunggahan dan sebagainya itu sehingga di peringkat ini kita mengandaikan – saya ucapkan terima kasih juga kepada Yang Berhormat Menteri kerana mengandaikan kecuaiian-kecuaiian di situ ialah ketika suasana ada kematian juga. Ada dalam ini. Saya baca, saya tidak mahu *detail*, mungkin peringkat Jawatankuasa. Adakah banyak kes kematian berlaku di dalam semasa aktiviti-aktiviti perdagangan kapal komersial ini? Kalau ada, berapa dan mungkin daripada segi aspek di sini kerana juga diminta kita pinda mengenai dengan izin, *dispute resolution avenue*, tempat kita menyelesaikan pertikaian daripada segi aspek liabiliti dan sebagainya, dimajukan, dipindah ke mahkamah-mahkamah yang lebih rendah. Sebelum ini saya rasa Mahkamah Tinggi. Adakah ia bersifat disebabkan oleh kes-kes kecuaiian ini bertambah ataupun hanya disebabkan oleh aspek penalti yang kita hendak tinggikan.

Di sini saya lihat, ada kesungguhan untuk menaikkan jumlah penalti kepada jumlah yang lebih tinggi. Akan tetapi, perlu diingat Yang Berhormat Menteri, saya mohon penjelasan juga, adakah penalti ini setimpal dengan seperti yang saya katakan tadi, saiz ataupun keuntungan yang bakal diambil oleh pihak pengusaha? Di dalam saya bersetuju atau menyantuni saranan teman-teman dari Sabah dan Sarawak tadi mengatakan skim fiskalnya itu, skim percukaianya itu mestilah lebih mesra kepada pengusaha-pengusaha. Akan tetapi pada masa yang sama, Menteri perlu jelaskan sejauh mana kemesraan itu tidak dapat diambil kesempatan oleh pihak pengusaha sehinggakan aspek perundangan, aspek penguatkuasaan boleh diabaikan kerana jumlah penaltinya itu amat rendah. Dapat berjuta-juta tetapi setakat yang saya katakan tadi, setakat RM500,000, saya rasa mungkin agak kecil.

Yang Berhormat Menteri, saya juga ingin menyatakan di sini bahawa dengan wujudnya rang undang-undang ini, sejauh mana jabatan menjangkakan ia akan menyumbang kepada aspek perkapalan? Saya juga ingin bertanya penjelasan Menteri kerana di sini di peringkat *preamblenya* di katakan di sini terutama fasal 3 mengatakan, "*Akta ini mula berkuat kuasa di negeri-negeri Sabah dan Sarawak pada tarikh yang Menteri boleh selepas berunding dengan pihak berkuasa negeri, menetapkan melalui pemberitahuan dalam warta*".

Soalannya di sini Menteri, sejauh mana perundangan dengan negeri di dalam ini ialah negeri Sabah dan Sarawak telah dibuat? Ini kerana di sini ia mengandaikan perundangan-perundangan tersebut akan dibuat kemudian.

Yang Berhormat Menteri, saya rasa Yang Berhormat Menteri memang arif dalam hal ini apabila berbicara mengenai isu undang-undang iaitu undang-undang Semenanjung Malaysia, undang-undang Sabah dan Sarawak. Secara jelas, kerangka perundangannya ada sedikit perbezaan terutama disebabkan aspek-aspek penjajahan dan sebagainya. Akan tetapi, persoalan saya di sini, apabila yang dipohon di Dewan yang mulia ini untuk – ada perkataan di sini yang digunakan – untuk dengan izin, "*Supaya menstandardkan undang-undang berhubung dengan nakhoda dan pelaut, kapal penumpang, garis beban dan muatan dan liabiliti empunya kapal bagi seluruh Malaysia*".

Yang Berhormat Menteri, menstandardkan undang-undang saya rasa dalam keadaan tertentu merujuk juga pada aspek-aspek dengan izin, *sovereignty*, kedaulatan Sabah dan Sarawak kerana kekangan-kekangan perundangan. Oleh sebab itu, sehingga ke hari ini, terbentuk dua persatuan undang-undang di Semenanjung dan juga di Sabah.

Kita pun tahu di atas implikasi dengan izin, Akta Sivil, *Civil Acts*, ia memberikan ruang pada Sabah dan Sarawak mempertahankan beberapa penerangan-penerangan yang ditinggalkan, yang bersesuaian dengan keperluan Sabah dan Sarawak. Akan tetapi, ini akan memberikan implikasi bahawa yang Semenanjung pun sama, yang Sabah dan Sarawak pun sama iaitu menstandardkan undang-undang.

Yang Berhormat Menteri, saya juga ingin Yang Berhormat Menteri menjelaskan kepada Dewan yang mulia ini berapa banyak kes kecuai-an-kecuai-an maritim setakat ini yang berada di mahkamah? Sejauh mana setakat hari ini, sekiranya kita tidak memasukkan pindaan-pindaan yang kita cadangkan pada hari ini, ia gagal ataupun tidak dapat ditangani dengan baik terutama daripada segi aspek kecuai-an maritim iaitu melibatkan pekerja, pelaut yang seperti saya katakan tadi?

Akhirnya Yang Berhormat Menteri, di peringkat dasar ini juga saya menggesa kerajaan bahawa apabila industri perkapalan ini hendak diangkat, kita pun melihat beberapa kegagalan di Tanjong Pelepas yang sepatutnya akan mampu bagi saya tidak seperti yang kita dambakan, satu.

Kedua, saya yakin Labuan mempunyai potensi untuk kita kembangkan daripada segi aspek perkapalannya seiringan dengan agenda-agenda yang sedia ada, agenda-agenda ekonomi persisiran. Saya katakan di sini Yang Berhormat Menteri, kalau agenda Yang Berhormat Menteri di sini ingin mengadakan satu sistem perkapalan yang tatakelolanya, urus tadbirnya lebih ketat, saya bersetuju. Kalau agenda rang undang-undang ini ialah untuk mempertingkatkan hukuman kepada mereka yang telah merugikan rakyat Malaysia daripada segi dana-dana, hasil negara, saya bersetuju. Saya ingin katakan di sini Yang Berhormat Menteri, kalau rang undang-undang ini juga bertujuan untuk menghukum mereka yang melakukan pencemaran, saya bersetuju. Akan tetapi, ingin saya mohon penjelasan Menteri, mengapakah di fasal 7 bawah muka surat sembilan itu dengan izin, hanya standard yang dikenakan kepada mereka yang melakukan pencemaran menunjukkan dengan *wreck* itu, hanyalah satu yang dikatakan *take reasonable measure*.

Menteri, saya pohon Yang Berhormat Menteri, kepada jabatan, letakkan standard yang lebih tinggi. Mungkin dalam bahasa undang-undang mungkin *the utmost, best* - Maksudnya satu sistem yang lebih tinggi. Kalau *reasonable measure* ini satu tahap rendah. Maksudnya mereka yang melakukan pencemaran ini hanya melakukan perkara-perkara yang *reasonable measure*. Saya rasa Menteri dalam suasana industri yang mewah, industri yang orang boleh menggunakan wang ringgitnya untuk mempertingkatkan kualiti dalam industri yang boleh dilaburkan oleh mereka ini memastikan keselamatan dan yang lebih penting lagi Yang Berhormat Menteri, saya setuju Yang Berhormat Menteri, mengenakan insurans kerana ini akan mempercepatkan proses dengan izin, *indemnification* tidak membayar balik pada kecuai-an-kecuai-an yang merugikan mereka yang membantu industri perkapalan negara ini. Terima kasih.

Beberapa Ahli: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Jasin. Selepas itu Menteri bolehlah menjawab.

4.37 ptg.

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang untuk mengambil bahagian.

Pertamanya, saya mengambil pendirian yang sedikit berlainan daripada sahabat saya Yang Berhormat Indera Mahkota dengan baik sangka. Ini kerana rang undang-undang ini telah membuktikan kesungguhan pihak kerajaan untuk memperlengkapkan rang undang-undang kita dan memperluaskan lagi peruntukan ini ke negeri Sabah dan negeri Sarawak.

Saya melihat rang undang-undang ini adalah bertujuan untuk memperketat lagi peraturan berkaitan dengan keselamatan di perairan Malaysia termasuk di Selat Melaka dan Labuan kini menjadi sebahagian daripada Wilayah Persekutuan yang selama ini menggunakan pakai Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah 1960. Kita yakin pandangan dan juga input adalah untuk penambahbaikan rang undang-undang ini dan sangat dialu-alukan. Bagi saya Tuan Yang di-Pertua, kerana kawasan saya adakah sepanjang pantai Selat Melaka, rang undang-undang ini adalah sangat relevan.

Pertamanya, isu perairan Selat Melaka dan juga perlindungan insurans marin. Terdapat satu laporan marin antarabangsa pada 11 September 2007 yang telah memasukkan Selat Melaka sebagai kawasan yang dikatakan dengan izin, *war risk* iaitu kawasan yang mungkin ada risiko peperangan yang sudah tentu kapal-kapal ini perlu dilindungi dengan insurans yang begitu tinggi dan tidak mungkin ada suatu syarikat insurans tempatan yang mampu untuk bersaing. Isu insurans marin sangat penting kerana syarikat insurans tempatan tidak mempunyai banyak pengetahuan dan berkorban untuk memberikan khidmat *marine insurance* pada kapal dagang. Maka kapal dagang terpaksa beralih pada syarikat insurans antarabangsa dan didaftarkan di luar seperti daripada Belanda dan juga Amerika Syarikat iaitu Panama.

■1640

Soalan saya, adakah sebenarnya perkara ini diada-adakan atau memang benar kawasan Selat Melaka ini menjadi kawasan *war risk*? Kita dapat lihat bahawa perkapalan ini adalah satu perniagaan yang cukup lumayan. Jadi, ada orang yang mengambil kesempatan daripada kawasan Selat Melaka ini. Kita mencadangkan supaya Bank Negara dan Persatuan Insurans Malaysia membuat rombakan dan penyiasatan tentang kesahihan perkara ini.

Keduanya, isu pertumpahan minyak, *oil spill*. Selat Melaka terkenal dengan isu tumpahan minyak sama ada secara sengaja ataupun tidak disengajakan. Contohnya, kalau di Selat Panama, di Terusan Suez dan juga Selat Inggeris, operasi ketat dan penguatkuasaan bagi kapal-kapal yang membuang minyak bakal didenda dan disita dengan begitu tegas sekali. Saya menyebut begini kerana kawasan saya begitu terdedah sekali dengan isu-isu pertumpahan minyak atau *oil spilled* sama ada ataupun tidak disengajakan. Kerosakan dan kerugian yang begitu banyak sekali bukan sahaja kepada ekologi dan harta benda, bahkan kepada nelayan.

Soalan saya kepada pihak kementerian, apakah bentuk pampasan yang boleh diberikan kepada nelayan-nelayan pantai yang terdedah kepada perkara-perkara begini yang bukan sahaja menyebabkan mata pencarian mereka terjejas, bahkan peralatan tangkap ikan pun akan rosak. Beberapa kali saya telah menulis kepada syarikat perkapalan dan juga kepada pihak Jabatan Laut Malaysia tetapi tiada jawapan yang diterima.

Seterusnya, kemalangan di laut. Ada beberapa insiden yang berlaku di kawasan saya di mana kapal dagang telah melanggar bot-bot nelayan dan ada telah menyebabkan kematian. Akan tetapi tidak diendahkan untuk mendapatkan pampasan. Dalam masa yang sama juga bukan sahaja telah menyebabkan nyawa, bahkan banyak jaring-jaring daripada nelayan-nelayan telah dirosakkan. Ketiganya, tentang isu pembuangan sisa-sisa toksik. Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, sama ada memang ada kes-kes pembuangan sisa-sisa toksik yang mungkin tidak boleh ditanam tetapi terpaksa dimusnahkan ataupun dibuang di laut. Apa yang kita bimbang, ia bukan sahaja akan merosakkan ekosistem, bahkan tukun-tukun kita juga akan rosak kerana bahan sisa toksik ini secara sistemik akan merosakkan apa juga hidupan-hidupan. Sisa toksik berbahaya kepada kesihatan ini tetapi kes tumpahan sisa toksik banyak berlaku di Perairan Johor sama ada di Pasir Gudang ataupun Tanjung Pelepas dan Tanjong Piai tanpa kawalan. Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, sama ada perkara ini tidak berlaku pun di Pelabuhan Singapura. Akan tetapi walaupun diikuti arus, tidak sampai ke Perairan Johor. Akan tetapi kenapakah hanya perkara ini berlaku di Johor dan di Melaka sahaja?

Seterusnya, isu perdagangan manusia. Dalam perkara ini kapal kargo tidak seharusnya dibenarkan untuk membawa penumpang.

Kapal penumpang mestilah dilengkapi, dengan izin, *load manifest* iaitu semua latar belakang penumpang-penumpang. Jabatan Negara Amerika Syarikat meletakkan Malaysia dalam tahap dua Laporan Perdagangan Manusia (TIP) 2010 berikutan keberkesanan kerajaan mematuhi Akta Perlindungan Perdagangan dan juga keganasan. Pada tahun 2009, Jabatan Amerika Syarikat meletakkan Malaysia pada tahap tiga dalam menangani masalah jenayah perdagangan manusia. Bagaimanakah sebenarnya Malaysia bertindak sama ada ianya melibatkan semua agensi iaitu APMM, TLDM dan juga Polis Marin melalui pentadbiran pelabuhan dan pengawasan perairan kita sepanjang hampir 3,000 kilometer dalam usaha kita untuk mengikis tanggapan antarabangsa bahawa Malaysia sering kali dijadikan pusat ataupun transit tentang *human trafficking*?

Seterusnya, isu *organized crime* termasuk dadah, aktiviti lanun, senjata api dan juga penyeludupan bahan-bahan yang berbahaya kepada keselamatan negara. Baru-baru ini kita telah dikejutkan satu berita bahawa terdapat *consignment* yang mengandungi senjata yang cukup berbahaya berada di Pelabuhan Klang. Satu lagi kita terdapat bahawa ada dakwaan bahawa Malaysia menjadi tempat perjumpaan penganas Al-Qaeda dan juga Ji sebelum melakukan apa juga serangan. Jadi, seharusnya setiap kapal yang membawa apa juga aktiviti-aktiviti haram mestilah bertanggungjawab dan apakah bentuk denda yang akan dikenakan oleh pihak kerajaan sekiranya kapal-kapal tersebut didapati membawa barang-barang yang haram ini?

Seterusnya, isu laut dalam dan juga laut cetek. Tugas untuk menyukat laut adalah sebenarnya telah diletakkan kepada Tentera Laut Diraja Malaysia pada ketika ini. Akan tetapi setakat manakah pelabuhan kita kompetitif dari segi kedalaman laut dan kemudahan kapal besar, dengan izin, *big tank capacity* untuk berlabuh. Bagaimanakah kemajuan perkhidmatan dari segi keselamatan dari segi penggunaan kapal nakhoda dan malim tempatan. Beberapa kes di mana kapal-kapal tersadai dan kapal-kapal ini bukan sahaja menjadi satu masalah kepada kita yang menyekat laluan-laluan, bahkan kelasi-kelasi mereka juga terdampar dan menghadapi kesusahan. Jadi, seharusnya, selain daripada insurans-insurans lain mestilah dimasukkan tentang insurans-insurans kapal-kapal terdampar ini.

Seterusnya, inisiatif bebas cukai. Sejauh manakah Labuan dan Langkawi mendapat manfaat dari status bebas cukai ataupun *free tax zone* (FTZ) kepada pelabur asing dan juga industri perkapalan? Seterusnya, saya pergi kepada isu barang hilang. Terdapat beberapa kes, yang terakhirnya *chip* komputer pernah hilang yang berjumlah berjuta-juta ringgit daripada Pelabuhan Pulau Pinang dan berapakah kes barang-barang yang berharga yang lain didapati hilang daripada pelabuhan-pelabuhan yang lain.

Seterusnya, kepada isu perusahaan perkapalan seperti yang telah disebutkan oleh banyak Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah berbahas sebentar tadi bahawa perusahaan perkapalan saudagar adalah suatu perusahaan yang cukup menguntungkan. Ini kerana permintaan yang sangat tinggi sama ada di sektor domestik mahupun di peringkat antarabangsa. Meskipun begitu, nampaknya perusahaan ini dimonopoli oleh syarikat-syarikat besar ataupun syarikat-syarikat asing.

Di Terengganu misalnya, banyak aktiviti-aktiviti pembinaan kapal laut dalam dan juga kapal saudagar oleh golongan bumiputera. Bagaimanakah kerajaan melihat ianya sebagai satu aktiviti yang perlu dimajukan dengan teknologi canggih? Ini kerana kita terpaksa bersaing dengan banyak lagi pengeluar-pengeluar kapal daripada luar negara yang sebenarnya membekalkan perkapalan atau kapal-kapal *merchant ship* ataupun kapal-kapal tentera. Baru-baru ini kita dapat baca dalam majalah *Doing Business in Malaysia* yang mengesahkan bahawa daripada 100 buah syarikat yang beroperasi di pelabuhan-pelabuhan Malaysia, 63 daripadanya adalah syarikat asing. Antara syarikat besar yang beroperasi di Malaysia adalah MISC dan selepas itu ada Malaysia Box Carrier Berhad, Wawasan Shipping Sdn. Bhd., Konsortium Perkapalan Berhad, Kontena Nasional Berhad dan terakhirnya, mungkin ada Halim Mazmin Berhad.

Jadi, kita mahu melihat supaya banyak lagi usahawan-usahawan bumiputera yang kalau boleh kita berikan insentif kepada mereka dan dapat melibatkan diri dalam usahawan ini.

Terakhirnya, tentang peranan Akademi Laut Malaysia (ALAM) yang berada di Melaka. Ini satu-satunya institusi yang bukan sahaja mengeluarkan graduan-graduan yang menjadi malim, nakhoda dan juga kelasi, bahkan akademi ini memang telah terkenal dan banyak berjasa. Peranan ALAM untuk meningkatkan penyertaan warga tempatan dalam industri perkapalan. Kajian oleh Maritime Institute of Malaysia pada tahun 2001 mendapati kira-kira 4.4 peratus perjawatan dalam industri ini dikuasai oleh warga asing. Antara faktor-faktor yang menghalang penyertaan warga tempatan ialah penurunan tawaran biasiswa kerajaan untuk program *cadet-ship* dan juga kekurangan tawaran pekerjaan. Ya, sahabat.

■1650

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Jadi, mengenai ALAM Yang Berhormat Jasin nyatakan tadi, memang ALAM adalah satu-satunya akademi laut yang menampung keperluan-keperluan *seafarers* ini. Akan tetapi malangnya apa yang kita lihat sampai hari ini, pelaut-pelaut dan juga nakhoda-nakhoda yang kita keluarkan masih tidak mencukupi. Apakah pandangan Yang Berhormat Jasin, kalau ALAM itu kita perbesarkan lagi dan dibuat satu akademi yang khusus bukan sahaja untuk Malaysia tetapi kita boleh mengeluarkan nakhoda-nakhoda dan juga jurutera-jurutera laut lulusan ALAM. Ini kerana ALAM ini *recognized* oleh British. Jadi, sistem yang kita gunakan adalah British standard. Jadi, di mana-mana negara Komanwel yang mana mempunyai perkapalan, bermakna lesen yang keluar daripada ALAM tadi diterima oleh mana-mana anggota Komanwel. Ini adalah ruang kita, peluang kita untuk *supply* krew dan juga *officer* ke luar negara kalau ALAM itu betul-betul kita perbesarkan dan kita buat, kita *update* sedemikian rupa supaya kita dapat menampung keperluan-keperluan di Malaysia mahupun di luar negara. Terima kasih.

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Terima kasih Yang Berhormat Labuan yang sebenarnya mempunyai pengalaman dalam bidang perkapalan yang begitu luas sekali. Apa yang disebut cukup bertepatan dan saya minta kalau boleh ucapan Yang Berhormat, jadikan ia sebagai teks saya.

Sebenarnya ALAM ini yang berada di Melaka, selain daripada telah menghasilkan banyak *seafarers*, bahkan ALAM memang cukup terkenal sebagai satu institusi perkapalan yang diiktiraf oleh dunia. Soalan saya, berapakah jumlah graduan yang dilahirkan oleh ALAM bagi lima tahun terkini daripada tahun 2006 sampai tahun 2010? Ini kerana perkara ini penting, kita mahu melihat jumlah warga tempatan yang lulus daripada akademi ini, kategori dan juga disiplin navigator, *engineering* atau dek ataupun *seaman* serta peluang pekerjaan yang menanti mereka untuk diserapkan kepada syarikat-syarikat perkapalan.

Akhirnya, *support system* ataupun guaman dan juga insurans. Isu *freight forwarding*, simpanan kontena di gudang, tumpahan minyak dan juga tuntutan insurans marin adalah merupakan faktor utama. Soalan saya, adakah Malaysia benar-benar memaksimumkan perkhidmatan sokongan ini? Contohnya, kita dapat melihat banyak syarikat-syarikat antarabangsa yang melibatkan diri dalam kedua-dua aktiviti ini. Jenama kapal 'Lloyd' yang menguasai industri perkapalan bukan sahaja mempunyai industri perkhidmatan kapal yang membanggakan tetapi mempunyai insurans dan juga khidmat undang-undang yang terbaik dan juga berpengalaman. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Saya panggil Yang Berhormat Tumpat dahulu Yang Berhormat. Selepas itu Yang Berhormat Menterim menjawab.

4.54ptg.

Dato' Kamaruddin Jaffar [Tumpat]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi kesempatan saya untuk berbahas secara paling ringkas ke atas rang undang-undang yang ada di hadapan kita iaitu berkaitan dengan pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar yang pertama kalinya menjadi ordinan atau undang-undang negara kita semenjak tahun 1952 lagi.

Saya telah mendengar perbincangan-perbincangan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat daripada kedua-dua pihak Dewan ini. Saya mendapati bahawa saya banyak bersetuju dengan pandangan-pandangan mereka termasuklah yang terakhir daripada Yang Berhormat Jasin dan sebelum itu Yang Berhormat Balik Pulau, Yang Berhormat Indera Mahkota dan yang lain-lainnya juga. Akan tetapi, yang pertamanya Tuan Yang di-Pertua, yang saya ingin bangkitkan dan berkali-kali saya rasa saya bangkitkan ialah pada dasarnya rang undang-undang ini masih dalam bahasa Inggeris. Rang undang-undang ini tidak diterjemahkan ke bahasa Melayu atau bahasa Malaysia. Saya dan beberapa rakan-rakan dalam beberapa kes apabila perkara seperti ini berlaku menyebutnya, mencadangkannya dan menggesanya supaya tindakan diambil dalam kadar yang segera demi maruah negara, demi perjuangan kita hendak menjadikan bahasa Malaysia bahasa utama, bahasa kebangsaan, bahasa negara dijadikan dan diterjemahkan undang-undang ini.

Akan tetapi, nampaknya tidak ada sesiapa yang akan menjawab, mengulas ataupun memberi apa-apa janji atau harapan kepada kita. Saya tidak mengharapkan Kementerian Pengangkutan dalam kes ini untuk bertanggungjawab sebab saya tahu yang bertanggungjawabnya ialah daripada Jabatan Peguam Negara. Kalau Tuan Yang di-Pertua sendiri baca, tidak ada maknanya tulisan daripada muka surat 1 kepada muka surat 27. Ini kerana apa maknanya, misalnya kita buka di muka surat 2 - "*Pindaan seksyen 306c. 3. Seksyen 306c Ordinan dipinda:*

- (a) *dengan menggantikan takrif "discharge" dengan takrif yang berikut: "discharge" means any release of oil or harmful..."*

Kalau saya hanya berbahasa Melayu, berbahasa Malaysia dan tidak pakar dan memahami bahasa Inggeris terutama sekali bahasa Inggeris yang berbentuk perundangan seperti ini, sudah tentu dengan izin, mengikut istilah Inggeris, *this is all Greek to me* Tuan Yang di-Pertua. Ini bahasa asing yang 100 peratus kepada saya ataupun kepada sesiapa sekalipun. Ini bukan sahaja soal tidak faham ataupun tidak dapat mengikut dengan tepat tetapi ini satu penghinaan yang berterusan kepada menjadikan bahasa Melayu bahasa rasmi yang sebenarnya dalam negara kita ini.

Jadi, saya ingin mengesyorkan kepada Tuan Yang di-Pertua supaya mencadangkan supaya Bahagian Penterjemahan Rang Undang-undang ini dipindahkan daripada Jabatan Peguam Negara kepada Jabatan Parlimen. Jabatan Perundangan Parlimen sepatutnya diberikan tugas yang baru dan Parlimen mengambil keputusan mana-mana cadangan pindaan undang-undang yang tidak di sekaligus dengan peralihan keseluruhan bahasa undang-undang itu daripada bahasa Inggeris kepada bahasa Melayu, Parlimen akan secara automatik. Tuan Yang di-Pertua, secara automatik kuasanya menolak rang undang-undang pindaan seperti ini. Ini kerana ini tidak akan dilakukan, tidak dijawab dan tidak ada perubahan positif langsung daripada pihak kerajaan terhadap gesaan di kedua-dua pihak, saya ingat terhadap pentingnya ia diterjemahkan dalam kadar yang segera ke dalam Bahasa Melayu. Terima kasih dari segi itu.

Poin saya yang lain Tuan Yang di-Pertua, saya amat bersetuju dengan rakan saya Yang Berhormat Jasin tentang bagaimana kita hendak dan perlu menjaga keselamatan, kebersihan dan kemurnian perairan kita. Beliau sebagai wakil rakyat daripada Melaka memberi contoh tentang Selat Melaka itu sendiri. Saya dengar berita tentang bagaimana hendak menjaga Selat Melaka ini sudah menjadi satu isu semenjak beberapa tahun yang lalu lagi iaitu betapa bahayanya jika suatu kemalangan berlaku di Selat Melaka. Betapa bahayanya jika pembocoran tangki minyak berlaku di Selat Melaka.

Akan tetapi, tidak ada nampaknya tindakan-tindakan yang drastik untuk menyelamatkan ataupun memulihkan kemurnian, kebersihan perairan Selat Melaka itu. Jadi, saya ingin mencadangkan kepada kementerian untuk memikirkan bahawa mungkin sudah sampai masanya, kita dengan serius berunding dengan Indonesia supaya langkah-langkah awal diambil untuk menyelamatkan Selat Melaka. Salah satu langkahnya, kalaulah dibolehkan melalui undang-undang antarabangsa yang akan saya sentuh juga, kita menyekat atau menghadkan penggunaan Selat Melaka itu hanya kepada kapal-kapal yang tertentu sahaja.

Misalnya kapal penumpang boleh menggunakan Selat Melaka tetapi kapal-kapal yang beratnya melebihi tertentu angkanya. Kandungan barangannya adalah berpotensi untuk mencemarkan jika berlaku apa-apa kemalangan air di Selat Melaka itu mengikut kuasa dan perjanjian dan persefahaman kita dengan negara jiran yang kita kongsi bersama Selat Melaka itu iaitu Indonesia, kita sekat kapal-kapal yang berpotensi bahaya kepada alam sekitar ini daripada melalui Selat Melaka.

■1700

Mungkin kita akan kembangkan dan jadikan Selat Melaka itu sebagai salah satu lagi tarikan pelancong kepada kita iaitu dengan mempunyai pelabuhan-pelabuhan yang cantik, perkampungan-perkampungan yang cantik, pangkalan-pangkalan penumpang yang cantik di kedua-dua belah pihak Selat Melaka, di pihak Malaysia dan juga dipihak Indonesia.

Saya harap kementerian mengambil serius tentang pemikiran begini kerana ia adalah hak kita dan mungkin yang kita galakkan dalam sudut ini iaitu pembangunan pelabuhan komersial. Seterusnya akan hanya berkisar di sekitar kalau yang sedia ada misalnya Tanjung Pelepas bagaimana Yang Berhormat Kepong cadangkan, di utara misalnya Pulau Pinang, di Pantai Timur Semenanjung misalnya sama ada Kuantan, Kuala Terengganu, Tumpat diperbesarkan sebagai pelabuhan-pelabuhan komersial baru untuk negara kita ini untuk menggantikan penggunaan yang mungkin menimbulkan bahaya kalau ia ditumpukan hanya di sekitar Selat Melaka sahaja.

Juga pantai-pantai di Sabah dan Sarawak kita promosikan untuk menjadi punca bakal pelabuhan-pelabuhan besar negara yang baru. Jikalau dasar ini kita fikirkan, maka kita akan juga ekoran daripada itu memikirkan bagaimana hendak membangunkan industri-industri di Sabah, Sarawak dan juga di Pantai Timur Semenanjung Malaysia kita ini untuk menjadikan pelabuhan-pelabuhan baru yang kita cadangkan itu lebih berkesan dari segi penggunaan komersialnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin membangkitkan tentang cadangan Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain tentang siapa yang mempunyai kapal-kapal yang banyak ini. Saya ingin melihatnya dari sudut yang lain sedikit Tuan Yang di-Pertua, iaitu saya ingin mencadangkan kepada Kementerian Pengangkutan supaya menganggap kapal-kapal termasuklah kapal-kapal penumpang ini sebagai sebahagian daripada aset strategik negara.

Itulah kita dalam zaman yang berlaku berbagai-bagai peristiwa ini kadangkala berlaku peperangan yang tidak kita duga, kadangkala berlaku rusuhan-rusuhan seperti di dunia Arab yang kita tidak sangka, kadangkala berlaku malapetaka seperti gempa bumi yang sudah pun berlaku di Pulau Jawa semalam yang akan mungkin mencetuskan malapetaka yang lebih besar seperti yang sedang dan telah berlaku di negara Jepun. Kapal-kapal penumpang strategik ini boleh kita gunakan untuk mengangkut rakyat warganegara kita daripada tempat-tempat yang berlakunya bahaya malapetaka ini. Dengan kita mempunyai kapal-kapal penumpang seperti itu ia dapat digunakan untuk mengangkut jumlah rakyat yang besar. Ia agaknya lebih murah kosnya dan ia lebih selamat rasanya dari segi kalau dibandingkan dengan pengangkutan udara dan sebagainya.

Jadi saya ingin mencadangkan supaya kerajaan memikirkan untuk menjadi tuan punya kepada kapal-kapal pengangkutan sebagai suatu aset strategik negara kita. Di masa-masa yang lain ia boleh digunakan misalnya memandangkan kos haji sudah melambung begitu tinggi, sudah begitu besar diskriminasinya terhadap orang-orang yang hendak pergi membuat haji sehinggakan jika yang sanggup membayar pakej RM60,000 – RM100,000 dan sebagainya tanpa menunggu apa-apa bentuk *queue* ataupun peraturan siapa yang awal siapa yang lewat dapat terus pergi haji. Manakala yang tidak mampu untuk membayar sejumlah itu terpaksa mengikut tahunnya berbelas-belas tahun baru layak untuk pergi haji.

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: *[Bangun]*

Dato' Kamarudin Jaffar [Tumpat]: Jadi kalau kita ada kapal-kapal strategik yang dimiliki oleh negara ini, mungkin dengan suasana dan keadaan untuk kapal yang moden yang selesa dijadikan kos untuk menunaikan haji yang jauh lebih murah berbanding dengan pergi melalui kapal udara.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Jasin bangun Yang Berhormat.

Dato' Kamarudin Jaffar [Tumpat]: Ya.

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Terima kasih sahabat saya Yang Berhormat Tumpat. Ini satu cadangan yang cukup terbaik sekalilah tentang aset strategik negara kerana sedar kah Yang Berhormat bahawa ketika ini Tentera Laut Diraja Malaysia tidak mempunyai *material support ship* selepas sebuah kapal penumpang terbakar. Sama ada kita kekurangan wang atau memang kita tidak berminat untuk mewujudkan satu buah kapal. Oleh kerana selain daripada kita dapat membantu untuk mengangkut apa juga masalah-masalah yang berlaku di negara lain bahkan kalau sekiranya apa yang berlaku dengan pelajar-pelajar kita. Saya memang menyambut baik dan menyokong sepenuhnya cadangan Yang Berhormat.

Keduanya saya hendak ucap terima kasih kepada Yang Berhormat yang menyokong banyak cadangan saya daripada Selat Melaka. Saya pun mengalu-alukan Yang Berhormat untuk menjadi sebahagian daripada keluarga Selat Melaka. Terima kasih.

Dato' Kamarudin Jaffar [Tumpat]: Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Jikalau dibandingkan negara lain macam UK, Amerika Syarikat misalnya apabila berlaku Perang Falkland dahulu mereka menggunakan kapal penumpang mewah pun Queen Mary rasanya untuk ditukar menjadi kapal yang mengangkut tentera mereka dan kapal hospital mereka dan sebagainya. Kita tidak ada aset-aset seperti itu. Mungkin suasana hari ini sudah pun sampai untuk kita melakukan perkara tersebut.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua sebagaimana yang saya sebutkan awal tadi, saya amat bersetuju dengan kebimbangan-kebimbangan yang disebutkan oleh beberapa Yang Berhormat yang terakhir sekali Yang Berhormat Jasin berkaitan dengan lanun, berkaitan dengan kargo-kargo senjata, dadah, pengganas dan sebagainya. Saya ingin melihat dari sudut yang berbeza sedikit untuk menambah kepada apa yang telah pun disebutkan iaitu Yang Berhormat Timbalan Menteri dalam pembentangan tadi menjelaskan bahawa kita adalah anggota beberapa organisasi antarabangsa perkapalan komersial seperti IMO dan sebagainya.

Kita pinda ini kerana kita hendak menepati perkembangan dan syarat-syarat yang mungkin dikenakan kepada IMO dan lain-lainnya. Saya ingin sebaliknya bertanya apakah peranan kita dalam IMO ini? Adakah kita memainkan peranan yang aktif kalau misalnya kapal yang membawa penumpang, kapal yang berbentuk kemanusiaan seperti Marmara dalam bulan Mei tahun 2010 hanya mengangkut manusia, pegawai-pegawai perubatan, ubat-ubat dan makanan, kapal Turki itu hendak pergi ke Gaza di Palestin yang mana negaranya kita negara Malaysia iktiraf diserang dengan komando Israel misalnya.

Apakah Malaysia tidak menggunakan IMO untuk mendesak Israel membayar pampasan dan memohon maaf daripada tuan punya kapal itu negara Turki, kepada rakyat ataupun manusia dunia yang terbunuh termasuk warga Amerika, warga Britain dan warga lain-lainnya. Jadi saya berharap bahawa kementerian memainkan peranan yang aktif dalam badan-badan antarabangsa yang kita menjadi anggotanya seperti International Maritime Organization ini dan jangan kita hanya jadi pak turut sahaja, "*Oh!, ini IMO punya syarat dan keperluan.*" Maka kita pinda dan tanggung terbalik bahasa Melayu kita pinda walaupun asal bahasa Inggeris kerana kehendak IMO.

Akan tetapi saya rasa kita juga patut aktif dalam IMO iaitu memperjuangkan misalnya hak untuk kapal-kapal penumpang yang tidak ada niat berperang seperti kapal Mavi Marmara, Turki di Gaza itu supaya tidak diserang dan tidak dilakukan dengan cara yang ganas oleh mana-mana negara sekalipun. Jikalau negara berbuat demikian maka Israel patutnya dipecat daripada keanggotaan IMO mereka dan adalah implikasi-implikasi yang tertentu terhadap mereka itu.

Jadi ini harapan saya kepada kementerian selain daripada pandangan-pandangan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

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

5.09 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan I [Datuk Abdul Rahim bin Bakri]: Tuan Yang di-Pertua terlebih dahulu saya ingin mengucapkan berbilang-bilang terima kasih khususnya kepada Ahli-ahli Yang Berhormat kerana telah menyertai perbincangan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2010 dan saya fikir banyak pandangan-pandangan Ahli-ahli Yang Berhormat yang dapat memberikan input kepada kita untuk menambah baik perkhidmatan Kementerian Pengangkutan khususnya berkait rapat dengan sektor maritim.

Seperti mana yang saya jelaskan di dalam pembentangan sebentar tadi bahawa sebenarnya Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ataupun OPS 1952 ini adalah merupakan undang-undang yang berkait dengan pendaftaran kapal, pelesenan kapal domestik, kawal seliaan terhadap nakhoda dan pelaut, keselamatan pelayaran dan penyediaan alat bantuan pelayaran, keselamatan kapal dagang dan kapal penumpang, pencemaran dari kapal, liabiliti dan lain-lain yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.

■1710

Dengan sebab itu, saya ingin menjelaskan di sini bahawa di antara tujuan-tujuan yang menyebabkan kita mengadakan pindaan terhadap akta ini ialah yang penting sekali dalam pindaan yang kita buat pada kali ini adalah bertujuan untuk menggantikan rejim liabiliti pemunya kapal sedia ada iaitu *International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships 1957* (LLSGS 1957) dengan rejim yang terkini iaitu *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (Amendment) by the Protocol of 1996* (LLMC 1996).

Jadi ingin saya nyatakan di sini kepada Ahli-ahli Yang Berhormat bahawa sebagai anggota Majlis di dalam IMO bahawa kita Malaysia adalah salah satu daripada anggota Majlis *International Maritime Organization*. Maka banyak konvensyen-konvensyen yang telah dikeluarkan atau dicetuskan oleh pertubuhan antarabangsa ini yang merupakan satu daripada undang-undang ataupun peraturan-peraturan kawal selia bagi industri maritim ini maka kita sebagai salah satu daripada negara anggota dan juga salah satu daripada Ahli Majlis dalam IMO ini adalah mengambil ataupun meratifikasi undang-undang ini dan melaksanakan undang-undang ini di Malaysia.

Seperti mana kita tahu bahawa Malaysia adalah merupakan sebuah negara perdagangan dan kita adalah merupakan salah satu daripada pemain yang penting dalam industri perkapalan dan pelabuhan. Seperti mana yang ingin saya jelaskan di sini bahawa pelabuhan di Malaysia misalnya Pelabuhan Klang adalah ke-13 terbesar di dunia dan Pelabuhan Tanjung Pelepas adalah 17 terbesar di dunia. Ini membuktikan bahawa industri maritim adalah merupakan sesuatu industri yang penting dan sebagai negara perdagangan yang ke-17 terbesar di dunia juga.

Ini menyebabkan kita memerlukan satu tindakan untuk menambah baik di dalam sektor perkapalan kita supaya – seperti mana kita tahu bahawa perdagangan adalah menggunakan medium ataupun kaedah pengangkutan menggunakan perkapalan bagi mengeksport barang-barang dan juga mengimport barang-barang dari negara kita ke luar negara dan daripada luar negara ke negara kita.

Selain daripada itu undang-undang OPS 1997 juga ini ialah mengemaskinikan peruntukan berhubung dengan pencemaran dari laut. Selaras dengan peruntukan-peruntukan ini berkaitan dengan konvensyen antarabangsa. Seperti mana yang saya ingin jelaskan bahawa pencemaran laut ini adalah merupakan sesuatu isu yang penting kerana ianya boleh menjejaskan ekonomi negara kita dan kita harus mengambil peraturan-peraturan dan pendekatan baru supaya untuk melindungi alam sekitar kita.

Dan seterusnya memastikan supaya kapal-kapal dari luar yang datang ke negara ini tidak sesuka hati mencemarkan alam sekitar dan laut kita yang boleh menjejaskan ekonomi negara kita.

Selain daripada itu, tujuan asal pindaan ini juga adalah untuk memperuntukkan keperluan bagi pemunya kapal menyediakan insurans atau sekuriti kewangan bagi tujuan tuntutan kematian, kecederaan dan peninggalan pelaut. Seperti mana yang kita tahu bahawa selama ini kapal-kapal kita walaupun sebahagian besar kapal-kapal kita sebenarnya khususnya kapal-kapal komersial yang besar telah pun mematuhi peruntukan ini kerana mereka juga tertakluk kepada peruntukan ini di negara-negara lain. Kalau mereka pergi atau belayar ke negara-negara lain maka mereka tertakluk kepada peruntukan yang sama. Akan tetapi, kita harus menjadikan..., mewujudkan satu perundangan selaras dengan konvensyen-konvensyen ini supaya bukan sahaja kapal-kapal kita yang mematuhi peraturan ini tetapi juga kapal-kapal asing yang datang ke negara kita.

Iaitu untuk memastikan bahawa satu sekuriti insurans atau insurans atau sekuriti kewangan diwujudkan bagi mengelakkan atau bagi melindungi pelawat-pelawat kita supaya mereka yang bekerja di dalam sektor maritim atau perkapalan saudagar ini akan terlindung kebajikan mereka. Saya ingin menjelaskan di sini bahawa 30,000 daripada rakyat Malaysia adalah merupakan mereka yang berkhidmat di dalam sektor perkapalan ini dan mereka haruslah dilindungi kerana ada juga kes-kes khususnya apabila berlaku masalah-masalah krisis ekonomi maka ramai daripada mereka-mereka ini yang ditinggalkan ataupun apabila syarikat itu mengalami *bankruptcy* maka kapal-kapal tersebut ditinggalkan dan kebajikan mereka tidak dijaga, gaji mereka tidak dibayar dan juga pampasan yang sewajarnya tidak diberikan kepada mereka. Dengan mandatori insurans ini maka ianya akan dapat melindungi kepentingan mereka.

Selain daripada itu, tujuan pindaan ini ialah untuk meletakkan liabiliti dan memperuntukkan keperluan insurans atau sekuriti kewangan bagi mencari, menanda dan mengalihkan *wreck* ke atas pemunya kapal. Seperti mana yang kita tahu bahawa *wreck* ataupun kapal karam ini adalah merupakan salah satu daripada masalah yang boleh menghalang ataupun menyebabkan gangguan kepada keselamatan pelayaran ataupun satu *navigation hazards*. Sekiranya kita tidak mengenakan keperluan mandatori ini maka kerajaanlah yang terpaksa menggunakan wang rakyat ataupun menggunakan peruntukan-peruntukan kerajaan untuk mengalihkan *wreck* ini ataupun kapal karam ini. Sekiranya ianya berlaku di perairan kita. Ini merupakan satu kerugian kerana sepatutnya syarikat-syarikat ini apabila mereka dikenakan mandatori insurans maka merekalah yang bertanggungjawab untuk mengalihkannya iaitu dengan menggunakan peruntukan perlindungan insurans yang mereka beli untuk maksud tersebut.

Selain daripada itu, pindaan ini juga adalah bertujuan untuk mengemas kini kadar denda tertentu mengikut kadar semasa memandangkan bahawa seperti mana kita tahu bahawa konvensyen yang terpakai bagi kadar-kadar denda yang terpakai di sini adalah merupakan denda yang *out dated*. Mengikut kenaikan ini juga adalah sejajar dengan kos penggantian ataupun pembaikan semasa kerana sebahagian daripada alat-alat pelayaran ini yang seperti *light house* adalah mempunyai – untuk mengadakan ataupun mewujudkan alat-alat bantuan pelayaran ini adalah melibatkan kos yang besar sedangkan mengikut peruntukan sedia ada di dalam undang-undang ini ianya mengenakan denda yang terlalu sedikit. Misalnya bagi *damage to light house* hanyalah dalam kadar sedia ada hanyalah lebih kurang RM500,000 denda yang dikenakan kepada sesiapa ataupun kapal-kapal yang merosakkan *light house*. Sedangkan untuk membina satu *light house* yang *premier*...

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: [Bangun]

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Ianya melibatkan kos sekurang-kurang RM23 juta dan demikian juga *beacon* yang melibatkan kos lebih kurang RM3 juta. Ini adalah merupakan satu keperluan bagi kita untuk mencadangkan satu kadar denda yang lebih serasi iaitu mengenakan denda RM50,000 bagi...

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Ini...

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Mereka-mereka yang...

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Minta laluan.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Mengadakan *damage* kepada *light house* dan juga mengenakan *imprisonment* bagi dua tahun sekiranya melakukan kesalahan yang sebegitu. Terima kasih. Sila

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Terima kasih. Saya dengar daripada wakil Yang Berhormat Menteri membacakan dalam Dewan ini. Akan tetapi, pengalaman saya dengan Kementerian Pengangkutan mereka langsung tidak mementingkan kehendak rakyat. Apabila cerita tentang denda ini semua saya teringat tentang janji Kementerian Pengangkutan bahawa mereka-mereka yang disaman, saman ekor khususnya tidak di...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, kita cerita mengenai kapal.

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Saya mahu tahu, ini adakah mereka akan sama seperti itu atau tidak? Jadi saya minta ini. Jadi Yang Berhormat Timbalan Menteri, saya ingin tahu janji Kementerian Pengangkutan bahawa mereka-mereka yang saman ekor ini mereka tidak akan dikenakan *blacklist* dan sebagainya tetapi bila rakyat pergi ke JPJ masih lagi dikenakan *blacklist* khususnya saya sendiri. Jadi, ini tinggal janji sahaja.

■1720

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

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Mereka tidak tunaikan keputusan Kabinet ataupun keputusan dasar kerajaan negara. Jadi, apakah akta yang sedang dibaca oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri sama seperti itu di mana memesongkan. Oleh itu, saya harap Yang Berhormat Timbalan Menteri beri satu jawapan sebab JPJ sendiri tidak ikut. Ini pula bidang laut. Yang Berhormat Timbalan Menteri kena sedar...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Padang Serai.

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Bahawa seorang Menteri itu bertanggungjawab terhadap rakyat dan akan mengambil tindakan dan *immediately suspend all the* saman ekor punya *blacklisting*, sebab Yang Berhormat Timbalan Menteri suka main-main. Dalam janji satu, di luar JPJ semua masih lagi ikut *blacklist*.

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

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Mereka langsung tidak prihatin.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Tidak sesuai dengan rang undang-undang Yang Berhormat.

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Sama juga kereta Tuan Yang di-Pertua pun mungkin tidak boleh ambil *road tax* nanti.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Ya.

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Jadi, Yang Berhormat Timbalan Menteri saya minta jawapan yang bernas dan betul dan juga pegawai akan ikut telunjuk Yang Berhormat Timbalan Menteri. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, jawab yang berkenaan dengan kapal Yang Berhormat.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat Padang Serai, saya fikir beliau terkeluar daripada perbincangan yang asal kerana beliau mungkin tidak terlibat pada peringkat awal.

Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, saya tidak akan terkeluar kalau Yang Berhormat Timbalan Menteri dan Menteri melakukan kerja dengan baik. Kalau saya terkeluar kerana kerja tidak dibuat dengan betul.

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

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat Tenggara ada membangkitkan isu berkaitan dengan kenapa tidak dibuat pindaan pada tahun 2007 berkaitan dengan perkara yang sama. Untuk makluman Yang Berhormat, pindaan *ops* 1992 yang dibuat pada tahun 2002 adalah berkaitan dengan *security* kapal dan pelabuhan.

Pada ketika itu Malaysia belum menerima pakai konvensyen baru LLMC 1996 dan Konvensyen MARPOL 73/78 Annex VI dan oleh sebab itu pada ketika itu pindaan tidak dibuat. Untuk makluman Yang Berhormat, seperti mana yang ingin saya nyatakan di sini bahawa akta ini akan dipinda dari semasa ke semasa sekiranya terdapat peruntukan-peruntukan ataupun perkara-perkara baru yang difikirkan penting untuk kepentingan rakyat dan negara kita.

Yang Berhormat Tenggara juga ada membangkitkan tentang langkah mengatasi masalah pelanggaran ataupun kemalangan. Untuk makluman Yang Berhormat bahawa kes pelanggaran yang telah dicatatkan pada tahun 2009 ialah sebanyak 10 kes dan pada tahun 2010 adalah lima kes. Dalam soal ini, untuk mempertingkatkan lagi keselamatan di perairan dan di laut kita, maka pihak kementerian sentiasa mempertingkatkan alat-alat bantuan pelayaran di perairan Malaysia contohnya dengan mengadakan boya *vessel traffic system* yang dilaksanakan 24 jam sehari, rumah api, *beacon*, *automatic identification system*.

Selain daripada itu Jabatan Laut juga untuk makluman Yang Berhormat membelanjakan hampir RM40 juta setahun bagi maksud memastikan keselamatan di perairan kita. Selain daripada itu, untuk makluman Yang Berhormat juga bahawa pihak APMM iaitu merupakan satu agensi maritim yang telah diwujudkan melalui Parlimen ini, iaitu bertujuan untuk menguatkuasakan perundangan dan penguatkuasaan di laut di bawah Jabatan Perdana Menteri adalah merupakan agensi yang bertanggungjawab bagi menguatkuasakan apa juga peraturan-peraturan dan juga perundangan-perundangan yang berkaitan dengan penguatkuasaan di laut.

Yang Berhormat Tenggara juga ada membangkitkan berkaitan dengan langkah untuk meningkatkan kapasiti dan kompetensi pelaut. Untuk makluman Yang Berhormat, Institut Jabatan Laut memang telah ditubuhkan di kompetensi untuk pegawai-pegawai Jabatan Laut. Institusi Jabatan Laut telah ditubuhkan dan beroperasi pada 2009 dan ianya diadakan di Pelabuhan Klang. Ini adalah bertujuan untuk meningkatkan kapasiti dan keupayaan bagi pegawai-pegawai Jabatan Laut supaya mereka sentiasa mempunyai kompetensi yang tinggi untuk mengendalikan kes-kes berkaitan dengan keselamatan dan juga kerja-kerja yang berkaitan dengan bidang tugas mereka.

Yang Berhormat Labuan ada membangkitkan berkaitan dengan kapal karam ataupun *wreck*. Di dalam pindaan ini, memang perkara, masalah kapal karam ini adalah merupakan salah satu elemen yang penting yang akan kita berikan perhatian dan akan diselesaikan melalui perundangan yang diwujudkan ini, iaitu dengan memberikan peruntukan mandatori atau wajib insurans kepada semua kapal iaitu kapal-kapal 300 tan ke atas, iaitu meletakkan risiko pengalihan *wreck* kepada syarikat insurans dan kita mewajibkan semua syarikat tempatan khususnya yang mempunyai 300 tan ke atas untuk diinsuranskan.

Dengan adanya insurans ini, maka kita dapat memastikan bahawa sekiranya berlaku karam di laut bagi kapal-kapal ini, maka ianya tidak menjadi satu halangan kepada pelayaran dan boleh menyebabkan kemalangan. Dengan adanya insurans ini kita dapat menjimatkan wang kerajaan. Kerajaan tidak perlu berbelanja. Jabatan Laut tidak perlu mendapatkan peruntukan-peruntukan bagi maksud tersebut, iaitu misalnya untuk mengalihkan *wreck* ini daripada menghalang laluan navigasi pelayaran kita.

Untuk makluman Yang Berhormat jumlah *wreck* yang telah dialihkan dan dikenal pasti di Malaysia ialah sebanyak 80 iaitu di Semenanjung Malaysia 33, Labuan 4, Sarawak 39 dan Sabah 4. Jadi...

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Yang Berhormat, sedikit penjelasan. Tentang *wreck removal* ini untuk kita buat *salvage*, untuk memindahkan kapal-kapal yang tenggelam seperti mana yang dinyatakan sudah banyak dilaksanakan oleh kerajaan.

Kalau boleh, berapakah kos yang telah pun ditanggung oleh kerajaan selama ini untuk memindahkan kapal-kapal yang tenggelam terutamanya yang ada di pelabuhan? Terima kasih.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Untuk makluman Yang Berhormat, setakat maklumat yang saya ada di sini kos pengalihan tujuh buah *barge* dan kapal yang telah dilakukan ialah sebanyak RM4.299 juta. Akan tetapi, saya akan bekalkan kepada Yang Berhormat sekiranya ada maklumat yang lebih *detail* berkaitan dengan ini. Saya ingin nyatakan di sini bahawa kes kapal karam ini memang serius di kebanyakan perairan kita. Saya lihat misalnya di Labuan sendiri ada tiga kapal karam yang masih lagi belum dialihkan, iaitu yang terdapat di *shore based of* Pulau Kuraman iaitu Arnon Vessel dan satu lagi di *near brown and road jetty* yang karam pada tahun 1992 dan Pantai Mawila 2, *MV Likas Venture* dan 1997 *Off Tanjong Taras* iaitu MV...

Ini adalah merupakan bukti-bukti bahawa memang masalah *wreck* ini adalah satu masalah yang serius dan sekiranya ianya berada di perairan antarabangsa khususnya di laluan-laluan penting seperti di Selat Melaka, maka ianya boleh memberikan *hazard* ataupun masalah keselamatan kepada pelayar-pelayar.

Yang Berhormat Labuan dan rakan-rakan yang lain juga ada membangkitkan berkaitan dengan perlunya pembangunan *human resource* bagi pelaut-pelaut ataupun maritim. Memang menjadi satu matlamat jabatan ini atau kementerian ini untuk melihat lebih ramai rakyat Malaysia yang terlibat di dalam industri pelayaran ini kerana seperti mana yang kita tahu, Yang Berhormat juga sedia maklum sebagai seorang yang mempunyai pengalaman yang luas di dalam bidang industri maritim, memang karier ini adalah merupakan satu karier yang menjanjikan pulangan pendapatan yang tinggi.

Walau bagaimanapun seperti mana yang kita tahu bahawa isu yang penting ialah isu *sponsorship*. Seperti mana yang kita tahu bahawa kita juga mengharapkan lebih banyak syarikat yang terlibat untuk memberikan *sponsorship* kepada pelajar-pelajar yang ingin belajar di dalam bidang ini. Ini kerana yang penting di sini apabila mereka menamatkan pengajian mereka, mereka dapat bekerja.

■1730

Saya lihat syarikat yang begitu aktif untuk menaja pelajar-pelajar ini ialah MISC. Bagaimanapun syarikat-syarikat lain memang digalakkan dan kita tidak menggalakkan *pinching human resource* dan juga penggunaan pulau-pulau asing ini adalah merupakan sesuatu yang agak membimbangkan kita juga. Saya sendiri telah meminta kepada Jabatan Laut supaya mengadakan *career talks* dan juga pameran-pameran supaya lebih ramai rakyat Malaysia khususnya anak-anak muda yang berminat di dalam karier ini.

[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]

Walaupun begitu kita dapati memang ada juga kekangan-kekangan kerana ramai juga anak-anak muda ini apabila ianya melibatkan *home away* yang terlalu lama mungkin ramai yang tidak terlalu berminat tetapi kita harus mengambil tindakan-tindakan. Selain daripada ALAM iaitu merupakan satu akademi laut Malaysia yang terunggul yang melatih bukan sahaja pelaut-pelaut yang terdapat di Melaka dan Terengganu yang menawarkan diploma dan sijil tetapi juga kita ada institut yang ditauliahkan oleh Jabatan Laut di semua peringkat iaitu setakat ini kita ada 26 buah institut latihan yang ditauliahkan oleh Jabatan Laut. Selain daripada yang mengeluarkan sijil-sijil oleh Jabatan Laut bagi memberikan sijil kompetensi kepada mereka.

Kita juga di Universiti Malaysia Terengganu ada juga satu kursus yang diwujudkan iaitu pengurusan maritim dan Universiti Teknologi Malaysia juga ada menawarkan kursus kejuruteraan maritim. Bagaimana pun ramai juga pelajar-pelajar yang belajar di luar negara. Saya percaya Yang Berhormat adalah salah seorang daripadanya yang belajar di luar negara dalam bidang maritim. Begitu juga ramai pegawai-pegawai kerajaan yang kita hantar dan taja mereka belajar di luar negara khususnya di *World Maritime University*.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, kesian Yang Berhormat Kepong berdiri dari tadi. Kalau tidak keberatan.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Sila.

Tuan Yang di-Pertua: Sila Yang Berhormat Kepong.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Tuan Yang di-Pertua, penjelasan Yang Berhormat Kudat. Apa yang dijawab tadi memang penting. Kita perlu ada latihan pelaut – *training of seafarers*. Boleh kah Yang Berhormat terangkan, apakah peruntukan setiap tahun selain daripada usaha syarikat swasta, apakah peruntukan daripada kerajaan?

Di sini Tuan Yang di-Pertua, masalah bantuan daripada kerajaan. Saya tidak mahu menggalakkan kita memberi bantuan secara langsung kepada industri ini kerana kita hendak menggalakkan kemampuan untuk bersaing. Akan tetapi yang pentingnya latihan itu kita boleh bantu. Apakah peruntukan? Ini memang penting. Selain daripada itu, Yang Berhormat tadi ada menyebut mengenai *pinching of officers* dan sebagainya yang mengambil *master, chief officer, chief engineer* dan sebagainya daripada satu ke satu syarikat dan sebagainya. Apakah kedudukan sekarang? Kedudukan di Malaysia dengan sumber manusia kita di peringkat *master, chief officer* dan *chief engineer* dengan kejadian *pinching* yang disebutkan oleh Yang Berhormat tadi.

Adakah ini serius di Malaysia dan macam mana dengan sijil kompetensi di Malaysia? Apakah tahap sijil kompetensi setiap tahun dan berapakah bilangan sijil kompetensi? Tuan Yang di-Pertua, saya sebutkan di sini kerana kalau kita dapat bantu secara tidak langsung seperti ini untuk mewujudkan lebih ramai pelaut yang berkualiti dan mempunyai sijil kompetensi yang ditauliahkan oleh kerajaan.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Terima kasih Yang Berhormat. Seperti mana yang saya jelaskan tadi bahawa saya memang tidak ada angkanya di sini. Yang Berhormat, saya boleh bagi Yang Berhormat secara bertulis berapa jumlah yang telah dilatih secara keseluruhan. Akan tetapi seperti yang saya jelaskan tadi bahawa kita ada 30,000 orang rakyat Malaysia yang berkhidmat di dalam sektor perkapalan saudagar ini.

Oleh sebab itu bagaimana pun saya ingin nyatakan di sini bahawa masalah *pinching* ini memang di mana-mana industri pun berlaku dan sebab itu kita minta supaya *sponsorship* syarikat-syarikat ini *sponsor* belia-belie kita untuk mendapatkan kemahiran dan sijil-sijil tertentu khususnya melalui Akademi Laut Malaysia. Nampaknya yang paling aktif mengambil adalah yang terdiri daripada MISC iaitu sebuah syarikat Petronas yang begitu besar. Setiap tahun kita melatih lebih kurang 500 orang. Sekarang kalau tidak silap seramai 500 orang sedang dilatih di ALAM. Ini tidak termasuk lagi institut-institut lain yang ditauliahkan...

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: [Bangun]

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Kita berharap supaya *private sector* juga boleh memainkan peranan yang penting untuk mewujudkan akademi laut ini kerana bukan sahaja untuk kepentingan rakyat Malaysia ataupun keperluan industri di Malaysia tetapi juga untuk kepentingan negara luar. Seperti mana Yang Berhormat Labuan tadi ada mengatakan bahawa memang sijil-sijil kita ini laku kerana kita *accredited* dengan British. Jadi memang saya pun telah meminta ALAM supaya - semasa lawatan saya ke Sungai Udang baru-baru ini di ALAM saya telah pun membawa pandangan ini kepada mereka supaya boleh menjadikan ianya sebagai satu *regional centre* bagi latihan pelaut-pelaut supaya kita tidak bergantung sepenuhnya kepada pelaut-pelaut.

Bagaimanapun bagi bantuan dari kerajaan ini saya harap JPA – saya tidak tahu berapa ramai yang ditaja oleh JPA, MARA atau agensi lain untuk menjadikan mereka pelaut. Terima kasih.

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Sedikit penjelasan Yang Berhormat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Seperti mana yang kita lihat di pusat-pusat pengajian tinggi yang lain, kita telah pun berusaha melalui *sponsorship* daripada JPA, MARA dan yang lain-lain di mana yang terbaru adalah kita gunakan PTPTN. Kenapa kementerian tidak mengusahakan supaya untuk latihan-latihan kepelautan ini untuk *seafarers* punya latihan.

Kita juga boleh meminjam daripada PTPTN supaya peminat-peminat untuk menyertai kursus kepelautan ini mendapat peluang supaya mereka juga diberikan pinjaman yang sedemikian, pinjaman yang lebih mudah supaya mereka dapat belajar. Ini kerana kalau kita lihat peluang-peluang di laut ini cukup jauh lebih baik daripada yang di darat kalau kita lihat sentiasa menunggu mereka yang lulus untuk dimasukkan di kapal-kapal dagang terutamanya yang ada di Malaysia sekarang yang kita masih mengimport ataupun meminjam daripada negara luar untuk bekerja di kapal kita. Terima kasih.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Satu pendapat yang saya juga bersetuju dan kita ambil maklum pandangan Yang Berhormat. Saya tidak pasti sama ada PTPTN ada memberikan pinjaman kepada pelajar-pelajar yang terlibat dalam mempelajari untuk menjadi pelaut ini tetapi kita akan lihat – memang saya sendiri telah memberikan satu pandangan yang serius kepada ALAM...

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: [Bangun]

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Dalam lawatan saya, saya telah mengatakan kepada mereka kita tidak boleh berada di tahap yang sekarang kerana Malaysia sudah menjadi *education hub* dan kita boleh bukan sahaja untuk kepentingan rakyat kita tetapi juga adalah untuk kepentingan luar negara.

Yang Berhormat Labuan juga ada mencadangkan supaya Labuan menjadi *port hub* dan ini satu cadangan yang melibatkan kajian yang menyeluruh seperti mana yang saya ingin menyatakan di sini bahawa sememangnya BIMP-EAGA adalah merupakan satu *region* yang boleh diberikan perhatian dan banyak usaha-usaha yang telah dibuat ke arah itu tetapi nampaknya belum begitu membuahkan hasil kerana kerjasama yang rapat juga harus dijana bagi menuju ke arah itu. Akan tetapi ini adalah merupakan satu pandangan yang baik dan kita akan melihat bagaimana dari segi *comprehensive planning*. Sila.

■1740

Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya pendek sahaja sebab tidak sempat hendak bahas rang undang-undang ini. Selain daripada insurans, pinjaman, hal perkapalan ini dari segi keselamatan Yang Berhormat saya hendak tanya apakah kapal-kapal dagang ini tetapi kena melalui persetujuan konvensyen antarabangsa supaya kapal-kapal ini juga boleh membawa senjata untuk keselamatan seperti serangan lanun oleh Somalia kita tengok semakin menjadi-jadi. Jadi kita mengharapkan kepada pihak lain untuk menjaga keselamatan kapal-kapal dagang ini dan saya pun hairan macam mana lanun-lanun Somalia ini boleh rampas kapal-kapal ini sebab Yang Berhormat Sri Gading saya tengok lanun Somalia ini kecil-kecil sahaja. Kurus, kecil, makan pun tidak cukup. Jadi macam mana dia boleh rampas kapal-kapal yang kecil ini. Saya tidak boleh hendak fikir.

Tuan Yang di-Pertua: Cili padi Yang Berhormat kecil tapi pedas.

Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]: [Ketawa] Terima kasih. Jadi saya hendak...

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat pun bukan besar sangat tetapi ada 'ong'.

Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]: [Ketawa] Saya besar Tuan Yang di-Pertua cuma pendek sahaja... [Ketawa] Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Tuan Yang di-Pertua, berkaitan dengan soal keselamatan yang melibatkan pelanunan ini sebenarnya di bawah bidang kuasa Majlis Keselamatan Negara, APMM dan juga agensi-agensis seperti tentera adalah terlibat di dalam usaha untuk membasmi pelanunan ini. Walau bagaimanapun, ingin saya nyatakan di sini bahawa setakat ini IMO (*International Maritime Convention*) belum ada peraturan-peraturan untuk membenarkan kapal-kapal dagang ini untuk menyediakan senjata di kapal-kapal tersebut kerana mungkin ada sebab-sebab tertentu. Misalnya mungkin juga anak-anak kapal boleh *hijack* kapal tersebut sekiranya ada senjata. Itu mungkin. Itu satu andaian.

Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]: ...Akan tetapi Yang Berhormat tidaklah kata kena bawa senjata-senjata yang canggih-canggih. Tidak semua.

Katakan sebuah kapal diizinkan dua, tiga orang dipilih untuk dalam konteks keselamatan dan mereka ini mesti diberi latihan yang cukup. Jadi pihak kapal-kapal pedagang wajib mengambil mereka ini untuk keselamatan mereka kerana mereka sudah dilatih dari segi penggunaan senjata dan terhad. Saya tengok tidak ada lanun, di Somalia sahaja. Untuk lawan Somalia sahaja. Bukan apa sangat pun. Jadi saya rasa taklah susah sangat.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Terima kasih Yang Berhormat. Mungkin itu satu pandangan yang boleh dipertimbangkan oleh *International Maritime Organization* kerana apabila ada satu konvensyen yang diwujudkan mengenai perkara ini maka saya percaya semua negara yang terlibat sebagai ahli akan meratifikasikannya dan akan melaksanakannya...

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: [Bangun]

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat...

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Sila.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Terima kasih. Saya hendak tahu ada tidak di pusat-pusat latihan pelaut Yang Berhormat sebutkan tadi menerima pemindahan aset daripada Kementerian Pertahanan sebagaimana yang diberitahu oleh Menteri Pertahanan ada beberapa kategori aset-aset di bawah Kementerian Pertahanan telah diberi dan dipindahkan kepada agensi-agensi yang ada kena-mengena dengan *maritime* termasuk pusat-pusat latihan dan saya hendak tahu *confirmation* daripada Yang Berhormat ada atau tidak perkara itu.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Yang Berhormat saya tidak ada maklumat mengenai perkara itu. Saya akan siasat saya akan berikan maklumat kepada Yang Berhormat selepas ini.

Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]: Secara bertulis ya? Terima kasih.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat Kepong ada memberikan cadangan-cadangan yang baik juga walaupun berbelit-belit tetapi berkaitan dengan peningkatan pengurusan yang lebih cekap ini satu pandangan yang baik. Saya percaya khususnya industri perkapalan dan juga industri pelabuhan kita ataupun pelabuhan-pelabuhan kita haruslah meningkatkan kapasiti untuk melonjakkan ekonomi negara kita.

Saya ingin nyatakan di sini seperti saya ingin mengesahkan apa yang telah dinyatakan oleh Yang Berhormat Kepong bahawa Port Klang sekarang adalah merupakan pelabuhan yang telah menduduki posisi ke-13 dalam senarai *World Container Port Ranking* dengan kendalian 8.871 juta TEUs dan PTP pula berada di tempat ke-17 di dunia iaitu 6.53 juta TEUs dan ini adalah merupakan satu pencapaian yang cemerlang bagi negara kita dan ini berkait rapat dengan kemajuan ekonomi kita. Seperti mana yang kita tahu bahawa Malaysia adalah negara ke-17 negara terbesar perdagangan dunia dengan *volume* perdagangan yang melebihi satu trilion dan ini merupakan satu bukti bahawa ekonomi negara kita dalam keadaan yang sihat dan kita adalah merupakan pemain yang penting dalam industri perdagangan dan juga perkapalan di dalam negara ini walaupun syarikat-syarikat ini bukan sahaja melibatkan syarikat tempatan tetapi juga syarikat asing. Terima kasih.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Yang Berhormat telah memberikan kedudukan pelabuhan-pelabuhan kita dalam ranking yang agak baik dalam kesibukan dan pengendalian kargo yang melibatkan lebih daripada kalau contohnya di Port Klang lebih daripada 16,000 TEUs sehari misalnya. Jadi ada atau tidak cadangan yang dibuat oleh pihak kementerian dalam memastikan urusan pengendalian kargo yang dirasakan dalam konteks keadaan pada hari ini yang dirasakan cukup mencabar supaya pihak Kastam, ini bukan saya tengok dalam konteks yang tidak baik, dalam konteks yang baik dapat mengawal selia sepenuhnya termasuk kargo-kargo ke negara kita.

Ini supaya tidak ada kemasukan kargo yang diragui dan juga kemasukan kargo haram dengan menggunakan sistem seperti baru seperti RFID GPS dan GPS. Ada atau tidak cadangan yang dibuat oleh pihak kementerian setakat ini?

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Terima kasih Yang Berhormat. Memang kita melihat keperluan tentang perkara ini memang ada satu inisiatif yang saya akan beritahu kemudian iaitu berkaitan dengan mega port inisiatif yang akan saya beritahu kemudian. Ini adalah antara perkara-perkara yang sebenarnya diberikan perhatian kerana seperti mana yang saya jelaskan tadi bahawa sebagai satu pelabuhan yang penting di dunia kita haruslah bukan sahaja dapat menjaga kepentingan negara kita tetapi juga dapat menjaga kepentingan rakan-rakan dagang kita yang menggunakan pelabuhan kita.

Oleh sebab itu dalam keadaan tertentu kita sentiasa memastikan bahawa aspek keselamatan, pentadbiran, pengawalseliaan di pelabuhan-pelabuhan kita di tahap yang begitu tinggi kerana sekiranya kita tidak dapat menguat kuasa atau mengawal selianya dengan baik saya percaya ianya akan menjejaskan perdagangan dan ekonomi kita. Dalam soal ini kita dapat melihat bahawa usaha-usaha penambahbaikan sentiasa dilakukan iaitu khususnya meningkatkan dari segi kapasiti penguatkuasaan dan mungkin banyak juga agensi lain yang harus memberi bantuan untuk menjayakan program ini.

Yang Berhormat Kepong juga ada membangkitkan adakah bantuan kewangan kepada industri perkapalan. Untuk makluman Yang Berhormat, sebenarnya sektor perkapalan ini adalah merupakan sektor yang telah mendapat pengecualian *income tax* iaitu kapal-kapal tertentu diberikan pengecualian cukai iaitu di mana bagi membolehkan selain daripada itu *shipping fund* juga telah ditubuhkan bagi membolehkan *financing* diberikan kepada pemilik-pemilik kapal. Jadi ini adalah antara insentif yang diberikan iaitu syarikat-syarikat yang mengendalikan syarikat perkapalan Malaysia ini adalah syarikat-syarikat yang dikecualikan daripada cukai, *tax exempted companies* sebab seperti mana yang kita tahu bahawa pelaburan di dalam industri perkapalan ini adalah melibatkan kos yang begitu besar yang melibatkan jumlah pelaburan yang besar kerana kapal-kapal yang dibeli juga dan juga keperluan-keperluan di dalamnya begitu mahal.

Oleh sebab itu kerajaan untuk menggalakkan industri perkapalan di negara ini yang juga merupakan salah satu daripada *promoted industry* yang kita ingin ketengahkan supaya ramai rakyat Malaysia yang menceburi dalam bidang ini maka kerajaan memberikan bantuan ataupun *tax incentive* ataupun pelepasan cukai, tidak mengenakan cukai kepada syarikat-syarikat yang mengendalikan syarikat perkapalan.

Yang berkaitan dengan *wreck* yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat telah pun saya jawab tadi iaitu setakat ini berkaitan dengan jumlah kapal yang didaftar mengikut apa yang saya diberitahu bilangan kapal melebihi 4,000 buah kapal yang didaftarkan di dalam negara ini. Selain daripada itu, Yang Berhormat Kepong juga membangkitkan tentang kesan *flags of convenience*.

■1750

Sebenarnya tidak ada kesan kapal-kapal *flags of convenience* kerana semua kapal perlu mematuhi peraturan dan standard yang kita wujud dan kuatkuasakan. Oleh sebab itu kita juga menjalani *port state control* bagi memastikan kapal yang berlabuh atau datang mengunjungi, *call* ke pelabuhan-pelabuhan kita mematuhi semua undang-undang dan peraturan yang terdapat di dalam negara kita.

Yang Berhormat Kepong ada bangkit dan beberapa Ahli Yang Berhormat tadi termasuklah Yang Berhormat Putatan yang membangkitkan berkaitan dengan Dasar Kabotaj. Saya ingin nyatakan di sini Ahli-ahli Yang Berhormat, sebenarnya kebimbangan ini lahir banyak khususnya bagi masyarakat di Sabah. Memang sebagai rakyat Sabah sendiri pun, saya juga sentiasa melihat kepada masalah ini dan mengambil perhatian terhadap masalah ini sekiranya terdapat ruang-ruang tertentu di mana dasar ini, adakah ianya sebenarnya menjadi satu punca kepada kenaikan harga barang-barang yang didakwa oleh pihak-pihak tertentu di Sabah atau Sarawak...

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: [Bangun]

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: [Bangun]

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Akan tetapi sebenarnya ingin saya nyatakan di sini. Yang Berhormat, saya jelaskan dulu baru Yang Berhormat tanya. Sebenarnya saya ingin jelaskan di sini bahawa tidak ada halangan sebenarnya dalam dasar yang ada ini, tidak ada halangan bagi kapal-kapal untuk datang *direct* ke Sabah, *call to* Sabah, tidak ada halangan. Kalau kapal daripada Hong Kong mahu *direct* ke Sabah, boleh, sama ada kapal kontena, kargo atau apa kapal pun, *they can go direct*, tidak ada halangan. Cuma apabila - demikian juga kapal kontena. Kalau kapal kontena tersebut misalnya, membawa *mother ship*nya, *anchor* di Pelabuhan Klang dan ia membuat *transshipment* menggunakan kapal-kapal kecil sebab *mother ship* ini besar. Jadi, apabila ia hendak *distribute* kontennya, ia menggunakan kapal yang bersaiz lebih kecil.

Mereka juga tidak dihalang untuk menggunakan kapal mereka sendiri atau kapal asing, tidak ada halangan. Mereka boleh *load* ke kapal kecil untuk dibawa ke Sabah Sarawak menggunakan kontena. Cuma yang ada halangan ialah berkaitan kargo-kargo, ini halangan adalah bagi membawa kargo daripada Semenanjung ke Sabah iaitu bawa kargo seperti bawa kereta Proton, bawa barang-barang yang diimport ataupun diambil daripada Semenanjung ke Sabah. Ini kita beri keutamaan, saya boleh nyatakan di sini bahawa ianya adalah untuk memberi keutamaan kepada kapal tempatan menggunakan mekanisme *domestic shipping license*. Mungkin Yang Berhormat Labuan tahu perkara ini. Kita beri *domestic shipping license* tetapi kalau sekiranya tidak ada, kalau tidak mencukupi kapal tempatan, kapal Malaysia tidak mencukupi dan kapal-kapal yang Malaysia ini pun kebanyakannya banyak daripada Sabah dan Sarawak. Dari Sarawak misalnya Shin Yang, Hup Line atau Johan Shipping, dari Sabah - Chong Fui Shipping, mereka inilah yang membawa kargo-kargo daripada Pelabuhan Klang ke Sabah.

Mereka ini adalah anggota MASA ataupun *Malaysian Shipping Association*. Oleh sebab itu apabila mereka membawa kargo-kargo ini, sudah tentulah kita memberikan keutamaan kepada mereka. Tujuannya kerana kita dalam semua negara di dunia pun ada dasar sebegini. Kalau di Amerika pun ada, di Jepun pun ada, kalau di Indonesia dan Thailand tidak dibenarkan langsung tetapi di Malaysia, dalam pengangkutan kargo daripada Semenanjung ke Sabah ini, kargo sahaja, kontena boleh. Ianya harus dibenarkan untuk dibawa masuk. Sebenarnya isu yang penting saya diberitahu ialah berkaitan dengan masalah *turn around*. Ada juga masalah misalnya, *turn around* kapal-kapal di pelabuhan di Sabah disebabkan wujudnya mungkin kurang kecekapan dari segi pemunggahan, *will take longer time* kerana mereka tidak mempunyai kren-kren yang berkapasiti tinggi, ini salah satu.

Kedua, timbul juga masalah kos pengangkutan, *ground transporting* yang lebih tinggi dan juga kos yang melibatkan misalnya, *shipping agents* yang lebih tinggi. Yang kita tidak tahu adalah mereka-mereka yang *profiteering*, pengimport-pengimport yang *profiteering* dan menyatakan bahawa ini adalah berpunca daripada tindakan agensi-agensi perkapalan, inilah kenyataannya. Oleh sebab itu perkara ini apabila kita bincangkan di peringkat kementerian, saya adalah antara salah seorang yang paling vokal untuk melihat perkara ini kerana saya tahu kesannya kepada Sabah dan sehinggalah perkara ini dibawa kepada perbincangan di peringkat *Economic Council* yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri bahawa setelah melihat kepada semua sudut dan *Economic Council* berpendapat bahawa ini bukanlah penyebab kepada kenaikan harga.

Memang ada perbezaan harga barang, sebab itu misalnya, dalam *essential goods*, mungkin Kementerian Domestic Trade ada juga memberikan macam-macam subsidi untuk perkara ini. Akan tetapi walau bagaimanapun, kalau sekiranya ruang itu terbuka untuk ianya dilakukan untuk menambah baik, tiada sebab untuk kementerian ini menambah baik. Cuma itulah saya katakan di sini, cuma kita ingat satu, bahawa apabila berlaku, kalau kita tidak memberikan ruang kepada syarikat tempat, bererti seolah-olah sedangkan syarikat tempatan berkebolehan, maka kita akan beri ruang kepada orang lain.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, sebelum Yang Berhormat jauh ke depan.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Terima kasih.

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, ada pernahkah pihak kementerian mendengar luahan-luahan daripada Persatuan-persatuan Pengguna Sabah, peniaga-peniaga di Sabah, ada pernahkah? Itu satu soalan, tidak pernah? Adakah pernah mendengar, menerima penyelidikan yang dilaksanakan, yang dibuat oleh pihak-pihak pengguna di Sabah, ada? Yang saya tahu, kementerian selalu mendengar daripada MASA, pada setiap kali. Dulu kita pernah berjumpa dengan kementerian dan bersetuju untuk *review*, tiba-tiba sekarang sudah tidak ada, kenapa? Bukan sahaja Dasar Kabotaj Yang Berhormat, *handling charges* di *port-port authority* di Sabah dan Sarawak itu agak berlainan sama sekali. Kenapa? Siapa punya kementerian yang bertanggungjawab soal ini? Apa punya kementerian? Minta maaf, Yang Berhormat pun dari Sabah. Jadi kita semua ini, wakil rakyat ini selalu digasak oleh para pengguna di Sabah. Jadi, ini tanggungjawab kita bersama Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan Malaysia.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Ya, Tuan Yang di-Pertua, saya sedar Yang Berhormat prihatin dan saya juga jauh lebih prihatin tentang masalah ini kerana saya duduk di kementerian ini. Oleh sebab itu saya mendengar tentang semua keluhan ini. Untuk mengatakan bahawa saya tidak pernah berdialog ataupun berbincang dengan Persatuan Pengeluar-pengeluar Sabah yang dipengerusikan oleh Dato' Wong Ken Tau itu tidak benar. Sebenarnya berkali-kali kita mengadakan perbincangan, *over time to time* kita mengadakan perbincangan tetapi dalam masa yang sama saya juga mengatur mereka untuk mengadakan taklimat dari semasa ke semasa untuk sama-sama memahami di antara satu sama lain kerana kita tidak mahu ianya mendapat maklumat yang salah.

Kita dengar pandangan-pandangan MASA dan kita juga mendengar pandangan persatuan pengeluar-pengeluar atau pengilang-pengilang Sabah, *Sabah Manufacturing Association*, kita juga mendengar pandangan mereka. Dalam masa yang sama, saya juga membenarkan mereka mengadakan dialog, perbincangan untuk memahami di antara satu sama lain. Kita tidak bermaksud untuk - tujuan dan tanggungjawab kita adalah untuk memastikan bahawa kebajikan rakyat terpelihara.

Tuan Yang di-Pertua: Macam mana pandangan dari Yang Berhormat Kepong, boleh dengar juga?

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Sedikit Yang Berhormat.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Pandangan pengundi, pandangan rakyat Sabah, saya juga mahu menyelamatkan kerusi saya. Kalau tidak, tidak bertanding lagi... [Ketawa] Itu penting, saya sedar semua ini sebab itu kita membawa sehingga ke peringkat atasan...

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Sedikit.

Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]: Ada faham Yang Berhormat Putatan?

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Yang Berhormat, sedikit.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Kepong dulu.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat Kepong dulu.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Kepong, kalau dalam hal berebut, Yang Berhormat Kepong ketinggalanlah. Sila, sila.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Saya ikut peraturan.

Tuan Yang di-Pertua: Mujur ada Tuan Yang di-Pertua duduk di sini bersimpati dengan Yang Berhormat Kepong. Sila Yang Berhormat Kepong, teruskan.

Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]: Ya, saya ikut peraturan Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, penjelasan.

Saya memang prihatin kepada kabotaj kerana di semua pelosok dunia pun ada kabotaj. Cuma saya berharaplah Yang Berhormat Kudat dapat dengan usaha yang gigih untuk mewujudkan satu kabotaj yang munasabah, yang baik kepada semua pihak. Kalau kita tidak ada kabotaj pun tidak boleh juga. Tidak boleh juga.

■1800

Di sini saya hendak tambah lagi kerana lebih cepat tadi mengenai ranking kita dengan di Pelabuhan Tanjung Pelepas dan juga di Pelabuhan Klang kita. Memang itu baik. Kita mesti kekalkan, bukan sahaja kekalkan. Bolehkah Yang Berhormat mengambil perhatian mengenai keperluan kita untuk mengurangkan *red tape* kita. Pita merah. *Red tape* mesti dikurangkan dan juga *regulatory burden* dan beban peraturan yang banyak sangat.

Kita mestilah kurangkan *regulatory burden* dan juga bila kita mewujudkan *environmental standard* dengan ini. Dengan rang undang-undang yang bakal dibincangkan. *Environmental standard*. Ketiga-tiga ini mesti kita ambil perhatian, Yang Berhormat Kudat. Saya bersimpati dengan isu kabotaj tadi. Kalau tidak, Yang Berhormat Kudat pun menghadapi masalah. Akan tetapi dengan simpati itu juga kita mestilah berusaha untuk mengurangkan *red tape*, *regulatory burden* dan juga *environmental standard*.

Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]: Sedikit, Yang Berhormat, tambahan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Kalau kita lihat mengenai *Malaysian Ship Owners Association* (MASA) ini, memang saya sendiri bukan *ship owner* lah tetapi pernah bekerja di kapal. Apa yang kita lihat mengenai *Cabotage Policy* adalah kargo yang dibawa dari *port to port is nothing to do with ship handling – port handling*. Apa yang kita lihat menyebabkan barang-barang mahal seolah-olah *Cabotage Policy* itu yang menyebabkan barang di Sabah. Saya juga merasakan barang di Labuan lebih mahal daripada di Kota Kinabalu.

Akan tetapi apa yang kita lihat di sini mungkin disebabkan oleh *efficiency* yang berlaku di pelabuhan sehinggakan waktu *handling* itu terlalu lama dan juga melibatkan kos yang tinggi. Inilah yang menyebabkan seolah-olah kos pengangkutan daripada pelabuhan ke pelabuhan yang satu tadi nampak mahal. Sebenarnya kalau kita ikut *Cabotage Policy* adalah kapal yang membawa barang dari satu pelabuhan ke satu pelabuhan yang lain. Itu dia punya *rationya*. Akan tetapi masalah *handling chargers*, kastam *clearance* dan sebagainya itu di luar daripada *Cabotage Policy*.

Jadi, yang kita lihat bukanlah disebabkan *Cabotage Policy* yang membuatkan harga barang mahal tetapi mungkin *efficiency* kita di pelabuhan, sehinggakan kita punya waktu *handling* berbanding dengan Singapura. Kalau kita lihat kontena *handling* di Singapura berbanding dengan kontena *handling* di Malaysia, jauh lebih cepat. Jadi, itulah yang menyebabkan *efficiency*nya dan membuatkan harga barang ataupun sistem pengangkutan itu lebih murah.

Apa halnya kalau *Cabotage Policy* kita tidak kekalkan, satu hari *nanti ship owner association*, *ship owner* yang ada di Malaysia akan tenggelam macam sahaja disebabkan oleh orang-orang lain yang akan masuk. Sebenarnya kalau kita lihat daripada satu pelabuhan ke satu pelabuhan yang lain, harganya lebih kurang sama walaupun *Singaporean* yang bawa. Kalau daripada pelabuhan ke pelabuhan Sabah contohnya, orang Singapura yang bawa berbanding orang Malaysia tetapi harganya tetap sama. Cuma *handling charges* di pelabuhan yang membuatkan harga barang tersebut. Jadi, di seluruh dunia pun ada *Cabotage Policy*. Saya rasa cuma sistem kita kalau boleh diringkaskan sistem *cabotage* itu. Diuruskan dengan baik. Mungkin itu akan memberikan *benefit* kepada rakyat. Terima kasih.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Tuan Yang di-Pertua, memanglah kalau kita berbicara dengan orang yang ada pengetahuan seperti Yang Berhormat Labuan ini mungkin sebagai orang yang memang di dalam industri ini, beliau faham tentang masalah tersebut. Saya masukkan jawapan beliau itu sebagai sebahagian daripada jawapan saya kerana jawapan itu sudah cukup komprehensif untuk menjelaskan apa yang berlaku, kekeliruan berkaitan dengan Dasar Kabotaj ini.

Datuk Ismail Kasim [Arau]: Saya bukan – Yang Berhormat sedikit, sedikit. Tentang *Cabotage Policy*. Yang Berhormat, kalau kita melihat dari segi jarak, *distance*, kita tidak perlu menggunakan laluan ke Singapura.

Kita masih lagi boleh menggunakan untuk Semenanjung ke Sabah dan Sarawak contohnya, menggunakan pelabuhan Kuantan dengan menggunakan satu pelabuhan darat. *Inland clearance depot* di sekitar Kuantan. Saya ingat itu lebih... [Disampuk] Tidak, tidak. Ia tidak ada akta. Di kumpulkan di situ dengan menggunakan lebuh raya. Itu lebih baik.

Ini kerana kaedah itu juga kalau kita menggunakan ICD, dia lebih menjimatkan masa untuk *handling* di pelabuhan. *Loading and out loading*. Jadi apa sebenarnya? Kalau benda ini di dalam pihak kementerian dengan kerjasama IPU. Cadangan yang lebih konstruktif supaya kita tidak melihat hanya laluan laut daripada port ke port dengan Dasar Kabotaj yang seperti dicadangkan oleh sahabat saya, Yang Berhormat daripada Labuan tadi. Pandangan?

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Tuan Yang di-Pertua, pandangan Yang Berhormat Arau itu memang banyak kebaikannya. Mungkin perkara ini perkara yang boleh kita pertimbangkan di masa akan datang. Mungkin kita memerlukan satu pelabuhan yang mendepani Laut China Selatan, yang sudah pasti di masa akan datang bukan sahaja dapat memberikan keuntungan kepada Pelabuhan Kuantan misalnya, merupakan satu pelabuhan Pantai Timur yang penting tetapi juga akan mendepani masalah-masalah yang berbangkit sebegini. Akan tetapi ini adalah merupakan perkara-perkara yang saya pernah bangkitkan dan saya berharap satu hari nanti pihak *Economic Planning Unit* dapat melihat tentang perkara ini. Yang Berhormat Indera Mahkota...

Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, *Cabotage Policy* Saya timbulkan masalah ini bukan saya tidak – saya membantah Kabotaj Polisi. Saya mahu di *review*, diselidik balik. Kita tahu tujuan *Cabotage Policy* untuk melindungi kapal-kapal saudagar kita yang didaftarkan di Malaysia. Yang Berhormat sentuh kata lebih kurang 4,000 unit kapal yang didaftarkan. Yang saya tanya juga soal pemilikan kapal ini, walaupun Yang Berhormat sentuh nama-nama kapal itu. Pemilikannya, yang sepatutnya 75 peratus adalah mesti diwajibkan kepada warganegara Malaysia dan 30 peratus ekuitinya mesti kepunyaan bumiputera. Ini saya rasa belum lagi dapat dipastikan.

Walau bagaimanapun, soal *Cabotage Policy* ini, soal kos pengangkutan daripada Port Klang itu masih lagi saya belum bersetuju kerana kos dari Port Klang ke Kota Kinabalu lain harganya dan kos dari Kota Kinabalu ke *Port Klang* lain juga harganya. Mungkin disebabkan jumlah atau *volume* barang-barang yang diangkut daripada Kota Kinabalu ke Port Klang itu agak berkurangan jika dibandingkan dengan *volume* dari *Port Klang* ke Sabah. Mungkin itu penyebabnya. Akan tetapi adakah kementerian melihat ini sebagai satu penyebab kos-kos barangan di negeri Sabah itu agak meningkat dan kos atau produk dari negeri Sabah itu tidak begitu kompetitif jika dibandingkan produk yang dikeluarkan di Semenanjung. Itu persoalan yang saya timbulkan tadi, Yang Berhormat.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya seperti mana yang saya nyatakan tadi bahawa kita tidak jumud dalam soal ini. Dalam soal *Cabotage Policy*, apa polisi sekalipun, *there's no such thing as carved in the stone*. Kita melihat dari segi holistik dan kebenaran ataupun keperluan terhadap satu-satu dasar tersebut sekiranya terdapat ruang-ruang yang boleh digunakan untuk memenuhi kehendak-kehendak tersebut. Memang kita tidak ada halangan untuk mengadakan perubahan. Seperti mana yang saya katakan tadi bahawa perkara ini dibincangkan secara aktif bukan sahaja di Kementerian Pengangkutan tetapi juga di *Economic Council* yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri dan Perdana Menteri juga mendengar pandangan-pandangan daripada semua pihak berkaitan dengan perkara ini, bantahan-bantahan ataupun *opinion* yang telah dikemukakan.

Bagaimanapun, setakat ini memang liberalisasi itu dari semasa ke semasa telah pun berlaku seperti mana yang saya katakan tadi bahawa sekarang banyak syarikat-syarikat asing yang mengendalikan, yang telah diberikan *domestic shipping license* untuk mengendalikan kerja-kerja ini sebenarnya. Bukan sahaja dilakukan oleh syarikat tempatan ataupun syarikat Malaysia ataupun perkapalan Malaysia tetapi juga oleh syarikat-syarikat asing. Walaupun ini sebenarnya dari satu segi merugikan kita kerana kita memberikan keuntungan kepada orang asing untuk mengendalikan port kita.

Apa kata kalau satu ketika nanti berlaku krisis di dalam negara kita, khususnya kalau berlaku kecemasan sedangkan kita memerlukan kapal-kapal kita sendiri untuk mengendalikan, mengangkat kargo ataupun barang-barang misalnya di masa peperangan ataupun beberapa keadaan krisis tertentu.

■1810

Oleh sebab itu kita harus ada syarikat perkapalan sendiri. Di masa lepas kita menghadapi defisit yang begitu besar dalam *invisible trade* negara kita kerana sebahagian besar daripada *invisible trade* itu disumbangkan kerana kita menggunakan banyak kapal asing – Lloyd, Merc atau syarikat-syarikat asing untuk mengendalikan urusan-urusan mengangkat barang-barang kita – mengeksport ataupun membawa secara domestik. Demikian juga kita terpaksa bergantung kepada insurans negara-negara asing yang menyebabkan *invisible trade*. Oleh sebab itu kerajaan bertanggungjawab untuk *substitute* perkara ini dengan mewujudkan industri perkapalan sendiri dengan memberikan bermacam-macam insentif dan saya percaya ianya telah berjaya kita lakukan sedikit demi sedikit.

Yang Berhormat Indera Mahkota ada membangkitkan sedikit mengenai pengangkutan barang berbahaya. Pengangkutan barang berbahaya memang telah pun dikawal di bawah Kod Antarabangsa Pengangkutan Barang Berbahaya dan hendaklah dipatuhi oleh semua kapal-kapal. Kawalan ini adalah termasuk untuk menentukan keselamatan pengangkutan dan pencegahan pencemaran dari kapal.

Yang Berhormat juga ada membangkitkan tentang had liabiliti. Rang undang-undang ini adalah menguatkuasakan konvensyen LLMC 1996 di mana ianya adalah satu konvensyen antarabangsa yang diterima pakai di peringkat antarabangsa. Had liabiliti adalah penting bagi membolehkan pemilik kapal mengambil insurans yang diperlukan bagi membolehkan pembayaran pampasan apabila terdapat sebarang insiden perkapalan kemalangan di Malaysia.

Yang Berhormat juga ada membangkitkan berkaitan dengan undang-undang ini, undang-undang ini pada dasarnya adalah mewajibkan industri mengambil kira langkah-langkah mematuhi peruntukkan undang-undang ini. Di pihak kerajaan sebagai pihak pengawalselia, kita hanya melibatkan kos operasi atau mengurus yang sama.

Selain daripada itu, Yang Berhormat juga ada membangkitkan berkaitan dengan penggunaan perkataan “tanan”. Untuk makluman Yang Berhormat, sebenarnya ‘tanan’ ini adalah perkataan bahasa Inggeris yang telah di Bahasa Malaysia kan yang bermaksud *tonnage* iaitu satu unit pengiraan saiz kapasiti kargo untuk sesuatu kapal. Dalam penggunaan maritim, tanan secara khususnya merujuk kepada pengiraan isi padu atau isi padu kargo kapal. Contoh jenis pengiraan tanan ataupun *tonnage* ialah tanan berdaftar kasar (*gross register tonnage*) atau tanan berdaftar bersih (*net register tonnage*) atau tanan kasar (*gross tonnage*) atau tanan bersih (*net tonnage*). Jadi ini antara penjelasan yang ingin saya beritahu kepada Yang Berhormat.

Yang Berhormat Arau ada membangkitkan berkenaan dengan beberapa isu mengenai masalah *wreck*. Ini saya sudah jawab Yang Berhormat bahawa pengalihan *wreck* di dalam rang undang-undang ini kita telah pun memasukkan kewajipan insurans, *mandatory insurance* bagi kapal karam ataupun *wreck*.

Ada juga dibangkitkan soal *abandon crew members*. Yang Berhormat Jasin ada membangkitkan tentang *abandon crew members*. Memang ada peruntukkan di bawah rang undang-undang ini di bawah seksyen 365A bagi pemilik kapal mengambil insurans untuk menjaga kepentingan pelaut-pelaut. Memang ada kes-kes *abandonment* yang mana kita dapat lihat iaitu misalnya krew kapal MT Damansara pada tahun 2008 yang melibatkan 15 krew dan krew kapal MT Nepline Redang pada tahun 2009 yang melibatkan 18 krew. Ini adalah merupakan satu kes yang telah menyebabkan pelaut-pelaut kita sama ada pelaut kita ataupun pelaut negara asing, kebajikan mereka tidak dapat dipelihara. Tidak ada pampasan yang diberikan kepada mereka apabila syarikat tersebut mengalami kebangkrutan ataupun *abandon*.

Yang Berhormat Silam juga ada membangkitkan mengenai Ordinan Sabah. Memang rang undang-undang ini adalah untuk diperluaskan ke Sabah dan Sarawak. Seperti mana yang terkandung dalam rang undang-undang ini iaitu di Bahagian III, akta ini mula berkuat kuasa di negeri Sabah dan Sarawak pada tarikh yang Menteri boleh selepas berunding dengan pihak berkuasa negeri bagi menetapkan melalui pemberitahuan dalam warta. Oleh sebab itu sebenarnya, seperti mana yang kita tahu bahawa apabila kita meratifikasikan konvensyen IMO, kita meratifikasikannya sebagai sebuah negara kerana kita adalah parti kepada IMO dalam konvensyen tersebut. Kita harus meratifikasikan ataupun melaksanakan undang-undang tersebut berdasarkan ratifikasi dan apabila kita melaksanakan undang-undang itu di negara ini, kita haruslah diperluaskan ke seluruh negara.

Walau bagaimanapun, dalam soal pelaksanaan di Sabah dan Sarawak, sebenarnya ingin saya jelaskan di sini bahawa mengikut *territorial water* Sabah dan Sarawak atau *state territorial water* adalah tiga batu nautika, Malaysia *territorial water* ialah 12 batu nautika, dan EEZ ialah 200 batu nautika. Oleh sebab itu tidak ada apa-apa perkara yang boleh menyebabkan pengambilan kuasa tanpa dirunding terlebih dahulu. Rang undang-undang ini akan dirundingkan dengan pihak kerajaan negeri untuk dilaksanakan. Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 Sabah masih kekal untuk maksud pengawalseliaan, pengurusan aktiviti perkapalan yang tidak disentuh oleh rang undang-undang ini. Bererti, kita ada juga *concurrent list* di antara federal dan *state*. Oleh sebab itu di negeri Sabah misalnya, kita ada Jabatan Pelabuhan dan Dermaga bagi mengawal selia kapal-kapal kecil khususnya di perairan Sabah dan Sarawak. Di Sarawak kita ada Lembaga Sungai yang mempunyai tanggungjawab yang lebih kurang sama. Yang Silam juga ada membangkitkan tentang dasar *cabotage* yang saya sudah jawab tadi.

Yang Berhormat Lipis ada membangkitkan berkaitan dengan insurans. Insurans yang perlu diambil oleh pemilik kapal adalah bergantung kepada *tonnage* kapal di mana kapal besar akan membayar premium insurans yang lebih tinggi berbanding dengan kapal kecil. Kadar premium adalah dibiarkan sebagai *market forces* dan tidak dikawal di bawah rang undang-undang ini.

Untuk makluman Yang Berhormat, sebahagian besar daripada kapal-kapal dagang ini memang telah pun memiliki insurans berkaitan dengan perkara ini kerana mereka ini akan belayar ke negara-negara lain. Apabila mereka belayar ke Singapura, mereka harus diminta untuk mengeluarkan *certificate* tentang insurans untuk di verifikasi apabila mereka *anchoring* ataupun berlabuh di pelabuhan-pelabuhan yang lain. Kalau mereka ke Thailand atau ke negara-negara PATI, mereka harus mengeluarkan *certificate*. Cuma, kita menggunakan perundangan ini untuk jadinya satu yang mandatori di mana semua kapal yang mempunyai kapasiti tertentu haruslah mengambil insurans untuk melindungi perkara-perkara yang telah saya sebutkan sebentar tadi.

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Yang Berhormat Timbalan Menteri...

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Berkaitan dengan kos yang terlibat ini, berdasarkan kepada maklumat yang saya ada di sini, bagi kapal *300 gross register tonnage*, premium bagi insurans *wreck* adalah lebih kurang USD600 iaitu RM1,800 setahun. Ini insurans kereta pun lebih kurang harganya begini juga. Kalau kapal itu besar, misalnya 70 GRT, kosnya memanglah lebih tinggi iaitu mencecah sehingga RM420,000 setahun, tetapi ini adalah satu kapal yang besar, *mothership* yang mengendalikan perdagangan pengangkutan yang besar.

Tuan Mohd. Yusmadi bin Mohd. Yusoff [Balik Pulau]: Yang Berhormat Menteri, sedikit penjelasan mengenai isu dalam menjawab soalan Yang Berhormat Silam tadi iaitu mengenai pemansuhan Ordinan Perkapalan Sabah. Tolong betulkan saya, sebab saya merujuk kepada muka surat 27 terutama dalam perenggan 16 dan 17, di sini ia mengatakan fasal 34 supaya men standard kan undang-undang berhubung dengan, dan seterusnya, sehinggalah ia kata di sini digunakan perkataan 'Ordnan Sabah dan Sarawak tidak lagi digunakan pada masa ini. Itu satu. Selepas itu muka surat 17, ia kata juga fasal 35, 36 dan 37 untuk memansuhkan peruntukkan yang bersamaan dalam peraturan-peraturan yang dibuat di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar.

Cuma saya hendak bertanya kerana Yang Berhormat Menteri berkata tadi secara dasarnya, ia tidak memansuhkan dengan menggunakan perkataan *concurrent list* dan sebagainya itu, di mana gambaran di dalam huraian ini menggambarkan tidak memansuhkan tetapi di dalam ini ia menggambarkan ia dimansuhkan.

■1820

Mungkin saya rasa di peringkat ini Menteri perlu semakan ataupun boleh memberi jawapan di peringkat Jawatankuasa secara *detail* cuma saya merujuk kepada 16 dan 17 muka surat 27 kerana gambaran di situ berbeza dengan penjelasan Menteri.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Ya, saya ingin menyatakan di sini Yang Berhormat, saya akan semak perkara ini. Ya, saya nyatakan di sini bahawa perkara-perkara yang diperuntukkan adalah perkara-perkara di bawah bidang kuasa Kerajaan Persekutuan di bawah Perlembagaan Persekutuan iaitu Jadual ke-9 fasal 9 iaitu beberapa isu yang terlibat juga memang telah dibincangkan dengan kerajaan negeri terbabit iaitu sebagai langkah tambahan yang akan dituruti sebelum rang undang-undang ini diperluaskan ke Sabah dan Sarawak. Saya melihat kepada *Federal Constitution Ninth Schedule* di sini bahawa bidang kuasa Kerajaan Persekutuan iaitu berkaitan dengan:

“(9) *Shipping navigation and fisheries, including –*

- (a) *Shipping and navigation on the high seas and in tidal and inland waters;*
- (b) *Ports and harbours; foreshores;*
- (c) *Lighthouses and other provisions for the safety of navigation;*
- (d) *Maritime and estuarine fishing and fisheries, excluding turtles;*
- (e) *Light dues; and*
- (f) *Wrecks and salvage.”*

So ini adalah bidang-bidang kuasa yang ada di bawah Kerajaan Persekutuan tetapi dalam masa yang sama dalam pemakaian-pemakaian tertentu rang undang-undang ini mungkin ada yang terpaksa mengguna pakai Rang Undang-undang Persekutuan tetapi dalam masa yang sama Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah juga masih kekal untuk maksud pengawalseliaan dan pengurusan aktiviti-aktiviti perkapalan yang tidak disentuh dalam rang undang-undang ini. Saya kata tidak disentuh dalam rang undang-undang ini bererti ada lagi bidang kuasa lain yang terkandung.

Yang Berhormat Balik Pulau juga ada membangkitkan berkaitan dengan berapa jumlah kes di mahkamah maritim. Untuk makluman Yang Berhormat, pada 30 September 2010, kita telah pun mewujudkan satu Mahkamah Maritim Malaysia atau *Admiralty Court* dan ini adalah merupakan satu kemajuan besar di dalam perundangan *admiralty* negara kita dan meletakkan kita di posisi yang begitu penting sebagai satu tempat penyelesaian kes-kes berkaitan dengan *admiralty*. Kita adalah negara yang kedua kalau tidak silap saya di Asia Tenggara yang telah mewujudkan mahkamah yang sama selain daripada Singapura. Setakat ini kes bagi 2010 adalah sebanyak tujuh kes, kes bagi tahun 2011 adalah sebanyak lapan kes. Kes *admiralty* ini adalah didengar oleh *Admiralty Court* dan kebanyakannya adalah merupakan kes-kes bidang kuasa forum ke atas defendan atau *rem jurisdiction* dan di bawah bidang kuasa mahkamah untuk menentukan pemilikan atau harta *personam jurisdiction*. Ini Yang Berhormat lebih tahulah sebab Yang Berhormat adalah seorang peguam.

Yang Berhormat Silam juga ada membangkitkan tentang jumlah pekerja. Seperti yang saya jelaskan tadi ada 30,000 pelaut rakyat Malaysia dan kita mahu lebih ramai belia-belia Malaysia yang akan menyertainya.

Yang Berhormat Balik Pulau ada menanya sama ada rang undang-undang ini adalah untuk mewujudkan iklim perkapalan terbuka.

Sebenarnya rang undang-undang ini adalah terpakai untuk semua kapal terkecuali kapal-kapal yang tersenarai di bawah seksyen 361 di mana ianya konsisten dengan Konvensyen LLMC. Yang Berhormat ada membangkitkan tadi berkaitan dengan beberapa *this section should not be applied*, mungkin itu adalah kekeliruan Yang Berhormat. Sebenarnya *compulsory insurances* seperti mana yang disebutkan dalam akta ini ialah setiap kapal diwajibkan ataupun apabila kita membuat pemeriksaan, kita memastikan bahawa mereka mempunyai insurans tertentu tetapi ada juga pengecualian-pengecualian yang diberikan misalnya kalau sekiranya seperti mana yang disebutkan dalam 361 seksyen 2, pengecualian *foreign ship while it is existing*. Ini tidak termasuk dalam akta ini kerana *we did not have the rights to ask for their insurance certificate*.

Kedua ialah *the right of innocent passage*. Kalau dia melalui sahaja pelabuhan ataupun *territorial water* kita ataupun kita punya *exit*, kita tidaklah mempunyai bidang kuasa dan satu lagi ialah *the right of transit passage through straits use for international navigation, ship of war and troopship and any ship to the time being used by the government of any state for purposes other than commercial purposes*. So ini tertakluk lebih kepada *commercial purposes* sahaja, Yang Berhormat.

Yang Berhormat juga bertanya apa kerugiannya sekiranya rang undang-undang ini tidak dilaksanakan. Yang Berhormat Balik Pulau, saya ingin nyatakan di sini bahawa memang terdapat keuntungan sebab itu kita meratifikasikan undang-undang ini. Kita melihat bahawa kalau sekiranya undang-undang ini tidak diratifikasikan, banyak kerugian yang dihadapi oleh Malaysia apatah lagi kapal-kapal kita sebenarnya memang tertakluk. Kalau mereka belayar ke negara lain, mereka harus *produce certificate*. Memang sebenarnya kebanyakan kapal kita sudah ada *certificate* ini tetapi dalam undang-undang kita meletakkannya sebagai satu yang mandatori. *They have to have insurance certificate* kerana misalnya kalau berlaku kapal karam, kalau kita tidak membuat ataupun meratifikasikan undang-undang ini, maka kalau berlaku kapal karam yang boleh menghalang kepada *navigation* ataupun keselamatan pelaut-pelaut atau navigasi pelaut, maka menyebabkan kita terpaksa mengeluarkan wang rakyat. *We have to use our government money, tax payers money* untuk *remove the wreck* dan ini adalah satu kerugian sedangkan benda ini adalah *commercial* punya aktiviti yang sepatutnya syarikat ataupun perkapalan tersebut boleh mengambil tanggungjawab. Jadi, mengalihkan *wreck* ini adalah satu kerja atau satu peruntukan yang besar dan melibatkan kos yang banyak. Oleh sebab itu wajarlah ianya harus ditanggung oleh syarikat itu sendiri.

Yang Berhormat juga ada menyebut tentang kemasukan kapal tentera Amerika. Sebenarnya ini adalah diatur melalui *government-to-government*, persetujuan yang mengambil kira pelbagai perkara termasuk perjanjian bilateral ataupun perhubungan di antara negara-negara tersebut. Yang Berhormat, ini tidak melibatkan kapal dagang ya.

Yang Berhormat Jasin ada membangkitkan berkaitan dengan Selat Melaka sebagai *war risk*. Memang Selat Melaka dan beberapa perairan luar negara pernah di *declare* sebagai *war risk area* tetapi di Selat Melaka...

Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]: Menteri, memandangkan Yang Berhormat Jasin belum ada di sini, saya mohon sedikit tadi. Ada satu soalan agak penting juga mengenai penalti yang dikenakan yang saya katakan tadi agak rendah dan tidak menggambarkan nilai komersial perkapalan. Tadi saya bahaskan tadi kerana diminta di sini paling tinggi pun tidak melebihi RM500,000. Jadi saya mohon pandangan Menteri di peringkat rang undang-undang ini adakah perlu kita meningkatkan lagi tinggi penalti terhadap mereka yang bersalah ini kerana saya rasa nilainya agak rendah.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Tuan Yang di-Pertua, kadar denda yang kita sediakan ini adalah merupakan kadar denda yang difikirkan sesuai berasaskan kepada kesalahan-kesalahan tersebut dan misalnya seperti yang saya jelaskan tadi, kalau inilah Yang Berhormat maksudkan iaitu berkaitan dengan *damage to lighthouse*. Peruntukan sedia ada RM500 sedangkan *lighthouse* ini adalah satu kos yang besar. Oleh sebab itu dalam peruntukan baru ini kita akan mencadangkan supaya satu kadar denda yang lebih tinggi, RM50,000 or *imprisonment not more than two years* atau *both*. Seperti yang dikatakan tadi bahawa *lighthouse* ini adalah melibatkan pembinaan kos yang besar, RM23 juta.

Begitu juga misalnya kesalahan-kesalahan lain *fraudulent use of pilot license*, peruntukan sedia ada hanya RM500 dan kita mencadangkan RM5,000 kerana *fraudulent* ini adalah satu kes yang besar, satu kes yang serius ataupun *failure to obtains permission for private mooring*, itu juga kita naikkan daripada RM250,000 kepada RM50,000. *Obstruction to navigation* daripada RM100 kepada RM50,000.

■1830

Yang Berhormat Jasin juga ada membangkitkan setakat manakah pelabuhan Malaysia kompetitif dari segi aspek fasiliti. Memang pelabuhan Malaysia mempunyai kedalaman yang berbeza dari segi Pelabuhan Klang dan PTP adalah merupakan pelabuhan utama dan merupakan pelabuhan *premier* kita. Kita juga membangunkan pelabuhan-pelabuhan lain supaya ianya setanding dan juga menjadi salah satu daripada pelabuhan yang penting. Akan tetapi ini banyak bergantung kepada *hinterland economic activity* bagi satu-satu pelabuhan itu berjaya. Di dalam konteks Pelabuhan PTP, Pelabuhan Klang ini disebabkan aktiviti perindustrian di kawasan-kawasan sekitarnya begitu tinggi dan ianya menjadi pintu masuk. Maka banyaklah aktiviti import eksport yang menggunakan kontena melalui pelabuhan-pelabuhan ini.

Yang Berhormat Jasin juga ada membangkitkan berkaitan dengan tumpahan toksid. Tumpahan toksik bagi Malaysia ini adalah penting untuk mengawal alam sekitar termasuk mendapatkan pampasan apabila *incident* berlaku. Dalam *Convention MARPOL* yang kita akan ratifikasikan dan undang-undangnya dimasukkan dalam peruntukan ini. Ianya juga adalah mengambil kira tentang tindakan-tindakan pencemaran yang boleh menyebabkan kerugian ekonomi kepada negara kita. Ini terkandung dalam peruntukan yang telah kita sediakan.

Yang Berhormat Tumpat juga membangkitkan berkaitan dengan Selat Melaka...

Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]: Yang Berhormat. Terima kasih Yang Berhormat, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tadi perkara ini telah ditimbulkan oleh Yang Berhormat Balik Pulau tentang jumlah denda dan juga jumlah insurans yang terpaksa dibeli oleh kapal-kapal tadi. Saya hendak tanya sekarang apakah sebenarnya jumlah insurans yang dibeli oleh tuan punya barang kerana kapal hari ini sebagai pengangkut. Ini kerana sekiranya mereka didapati membawa barang-barang yang melanggar peraturan yang saya sebut tadi, adakah kapal dan juga tuan punya barang akan didenda sama? Terima kasih.

Datuk Abdul Rahim bin Bakri: Yang Berhormat berkaitan dengan isu ini saya akan cuba rujuk dan saya akan beri jawapan bertulis. Sebenarnya seperti mana saya nyatakan tadi bahawa barang yang diangkut adalah, apabila kita merujuk tentang insurans di dalam akta ini. Sebenarnya ianya merujuk kepada berkaitan dengan insurans pelaut dan juga insurans berkaitan dengan *wreck* ia tidak terkandung dalam apa Yang Berhormat sebutkan tadi. Mungkin di dalam akta-akta yang lain saya akan periksa Yang Berhormat.

Yang Berhormat Jasin ada membangkitkan juga berkaitan dengan Selat Melaka - *worries* ini saya dah jawab. Yang Berhormat Tumpat juga mempunyai pandangan yang lebih kurang sama berkaitan dengan Selat Melaka. Memang Selat Melaka adalah merupakan satu selat untuk pelayaran antarabangsa seperti mana yang diperuntukkan di bawah *Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, 1982. Kita tidak boleh menghalang kapal-kapal di bawah *regime of innocent and transit passage* untuk melaluinya. Kedalaman Selat Melaka yang terhad dengan sendirinya mengehadkan saiz kapal yang boleh melaluinya.

Untuk makluman Yang Berhormat seperti mana yang kita tahu walaupun kita adalah merupakan *litoral state*, Malaysia, Indonesia dan Singapura adalah *litoral state* bagi Selat Melaka ini. Akan tetapi memandangkan ianya telah melibatkan banyak *stakeholders* khususnya daripada negara-negara perdagangan dunia sama ada Amerika ataupun Jepun, China yang melalui Selat Melaka ini. Menjadikan kawasan perairan Selat Melaka ini sudah menjadi perairan antarabangsa yang begitu sibuk. Dalam masa yang sama sedikit sebanyak ianya memberikan keuntungan kepada kita kerana kapal-kapal yang melalui Selat Melaka ini banyak juga yang singgah ke Pelabuhan Klang. Juga memberikan kedudukan Malaysia sebagai satu negara perdagangan yang penting.

Saya fikir tidak mungkin Malaysia mendapat kedudukan yang begitu baik dengan ketiadaan Selat Melaka. Ini adalah merupakan *natural passage* yang telah menguntungkan kita selama ini. Bagaimanapun kita sentiasa bekerjasama dengan masyarakat antarabangsa untuk memastikan laluan Selat Melaka ini adalah sentiasa selamat. Juga memastikan ianya benar-benar dapat memberikan perkhidmatan bukan sahaja kepada *literal state* tetapi juga kepada masyarakat antarabangsa.

Yang Berhormat Jasin membangkitkan tentang penglibatan syarikat asing dalam industri perkapalan. Untuk makluman Yang Berhormat memanglah industri perkapalan ini adalah merupakan industri antarabangsa. Memang terdapat keadaan di mana-mana syarikat asing melabur di dalam syarikat-syarikat perkapalan antarabangsa. Dalam semua syarikat memang berlaku sebegini, tetapi kalau sekiranya syarikat tersebut dikuasai berapa peratus maka ianya dianggap sebagai syarikat tempatan. Mungkin melebihi 50 peratus, maka syarikat itu dianggap sebagai syarikat tempatan walaupun ada *shareholders* daripada negara-negara asing.

Yang Berhormat Tumpat ada juga bangkit tentang penggunaan bahasa Malaysia. Untuk makluman Yang Berhormat Ordinan Perkapalan Saudagar ini adalah satu undang-undang yang diperbuat pada September 1967. Iaitu selaras dengan seksyen 7, Akta Bahasa Kebangsaan, teks sahah ordinan tersebut masih lagi di dalam bahasa Inggeris. Bagaimanapun saya akan mengambil maklum pandangan Yang Berhormat, tetapi ini lebih kepada pihak Jabatan Peguam Negara kerana merekalah yang bertanggungjawab untuk membuat pindaan ini. Saya tidak..., *I don't have much comment about this* Yang Berhormat.

Yang Berhormat Jasin ada membangkitkan tentang jumlah graduan yang dilahirkan oleh ALAM serta peluang pekerjaan. Jumlah graduan ALAM setakat ini adalah 1,500 orang sejak lima tahun yang lepas. Majoriti mereka yang keluar dari ALAM ditaja oleh syarikat-syarikat tertentu dan diambil bekerja oleh penaja mereka. Yang Berhormat Tumpat ada membangkitkan kenapa tidak membesarkan pelabuhan baru di Pantai Timur, di Sabah dan Sarawak. Untuk makluman Yang Berhormat sememangnya negara kita memang menggalakkan pertumbuhan pelabuhan. Bagaimanapun seperti mana yang saya ingin jelaskan di sini bahawa penubuhan sesuatu pelabuhan tersebut adalah berkait rapat dengan aktiviti *hinterland* bagi satu-satu negeri.

Misalnya di Sabah Sarawak kita ada *Sabah Port Authority* yang dikendalikan oleh Kerajaan Negeri Sabah. Ianya bertanggungjawab bagi mengendalikan pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan juga di Sarawak mereka mempunyai *port authority*nya sendiri. Manakala di Semenanjung mereka mempunyai pelabuhan-pelabuhan yang dikendalikan kebanyakannya oleh Kerajaan Persekutuan. Termasuklah Pelabuhan Bintulu di Sarawak yang dikendalikan dan dimiliki oleh Kerajaan Persekutuan. Akan tetapi sememangnya hasrat kita untuk melihat lebih banyak pelabuhan ini tetapi ada juga keperluan itu adalah bergantung kepada kerancakan aktiviti di tempat tersebut. Juga kedudukan dari segi *water dam* ataupun kesesuaian dari segi pembinaan pelabuhan tersebut.

Yang Berhormat Jasin juga ada membangkitkan tentang industri sokongan. Saya bersetuju dengan Yang Berhormat Jasin berkaitan dengan industri sokongan dalam industri perdagangan perkapalan saudagar ini. Memang ianya terbuka luas dan wajar kita beri perhatian. Seperti mana apabila kita melaksanakan rejim insurans baru atau mandatori insurans baru kepada kapal-kapal ini dengan sendirinya ianya akan membuka ruang kepada industri insurans negara kita. Sehingga kini industri insurans negara kita adalah bergantung banyak kepada penginsurans negara asing seperti Tokio Marine, Sime Axa ataupun syarikat-syarikat insurans yang Llyod. Bagaimanapun ianya akan membuka peluang baru kepada syarikat-syarikat insurans negara kita untuk menerokai bidang *marine insurance* misalnya. Demikian juga bidang-bidang yang lain yang melibatkan maritim.

Yang Berhormat Tumpat ada membangkitkan tentang apakah peranan kementerian dalam IMO. Memang Malaysia aktif dengan organisasi IMO ini seperti mana yang kita tahu bahawa semenjak tahun 2005 kita menjadi anggota dalam Majlis IMO seluruh dunia yang berpusat di London. Kita telah dipilih oleh negara-negara anggota yang terdiri daripada lebih 140 negara. Tahun ini juga kita akan melobi untuk menjadi ahli kerana kehadiran kita di IMO itu adalah penting.

Sebagai sebuah negara maritim dan sebuah negara perdagangan yang terpenting di dunia kita duduk di dalam IMO itu, supaya kita dapat memberikan pandangan dan pendapat terhadap rangka *conventions* ataupun peraturan-peraturan baru di dalam industri maritim dunia.

■1840

Yang Berhormat Tumpat juga ada membangkitkan berkaitan dengan IMO bagi Israel membiarkan Turki ke atas kematian. IMO bukan forum yang relevan dan memang Malaysia kita mengutuk tentang kejadian tersebut. Ia akan dibincangkan di forum-forum antarabangsa. Tindakan ini adalah tindakan kementerian yang berbeza. Akhir sekali Yang Berhormat Silam ada membangkitkan tentang kedudukan Labuan.

Untuk makluman Yang Berhormat, sebenarnya Labuan telah mewujudkan *International Shipping Registry* di Labuan dan sistem pendaftaran ini adalah sesuai dengan kedudukan Labuan sebagai *financial centre* dan bertujuan untuk menaikkan status Labuan sebagai satu pusat perkapalan. So kita ada *International Registry* di Labuan dan untuk menyokong industri perkapalan seluruh dunia untuk membolehkan kapal-kapal di mana kapal-kapal di seluruh dunia yang ingin mendaftar di Labuan. Itu sahaja Ahli-ahli Yang Berhormat.

Terima kasih di atas penyertaan Ahli-ahli Yang Berhormat di dalam perbahasan ini. Saya amat bertuah kerana banyak pandangan yang begitu bernas telah dikemukakan dan kita akan menggunakannya sebagai satu *guideline* untuk merangka polisi-polisi dan juga perkara-perkara yang boleh dilaksanakan di pihak kementerian. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Masalah dikemuka 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 Ronald Kiandee) **mempengerusikan Jawatankuasa**]

Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa.

Fasal-fasal 1 hingga 36 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.

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PENCEMARAN MINYAK)(PINDAAN) 2010

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

6.44 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan I [Datuk Abdul Rahim bin Bakri]: Tuan Yang di-Pertua, saya memohon mencadangkan rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminta Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1994 untuk dibacakan bagi kali yang kedua sekarang.