

Bil. 27

**Isnin
18 Jun 2007**



MALAYSIA

**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KESEBELAS
PENGKAL KEEMPAT
MESYUARAT KEDUA**

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT
RANG UNDANG-UNDANG BAHAN LETUPAN (PINDAAN) 2007

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk meminda Rang Undang-undang Bahan Letupan 1957; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Keselamatan Dalam Negeri; dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

**RANG UNDANG-UNDANG PENDAFTARAN SEWA BELI
(SARAWAK) (PEMANSUHAN) 2007**

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk memansuhkan Ordinan Pendaftaran Sewa Beli (Bab 71); dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG SISTEM PENGUKURAN KEBANGSAAN 2007

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk mengadakan peruntukan bagi penyeragaman unit pengukuran berasaskan unit sistem antarabangsa, pewujudan standard pengukuran dan kebolehesanan pengukuran dan penyelarasan Sistem Pengukuran Kebangsaan Malaysia dan bagi perkara-perkara yang berkaitan dengannya; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi; dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG TIMBANG DAN SUKAT (PINDAAN) 2007

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk meminda Akta Timbang dan Sukat 1972; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna; dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG KETERANGAN SAKSI KANAK-KANAK 2007

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk mengadakan peruntukan yang berhubungan dengan pemberian keterangan oleh saksi kanak-kanak dan bagi mengenai perkara-perkara lain yang berkaitan dengannya; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri di Jabatan Perdana Menteri dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG

**RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR
(PINDAAN DAN PERLUASAN) 2007**

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

11.40 pg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Douglas Uggah Embas]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu satu Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007 dibaca kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, sila.

Datuk Douglas Uggah Embas: Tuan Yang di-Pertua secara ringkasnya Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007 bertujuan untuk:

- (i) meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, Ordinan 1952; dan
- (ii) memperluaskan peruntukan tertentu Ordinan 1952 ke Wilayah Persekutuan Labuan, Sabah dan Sarawak.

Tuan Yang di-Pertua, selepas insiden 9 September 2001 di New York, Amerika Syarikat serta beberapa kejadian keganasan seterusnya, keselamatan pelabuhan awam dan sekuriti kapal menjadi satu isu yang diberi keutamaan di seluruh dunia. Berikutan itu, langkah-langkah baru untuk mempertingkatkan tahap keselamatan kapal, sekuriti kapal dan *facility* pelabuhan yang dikenali sebagai peraturan-peraturan Kod Sekuriti Antarabangsa bagi Kemudahan Pelabuhan dan Kapal atau *International Ship and Port Facilities Security Code* atau singkatannya Kod ISPS.

Kedua, Kod Pengurusan Keselamatan Antarabangsa Kapal atau *International Safety Management Code* atau Kod ISM telah diperkenalkan oleh *International Maritime Organization*. Kedua-dua kod tersebut digubal untuk mewujudkan sistem peraturan keselamatan baru yang menerapkan unsur-unsur pencegahan dan perundangan.

Tuan Yang di-Pertua, Kod ISPS adalah sebahagian daripada konvensyen antarabangsa dan keselamatan nyawa di laut atau *International Convention on Safety of Life at Sea* (SOLAS). Kod tersebut menyatakan secara khusus akan langkah-langkah keselamatan maritim dan piawaian yang terpakai bagi meningkatkan usaha menangani dan mengawal ancaman keselamatan di atas kapal. Keselamatan pengangkutan maritim dan kemudahan-kemudahan infrastruktur marin di darat atau *offshore structure* dengan izin di laut. Kod ini telah diwujudkan bagi memastikan aspek-aspek keselamatan sektor pengangkutan laut ditangani dengan teratur dan berkesan.

Sepertimana Kod ISPS, Kod ISM adalah sebahagian daripada konvensyen SOLAS 1974. Kod ISM digubal untuk memelihara keselamatan pelayaran dan pemeliharaan alam sekeliling melalui sistem pengurusan dan pengoperasian kapal yang selamat menurut piawaian-piawaian yang ditetapkan.

[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Lim Si Cheng) **mempengerusikan Mesyuarat**]

Secara ringkasnya, kedua-dua Kod ISPS dan Kod ISM menyediakan peruntukan-peruntukan bagi mengawal segala aspek keselamatan kapal-kapal dan sekuriti kapal serta *facility* pelabuhan termasuk aspek-aspek pencegahan pencemaran. Sehubungan itu, pindaan sewajarnya telah dibuat pada Ordinan 1952 bagi membolehkan pemakaian kedua-dua kod tersebut di Malaysia di mana kemudiannya diperluas ke Sabah dan Sarawak.

Tuan Yang di-Pertua, selain itu rang undang-undang ini...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, membuktikan Yang Berhormat Timbalan Menteri lupa pandang pada Speaker.

Datuk Douglas Uggah Embas: Oh, pandang ke Speaker.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Ya, itu sebab sebut salah.

Datuk Douglas Uggah Embas: Sekarang saya pandang pada Speaker.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baik, terima kasih.

Datuk Douglas Uggah Embas: Selamat pagi Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baik. [*Ketawa*]

Datuk Douglas Uggah Embas: Tuan Yang di-Pertua, bukan Tan Sri. Mohon maaf Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua, selain itu rang undang-undang ini mengandungi peruntukan-peruntukan mengenai larangan pelepasan minyak atau bahan-bahan

berbahaya di mana-mana perairan Malaysia termasuk juga perkara berhubung dengan penyiasatan nahas maritim yang turut mengakibatkan kerosakan kepada alam sekitar marin serta pengawalan pencemaran alam sekitar marin.

Tuan Yang di-Pertua, pada masa yang sama pindaan kepada Ordinan 1952 ini turut memberikan faedah-faedah dan kebaikan kepada negara seperti mana berikut:

- (i) tahap dan piawaian sekuriti pelabuhan jeti di Malaysia dan kapal-kapal Malaysia dapat dipertingkatkan;
- (ii) meningkatkan pengurusan kawalan keselamatan bagi kapal-kapal Malaysia; dan
- (iii) kawalan pencemaran dari kapal di kawasan perairan Malaysia akan lebih berkesan.

Tuan Yang di-Pertua, akta ini mempunyai 20 fasal kesemuanya dengan dua jadual iaitu Jadual 1 yang meliputi pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sabah dan Jadual 2 untuk meliputi pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sarawak.

Fasal 1 merujuk kepada tajuk ringkas dan kuasa menteri untuk menetapkan tarikh permulaan kuat kuasa bagi akta yang dicadangkan dan tarikh penguatkuasaan akta ini adalah pada suatu tarikh yang akan ditetapkan oleh menteri melalui pemberitahuan dalam warta. Bagi menetapkan tarikh kuat kuasa dalam negeri Sabah dan Sarawak, Fasal 1 memperuntukkan bahawa akta ini mulai berkuat kuasa dalam negeri-negeri Sabah dan Sarawak pada tarikh yang menteri boleh selepas berunding dengan pihak berkuasa negeri.

Fasal 2 bertujuan untuk meminda seksyen 2 dengan memasukkan takrif baru ke dalam Ordinan.

Manakala fasal 3 dan 4 mengandungi peruntukan-peruntukan baru ini bertujuan untuk memberi kesan kepada Kod ISPS yang telah dimasukkan sebagai satu bab baru SOLAS 1974. Peruntukan ini memperkatakan secara khusus mengenai keselamatan maritim dan menyediakan suatu piawai yang terperinci untuk mempertingkatkan langkah terhadap ancaman keselamatan di atas kapal, kawasan keselamatan pengangkutan maritim dan kemudahan marin. Di bawah fasal 4 ini terkandung tafsiran kepada beberapa perkara utama dalam Kod ISPS yang terpakai. Fasal ini turut memberi kuasa kepada menteri untuk membuat peraturan-peraturan yang bersesuaian atau perlu bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi apa-apa perkara yang berhubung dengan keselamatan pengangkutan maritim.

Tuan Yang di-Pertua, fasal 5 yang mengandungi seksyen baru bertujuan untuk memberi kesan kepada Kod ISM yang telah dimasukkan sebagai sesuatu bab baru dalam SOLAS 1974. Fasal ini memperuntukkan kuasa memberikan arahan dan menjalankan penyeliaan secara am terhadap semua perkara yang berhubung dengan pengendalian kapal secara selamat dan pemeliharaan alam sekeliling. Di bawah fasal 5 ini, menteri diberi kuasa untuk membuat kaedah-kaedah keselamatan yang memperkatakan mengenai pengurusan yang selamat dalam pengendalian kapal.

Fasal 6 bertujuan untuk memasukkan takrif baru dan meminda takrif yang sedia bagi maksud bahagian VA Ordinan.

Manakala fasal 7 pula merujuk kepada larangan pelepasan minyak atau bahan berbahaya ke dalam mana-mana bahagian perairan Malaysia, mana-mana pantai Malaysia atau terumbu Malaysia.

Fasal 8 bertujuan untuk memasukkan peruntukan bahawa Pengarah Laut boleh mengarahkan penyiasatan mengenai nahas maritim dijalankan. Fasal ini juga mempunyai peruntukan berkenaan dengan hal keadaan yang mana kerajaan tidak akan bertanggungjawab untuk perbuatan yang menyebabkan pelepasan minyak atau bahan berbahaya.

Fasal 9 merujuk kepada kuasa Pengarah Laut untuk mengeluarkan perakuan atau perakuan sementara dan Pengarah Laut juga boleh memberikan kuasa kepada mana-mana orang atau organisasi untuk mengeluarkan perakuan ataupun perakuan sementara sedemikian. Pada masa yang sama, Pengarah Laut diberi kuasa untuk mengiktiraf perakuan yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa bagi sesuatu pihak lain kepada konvensyen antarabangsa. Fasal ini turut diperuntukkan tentang

pemeriksaan dan penahanan kapal oleh Pengarah Laut atau pegawai yang diberi kuasa serta kuasa untuk melarang kapal asing daripada memasuki perairan Malaysia jika wujudnya ketidakpatuhan.

Tuan Yang di-Pertua, fasal 10 bertujuan untuk meminda seksyen 491B Ordinan untuk memasukkan aktiviti tambahan iaitu *ship to ship activity* dengan izin dan *any other activity as determined by the Director of Marine* dengan izin, bagi tujuan Bahagian XIII Ordinan.

Fasal 11 pula merujuk kepada pengeluaran Notis Perkapalan Malaysia oleh Pengarah Laut.

Fasal 12 memperuntukkan tentang memperluaskan peruntukan-peruntukan Ordinan ke Wilayah Persekutuan Labuan.

Fasal 13 merujuk kepada pemberhentian pemakaian Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sabah kepada Wilayah Persekutuan Labuan.

Fasal 14 memperkatakan tentang perluasan pemakaian kod ISPS dalam Bahagian V dan kod ISM dalam Bahagian VA Ordinan 1952 kepada negeri-negeri Sabah dan Sarawak bagi memastikan keseragaman dan tatacara mengenai keselamatan pengangkutan maritim dan piawai keselamatan bagi kapal-kapal Malaysia dan kawalan pencemaran daripada kapal-kapal.

Fasal 15 hingga fasal 19 mengadakan peruntukan mengenai pengubahsuaian dan pindaan berbangkit yang dikehendaki bagi tujuan pelaksanaan Bahagian V Ordinan 1952 kepada negeri-negeri Sabah dan Sarawak.

Fasal 20 merujuk kepada peruntukan mengenai pengesahan semua Notis Perkapalan Malaysia yang telah dikeluarkan oleh Pengarah Laut sebelum bermula kuat kuasa akta yang dicadangkan ini dan pengesahan semua keputusan dan perintah yang dibuat menurut notis tersebut.

Pindaan lain yang tidak diperkatakan secara khusus merupakan pindaan yang kecil dan berbangkit.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang telah saya sebutkan itu adalah perkara-perkara yang akan dipinda dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Saya ingin memaklumkan bahawa implikasi kos kewangan kerajaan tidak dapat ditentukan secara tepat.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Setiausaha Parlimen Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani [Datuk Hajah Rohani binti Haji Abdul Karim]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: 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 tertentu ke Wilayah Persekutuan Labuan dan negeri-negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk di bahas. Yang Berhormat bagi Beluran.

Datuk Ronald Kiandee [Beluran]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Hakikatnya sekarang kos pengangkutan laut terutama untuk barangan keperluan adalah lebih murah jika kapal mengangkat barangan dari Hong Kong, dari China ke Pelabuhan Klang jika dibandingkan dengan kos pengangkutan antara Kota Kinabalu dengan Pelabuhan Klang. Ini menyebabkan Sabah antara negeri yang kos sara hidupnya (*cost of living*) terlalu tinggi disebabkan oleh barangan yang lebih tinggi harganya untuk diperoleh di negeri tersebut. Penduduk Malaysia di Sabah terpaksa menanggung kos tambahan ini dan menjadikan negeri tersebut sebagai satu tempat yang terlalu mahal untuk diduduki.

Kita lihat semua barangan di Sabah lebih mahal daripada Semenanjung. Begitu juga dengan barang-barangan yang dijual secara *direct selling*, 10% hingga 20% lebih tinggi untuk didapati di Sabah dibandingkan dengan Semenanjung. Surat khabar, *mineral water* dan semua keperluan harian ini adalah lebih tinggi di Sabah dibandingkan dengan Semenanjung disebabkan oleh kos pengangkutan. Soalnya

sekarang ini, kalau kita mengajukan soalan ini kepada kementerian, kementerian akan menjawab, ia akan ditentukan (*determine*) oleh *market forces*.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai kerajaan yang bertanggungjawab, saya mohon agar kerajaan melihat sara hidup yang tinggi di Sabah, mencari jalan untuk kerajaan menanggung sebahagian daripada kos ini dalam bentuk subsidi, dalam bentuk bantuan, dalam bentuk pengurangan terhadap kos pengangkutan sebagai salah satu faktor yang menyebabkan harga tinggi di Sabah. Penduduk di Sabah sudah lama berhadapan dengan masalah ini.

Puan Teresa Kok Suh Sim [Seputeh]: [*Bangun*]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Seputeh.

Datuk Ronald Kiandee [Beluran]: Kerajaan perlu melihat dalam konteks sekarang ini untuk mencari jalan membantu mengurangkan kos sara hidup yang tinggi. Ya, Yang Berhormat bagi Seputeh.

Puan Teresa Kok Suh Sim [Seputeh]: Terima kasih, Yang Berhormat bagi Beluran. Tuan Yang di-Pertua, saya sokong dengan apa yang diutarakan oleh Yang Berhormat bagi Beluran dan saya juga ingin bertanya satu soalan. Kalau kita katakan barang-barangan keperluan untuk pengguna di Sabah dan Sarawak dinaikkan oleh kerana kos pengangkutan, bila saya pergi ke Sabah saya dapati yang harga loteri pun 50 sen lebih tinggi daripada di Semenanjung. Bagaimana ini boleh dibenarkan? Macam mana kita mengangkut loteri ini melalui kapal saudagar ke Sabah sehingga di sana pun dijual dengan harga yang lebih tinggi. Apakah Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna itu buat tentang perkara ini? Apa pandangan Yang Berhormat?

Datuk Ronald Kiandee [Beluran]: *At least* dia *concur* bahawa barangan di Sabah lebih tinggi daripada Semenanjung. Dia *concur*. Betul. Harga loteri adalah kerana kerajaan mengenakan *extra* cukai terhadap loteri. Itu keputusan kerajaan negeri mengenakan cukai dan wang daripada cukai yang dikutip oleh kerajaan negeri itu diberikan kepada rakyat negeri Sabah dalam bentuk pembangunan. Faham?

Seorang Ahli: Dia tidak faham.

Datuk Ronald Kiandee [Beluran]: Itu sahaja. Tuan Yang di-Pertua, saya melihat agar *the spirit* untuk memperluaskan kod keselamatan tatacara dan piawaian terhadap pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak ini sejajar dengan kehendak piawaian antarabangsa mendorong kerajaan untuk melihat dan mencari jalan untuk mengurangkan kos pengangkutan yang tinggi di Sabah kerana ini akan memberi manfaat kepada rakyat Sabah. Biarlah, sekurang-kurangnya ada pengurangan dalam harga barangan keperluan harian di Sabah di bandingkan dengan Semenanjung.

Saya juga berharap agar kerajaan harus melihat masalah transit kargo di Sabah di mana barangan yang sepatutnya ditransit di pelabuhan Sabah sebelum di eksport ke luar negara seperti dari China tidak di *off load* di pelabuhan Sabah. Saya mendapat maklumat barangan seperti beras, *liquor* sering kali di *off load* di negeri Sabah sebelum sebahagian daripada yang sepatutnya dieksport ke luar negara dan digunakan pelabuhan Sabah sebagai transit pelabuhan tetapi ada insiden di mana barangan ini di *off load* di Sabah, diperoleh di pasaran di Sabah. Beras merupakan barangan kawalan yang tidak sepatutnya boleh diperoleh barang-barang ini tanpa melalui pengimportan yang sebenarnya. Saya melihat kerajaan harus melihat perkara ini agar ia tidak berlaku.

Tuan Yang di-Pertua, ISPS yang akan di*extend* di Sabah ini akan melibatkan kos yang besar bagi pelabuhan-pelabuhan Sabah menepati piawaian antarabangsa. Ia akan melibatkan kos untuk meningkatkan infrastruktur pelabuhan yang ada di Sabah. Soal sekuriti terhadap perkapalan, masalah keperluan untuk melaksanakan *dredging sandbar* yang perlu diperdalam untuk keselamatan kapal, soal untuk melatih kakitangan terhadap piawaian baru, standard baru ini akan melibatkan kos. Soalnya adakah Kerajaan Persekutuan akan membantu kerajaan negeri dalam mempertingkatkan kemudahan-kemudahan pelabuhan di Sabah ini setaraf dengan kehendak piawaian baru ini. Adakah Kerajaan Persekutuan akan memberi bantuan kewangan kepada kerajaan negeri untuk mempertingkatkan keselamatan pelabuhan yang ada?

Adakah Kerajaan Persekutuan akan melihat untuk memberi peruntukan bagi melatih kakitangan-kakitangan pelabuhan yang ada sesuai dengan kehendak piawaian yang baru ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga melihat kehendak Akademi Laut Malaysia ini (ALAM) untuk membuka cawangannya di Sabah, kehendak atau keperluan untuk melatih kakitangan anak-anak kapal pelabuhan ke arah piawaian baru. Oleh kerana ketika ini untuk menghantar kakitangan berkursus di Melaka adalah merupakan satu kos yang tinggi bagi anak-anak kapal daripada Sabah.

Begitu juga saya melihat keperluan kerajaan untuk mengurangkan kos pengangkutan penumpang di Sabah, feri Labuan-Menumbuk, feri Kota Kinabalu-Labuan, kos pengangkutan yang disebabkan oleh kenaikan bahan api.

Adakah kementerian atau kerajaan bercadang, bersedia untuk mempertimbangkan, juga memberi subsidi bahan api ini kepada industri pengangkutan di Sabah, kerana kita lihat industri pengangkutan bot panjang di Sarawak diberi subsidi bahan api oleh kerajaan.

Pada masa yang sama saya melihat keperluan kerajaan untuk memberi subsidi bahan api kepada pengangkutan laut bagi Sabah, terutama bagi feri Labuan-Menumbuk dan juga feri Kota Kinabalu-Labuan. Kehendak-kehendak itulah yang perlu dilihat oleh kerajaan dalam membawa rang undang-undang baru ini.

Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua, apa jaminan bahawa operator pelabuhan ini tidak akan mengenakan caj tambahan kepada pengguna-pengguna pelabuhan sebaik ISPS ini dilaksanakan di negeri Sabah? Apa jaminan operator pelabuhan tidak akan membebankan pengguna akibat penambahan sekuriti, penambahan piawaian baru yang akan diambil oleh operator pelabuhan? Sekian terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat Jasin selepas itu Yang Berhormat Sungai Petani boleh berucap, Yang Berhormat Jasin dulu.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana diberi izin kepada saya untuk bersama-sama dengan rakan-rakan dalam membincangkan akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar tahun 1952 ini.

Saya ucapkan tahniah kepada kementerian walaupun akta ini agak terlewat sedikit untuk dikemukakan kerana pada hari ini untuk makluman Yang Berhormat Datuk, Malaysia pada hari ini terkenal sebagai satu negara maritim yang baru.

Dengan adanya pelabuhan-pelabuhan seperti PTP di Johor, Port Klang, West Port, North Port dan baru-baru ini di Penang dan dengan bilangan kapal yang datang begitu banyak mendadak, begitu banyak sekali.

Apabila PTP pada hari ini mendapat sambutan daripada syarikat-syarikat *international* yang menjadikan PTP sebagai hub dia, saya kira rang undang-undang ini amat penting sekali.

Namun apa yang saya lihat, bagaimana saya telah bercakap dulu saya lihat sekarang ini Marin *Department* ini makin lama makin kurang kuasa dia, kalau dulu berkenaan dengan *port management* di mana pelabuhan, orang yang paling berkuasa ialah Syahbandar.

Daripada zaman kita dulu keagungan negeri Melaka Datuk Syahbandarlah orang kuat pelabuhan, di mana pelabuhan sehingga tahun 90-an pun Syahbandarlah yang memainkan peranan, tetapi sekarang ini ada perubahan yang mengatakan bahawa jawatan Syahbandar dah tak ada lagi dan digantikan dengan pegawai laut.

Apabila digantikan dengan pegawai laut, kita lihat kuasa dia makin lama makin kurang, saya nak minta kementerian lihat balik benda ini, kita takut esok kita punya standard pegawai laut, jika dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan antarabangsa, contohnya di Singapura sajalah, kita takut esok orang akan ketawakan kita.

Sebagai contoh Tuan Yang di-Pertua, saya lihat dalam segi pengeluaran *port clearance* (PC) sahaja atau surat izin belayar, seharusnya sijil perkapalan untuk *port clearance* ini dikeluarkan oleh pegawai laut yang memeriksa keadaan kapal, apabila dia berpuas hati dengan keadaan kapal baru dia tandatangan *port clearance* dan serahkan kepada kapten kapal, izin belayar barulah kapal itu boleh belayar.

Apa yang berlaku sekarang ini *port clearance* tidak dikeluarkan oleh Jabatan Laut, diberi kuasa kepada sahabat saya, kastam. Hari ini *the last person* yang mengeluarkan *port clearance* kapal-kapal di negara kita bukan Marin *Department* tetapi Kastam.

Apa yang kastam tahu mengenai dengan kapal? Apa yang kastam tahu mengenai keselamatan kapal? Itu sebabnya apabila peristiwa yang berlaku di Langkawi, apabila kapal berlanggar saya tak terkejut.

Seharusnya Syahbandar mesti masuk dalam kapal melihat adakah bilangan penumpang dalam feri itu cukup bilangan dia, bagaimana yang telah diluluskan oleh *saviour* kapal itu, berapa orang, betul tak ataupun bawa *passenger* lebih?

Kedua, dia tengok tentang apa yang berada dalam kapal, cukup tidak kelengkapan kapal, ada tak *sensor* dia, kerana kapal ini dia berjalan tak kira waktu malam waktu siang, waktu ribut, waktu cerah dia kena jalan, kalau *sensor* dia tidak betul, telah rosak, pegawai laut boleh keluar, tidak diluluskan untuk belayar kerana tidak ada *safety*.

Apa yang berlaku di Langkawi kerja-kerja ini tidak dibuat, bila dah berlanggar barulah Jabatan Laut sekarang, minta maaf Datuk Menteri! Bila dah berlanggar barulah dia duduk di tepi feri untuk melihat feri ini cukup ataupun tidak, lengkap ataupun tidak.

Kalau dulu, hanya pegawai kastam yang biasa saja yang tak pernah turun kapal, kapten kapal naik atau orang kapal naik ke pejabat kastam dapat *port clearance* dan izin belayar dikeluarkan. Jangan sampai orang dah mati baru kita nak ambil tindakan ini, jangan sampai orang dah mati!

Baru-baru ini, sahabat saya punya kapal meletup konon cakap langgar balaklah langgar kayulah, saya kata kalau kapal yang berharga RM4 juta mempunyai kelengkapan yang cukup *no way* dia akan berlanggar dengan balak, kerana *sensor* ada, kalau dia tengah belayar papan sekeping tengah laut pun 100 meter, 200 meter daripada haluan dia itu dah ada dalam *sensor* dah dan kapten boleh mengelakkan kemudi kapal itu, boleh mengelakkan daripada halangan yang bahaya.

Saya nak tanya juga yang kapal kastam yang RM4 juta ini, siapa yang luluskan *saviour* Jabatan Laut luluskan ataupun tidak? Lengkap tidak dengan peralatan-peralatan? Kadang-kadang orang kita Tuan Yang di-Pertua, walaupun rang undang-undang kita buat ini memang cantik tetapi pelaksanaan dia, pelaksanaan!

Dulu Syahbandar saya difahamkan kebanyakan daripada mereka ini adalah orang-orang yang berpengalaman, bekas kapten kapal yang belayar 15 hingga 20 tahun ada pengalaman, dia dah pergi pelabuhan besar-besar antarabangsa. Jadi dia ambilkan pengalaman dia, dia jadi Syahbandar bermakna dia gunakan peraturan-peraturan antarabangsa yang lain.

Namun sekarang ini pegawai laut, saya tak tahulah tapi saya tengok di Melaka kelulusan UiTM, dan tidak ada pengalaman langsung berkenaan dengan laut, berkenaan dengan maritim, jadi pegawai laut. Saya ingat kalau bab kapal saya lebih pandai daripada dia. *[Ketawa]*

Jadi, kita cuba hendak jadi *maritime nation* antarabangsa, pegawai-pegawai kita tidak cukup terlatih, tidak cukup terlatih Tuan Yang di-Pertua, maaf. Itu yang pertama, yang saya hendak minta ini supaya kementerian kaji balik kerana ini maruah kita. *Port clearance* sijil pelepasan kapal, mesti di keluarkan oleh Jabatan Laut selepas pegawai laut pergi memeriksa kapal berpuas hati dengan keadaan kapal, kargo dan sebagai, *passenger* nya, apa dia semua barulah dia tandatangan dan inilah yang rasminya dikeluarkan oleh pegawai laut bukan pegawai kastam. Saya minta yang ini diperbetulkan.

Nombor dua Tuan Yang di-Pertua, berkenaan dengan rang undang-undang ini. Memang masalah banyak berlaku di kawasan selatan. Kawasan Tuan Yang di-Pertua dekat Johor kerana pencemaran laut, pencemaran minyak yang berlaku berleluasa dekat Johor kerana kebanyakan kapal-kapal dagang pada hari ini Tuan Yang di-Pertua, dia pergi buat *servicing* dekat Singapura.

Saya pun tidak tahu industri perkapalan kita di Malaysia ini. Saya difahamkan bahawa mereka berkata di Malaysia ini, hendak mencari pusat untuk *service* kapal ini susah. Itu sebab feri-feri kita, dahulu ada feri dekat Melaka pun terpaksa pergi ke

Singapura untuk buat kerja-kerja *service* dan didapati rungutan daripada orang Johor, dia kata kebanyakan daripada minyak-minyak kotor daripada kapal ini apabila hendak tukar minyak dia buat di tengah laut sebelah Johor. Pencemaran banyak berlaku di sebelah Johor, di mana terumbu-terumbu kita banyak mati, banyak juga industri-industri asas tani kita yang memelihara ikan dalam sangkar pun banyak mati.

Ini pun kita kena lihat, dan kalau perlu kita wujudkan industri-industri sampingan berkenaan dengan merentang industri ini sebagai *service* kapal. Hari ini di Malaysia terkenal, kapal terbang hari ini di Sepang sudah jadi hab untuk MRO, untuk *maintenance repairs*. Apa semua ini? Mengapa kita boleh buat? Mengapa tidak boleh buat di Malaysia? Saya difahamkan dalam industri kapal ini, saya minta Kementerian Pengangkutan perlu banyak mendedahkan peluang-peluang perniagaan yang wujud daripada industri perkapalan yang sedang berkembang dalam negara kita, supaya banyak di antara graduan-graduan kita, apatah lagi graduan-graduan menganggur kita dapat tahu apa bidang yang mereka boleh dapati daripada industri perkapalan yang sedang berkembang.

Ini sehinggakan bahan kering, hantar minyak, *supply* minyak diesel di Pelabuhan Klang dimonopoli oleh syarikat-syarikat daripada Singapura. Apa orang Malaysia tidak layak ke? Orang Malaysia tidak ada modal ke hendak buat kerja ini? Mengapa syarikat-syarikat yang ada *affliction* dengan Singapura yang *control* sekarang di Pelabuhan Klang kerja-kerja *bunkering* dan sebagainya. Ini yang tidak lama lagi di Kedah akan menjadi pelabuhan yang besar dengan adanya paip daripada Yan yang akan pergi sampai ke mana?

Dato' Haji Mat Yasir bin Haji Ikhsan [Sabak Bernam]: Bachok.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Ke Bachok. Saya dengar dan difahamkan tidak kurang daripada 30 hingga 40 kapal hari-hari akan berlabuh dekat Kedah. Orang Kedah hebat, tapi kalau kita tidak ada pengalaman macam mana hendak...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat Pasir Puteh.

Dato' Haji Che Min bin Che Ahmad [Pasir Puteh]: *Line clear* lah.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Sila.

Dato' Haji Che Min bin Che Ahmad [Pasir Puteh]: Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Saya semangat apabila paip dari Yan tadi akan singgah di Bachok. Apakah Yang Berhormat setuju kalau kita adakan pelabuhan di Tok Bali, *very the potential, very clear*. Kalau kita buat di Tok Bali bukan sahaja rakyat Kelantan, rakyat Malaysia kerana Universiti Malaysia Kelantan telah pun wujud. Jadi kita kena wujudkan pelabuhan, kita hendak supaya Kelantan ada potensi untuk UMNO balik. Terima kasih.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Terima kasih sahabat saya Pasir Puteh. Memanglah paip *line* itu akan daripada Yan pergi sampai ke Bachok, tinggal lagi terpulanglah kepada orang Pasir Puteh kalau hendakkan pelabuhan itu di Tok Bali, fasal Tok Bali dekat Pasir Puteh. Orang Tumpat pun dia hendak dekat Tumpat. Itu dalaman di Kelantan, itu selesaikan dahululah. Tapi yang penting apa yang hendak saya kemukakan, apabila wujud kedua-dua pelabuhan ini, yang mana banyak kapal akan datang ke negara kita tetapi adakah orang Yan, orang Kedah, orang Kelantan sudah bersiap untuk *service* kapal-kapal ini? *Service* kapal-kapal ini. Banyak kerja-kerja yang boleh, ekonomi sampingan yang boleh wujud daripada wujudnya kedua-dua pelabuhan ini, tambah nilai. Kita dekat Klang dahulu banyak Tuan Yang di-Pertua, banyak kerja-kerja yang macam ini, tetapi syarikat tempatan kurang mencebur soal ini. Kalau di pelabuhan, yang akan dibina di Yan dan di Bachok, kerja-kerja *sign on and sign off* sahaja pun, kelasi-kelasi tukar-tukar kapal sahaja, ini satu pendapatan.

Di Klang dahulu ada, tapi sekarang sudah kurang ada. Hanya sekarang ini dalam industri perkapalan untuk *sign in* dan *sign off* banyak buat di Singapura sehinggakan kita punya *seller* kelab ataupun kelab untuk kelasi-kelasi dekat Klang pun hari ini sudah semak samun, sudah naik gelap dah. Walhal dahulu yang mana kelasi-kelasi seluruh dunia berhimpun dekat situ menunggu kapal dia datang, kerana kita boleh buat *sign on* dan *sign off*, tapi hari ini Marina Kelab dia sudah naik semak dah saya tengok, gelap sahaja seolah-olah aktiviti sudah tidak ada lagi dah. Jadi ini yang kita kena lihat ini.

Jadi Kementerian Pengangkutan jangan setakat hendak mengadakan rang undang-undang lepas itu lupa sahaja biar laksana sendiri tetapi sekurang-kurangnya pun benda ini satu industri, industri *maritime* ini satu benda yang baru saya minta kementerian supaya proaktif. Mendidik anak bangsa kita, anak negeri kita, ini industri yang sedang wujud di dalam negara kita, lepas itu apa peluang-peluang yang kita boleh dapat dengan adanya industri pelabuhan yang sedang maju ini. Supaya anak-anak kita boleh menceburi bidang-bidang ini dan akan memberi kerjaya kepada dia.

Sekarang ini kebanyakan syarikat-syarikat yang beroperasi di Pelabuhan Klang dan juga PTP, saya ingat banyak syarikat-syarikat cawangan daripada Singapura. Saya rasa ini tidak sihat. Oleh yang demikian saya minta supaya kementerian lihat benda ini dan peluang-peluang yang wujud daripada pewujudan pelabuhan-pelabuhan ini...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Yang Berhormat Kuala Krai dan Sabak Bernam, dua bangun.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: ...ya, sekejap. Dapat memberi peluang kepada anak bangsa kita. Sila Sabak Bernam, sekejap.

Dato' Haji Mat Yasir bin Haji Ikhsan [Sabak Bernam]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat bagi Jasin. Kita memang selalu mendengar tentang memberikan peluang kerjaya dan pekerjaan kepada anak bangsa kita dan kita selalu menyebut di sana sini peluang banyak. Saya rasa adalah lebih baik kalau kita mengetahui sebenarnya bagaimanakah data tentang peluang pekerjaan, peluang membuat sebarang perusahaan di kawasan *maritime area* dengan izin, yang ada dan umpamanya setakat ini, setakat manakah keterlibatan bumiputera-bumiputera dalam peluang-peluang perniagaan yang ada di sini, satu.

Yang keduanya ialah yang saya rasa lebih penting ialah masalah pindaan ini sebenarnya untuk penambahbaikan. Saya ingat Yang Berhormat tadi ada menyebut tentang beberapa insiden pelanggaran. Saya ingin tahu datanya setakat ini daripada peristiwa-peristiwa yang lalu, daripada *post mortem* yang telah dibuat, setakat manakah insiden ini telah berlaku dalam negara kita dan apakah langkah-langkah ataupun tindakan yang telah diambil untuk perkara itu tidak berlaku lagi? Saya sebenarnya sangat tersentuh apabila aspek pelanggaran di Langkawi itu berlaku tempoh hari kerana bukan kerana apa, salah seorang sahabat kita terlibat. Jadi kita pun hendak tahu apakah hasil *post mortem* itu. Terima kasih.

Datuk Mohamed Razali bin Che Mamat [Kuala Krai]: Ada kaitan.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Ada kaitan. Sila.

Datuk Mohamed Razali bin Che Mamat [Kuala Krai]: Ya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat. Saya tertarik bila sebut pasal kapal ini. Nampaknya Jasin ini begitu handal sekali dan saya kira Melaka adalah satu *port*, satu pelabuhan yang patut didahului dan setakat ini sejauh manakah Yang Berhormat di Jasin mengenai di negeri Melaka itu sendiri. Saya kira itulah *base* nya. Kalau adalah *port maritime* ini di sana dan dikumpulkan supaya pekerja dan *crew* handalan di negeri-negeri ini dapat dibuat di sana.

Apakah pendapat Yang Berhormat dan satu lagi mengenai dengan Pasir Putih yang menyebutkan Bachok. Bachok adalah satu potensi yang telah lama, yang telah tidak tergendala dan saya kira itu pun satu yang boleh menambahkan lagi hasil ataupun *income* kepada negara kita lebih-lebih lagi negeri Kelantan yang belum maju dan ini, maritim ini memang betul kerana negara-negara maju itu memang pelabuhan-pelabuhan inilah satu yang difokuskan lebih-lebih lagi kepada pelancongan dan kepada pendapatan negara itu sendiri. Jadi eloklah kalau Melaka ini dia jadi satu *base* supaya maritim ini dapat dilaksanakan. Apa pendapat Yang Berhormat?

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Terima kasih kedua-dua Ahli Yang Berhormat yang kemukakan soalan. Berkenaan dengan insiden-insiden, itu sebab saya katakan tadi penekanan daripada Jabatan Laut itu harus ada dan kebanyakan kalau kita lihat insiden-insiden yang berlaku ini, walaupun *post-mortem* ini belum dikeluarkan, belum digambarkan, banyakkann disebabkan oleh *human factor*. Kelalaian manusia dan saya kaitkan dengan rang undang-undang ini, kalau undang-undang itu ada. Hanya sekarang ini pelaksanaan. Sebagai contoh yang insiden yang berlaku dekat Pulau Langkawi. Kalau Jabatan Laut menggunakan kuasa yang ada

pada dia, benda ini tak berlaku. Boleh dielakkanlah. Kalau pastikan bahawa kapal itu mempunyai segala kelengkapan bagaimana yang ditetapkan di bawah *Merchant Act* ini, benda ini tak boleh berlaku, pasal semua canggih. Alangkan kapal di bawah, kapal selam yang begitu canggih itu yang tak pernah tengok darat pun dia boleh tahu mana nak pergi, ini pula kapal di atas air. Walau ribut macam mana pun tetapi kalau peralatan itu mengikut daripada manual yang diadakan, *no way* dia akan berlanggar, *no way!*

Tapi syarat itu ada. Hanya tidak dilaksanakan. Kadang-kadang pun saya tak tahulah, kadang-kadang industri perkapalan kita ini Yang Berhormat Menteri, ikut suka-suka sahaja dia orang ini. Macam contoh di Langkawi lagi ini ha. Saya baru dapat khabar daripada sahabat saya. Pengusaha feri senang-senang sahaja naikkan tambang RM2. Senang-senang sahaja naikkan RM2 di Langkawi. Dan yang kurang seronoknya apabila pengusaha feri naikkan RM2, orang akan kata "Ini apa kerja kerajaan ini!" Kerajaan juga kena. Walhal yang naikkan sewa itu orang berniaga. Ini serupalah macam pasal roti canai ini punya cerita. Tepung naik RM0.15, roti canai naik RM0.30. Ini orang berniaga ini.

Tadi sahabat saya kemukakan bahawa feri dekat Sabah, feri dekat Sarawak dapat subsidi minyak. Saya nak tanya juga feri dekat Langkawi ini dapat tidak subsidi minyak? Dan macam mana pula dia boleh naikkan harga RM2 suka hati dia? Yang setuju saya dia kena minta izin dahulu dengan Kementerian Pengangkutan kerana di bawah kuasa kementerian. Apabila kementerian kata *yes*, barulah dia naikkan. Ini suka-suka hati naik aja. Ini pun peraturan ada, akta ada tapi kalau kita tak ada ambil tindakan ha ini yang dia orang ini suka-suka hati.

Balik pada apa yang disebutkan oleh sahabat saya Yang Berhormat bagi Kuala Krai tadi. Walaupun Melaka dulu negeri maritim yang lama, tetapi tak adalah Pelabuhan Melaka semacam besar West Port, North Port, PTP. Yang ada dekat Melaka, pelabuhan ada dua pelabuhan untuk kapal besar. Satu Petronas, satu kapal dagang. Yang lain yang macam saya yang *involve* itu dengan izin Tuan Yang di-Pertua, itu *barter trade*. Pelabuhan kecil. Main kecil-kecil sahaja, tongkang-tongkang sahaja.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: [*Menyampuk*] Cari makan aja itu.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Cari makan. Tetapi apa yang saya nak persoalkan ini, bagaimana yang disebut oleh rang undang-undang itu, *designated area* ini. Kalau dulu mana-mana pelabuhan, *bounded* ke tak *bounded*, kuasa di dalam kawasan itu adalah kuasa syahbandar. Sekarang ini saya pun tak tahu kuasa siapalah. Macam dah *open to all*, dengan izin. Saya tengok Kastam masuk, syahbandar dah tetaplh syahbandar ini *Marin Department*. Ini yang terbaru ini Maritime Agency pun, dia pun datang *check* barang dalam pelabuhan. Patut dia jaga kat tengah-tengah laut. Dalam pelabuhan pun dia masuk! Saya pun tak tahulah ini Tuan Yang di-Pertua. Baru-baru ini dengan izinlah, saya baru-baru ini ada kawan bawa saya pergi Dubai.

Saya tengok Pelabuhan Dubai, *free port* di situ kereta-kereta curi kat Malaysia itu banyak dipamerkan dekat Dubai dan kerajaan dia tahu yang kereta itu kereta curi. Saya pun tengoklah kereta itu, BMW Auto Bavaria, yang saya tahu Auto Bavaria ini syarikat ini ada dekat Malaysia sahaja. Dubai tak ada, negara lain tak ada. Jerman pun tak ada Auto Bavaria. Yang ada Malaysia sahaja, tapi tampal sana. Jadi saya kata mungkin kereta ini kereta curi dekat Malaysialah.

Seorang Ahli: [*Menyampuk*]

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: [*Ketawa*] Tapi oleh kerana negara itu *free port*, dia tak ada ambil tindakan, *free!* Bebas pada orang dia. Kau nak ambil kereta curi ke apa masuk negara dia *free port*, *free for all*. Itu kau salah, kau curi dekat Malaysia kau salah dekat Malaysialah. Kecuali kau datang dengan cara Interpol ke, minta tolong Interpol apa semua dia datangnya siasat. Tetapi apa yang saya nak sebut ini Tuan Yang di-Pertua, supaya pemikiran orang-orang kita yang mengendalikan pelabuhan ini biar terbuka sikit minda dia. Janganlah terlampau *narrow*. Kita nak jadi sebagai satu pelabuhan antarabangsa. Ini terlampau *narrow!* Macam cerita saya dahulu dengan Kastam, bercerita dalam mesyuarat, dalam mesyuarat, dalam Bilik

Pengarah. Kita minta tolong sikit, pejam matalah sikit. Dalam mesyuarat, tapi digembar-gemburkan seolah-olah saya berkira dengan Kastam kat luar.

Seorang Ahli: Betul. Aniaya aja.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Nianya. Walhal dalam mesyuarat. Apa sebab rahsia mesyuarat mesti keluar sampai ke luar? Hari ini dahulu pelabuhan *barter trade* Yang Berhormat Menteri, Kuala Linggi dahulu ada 300-400 orang pekerja, 27 syarikat yang beroperasi, hari ini bila dah kena hentam pelabuhan ini, tak sampai 100 orang. Syarikat pun banyak dah tutup. Pelabuhan yang dibuat oleh LKIM belanja RM25 juta, hari ini dah menjadi *white elephant*.

Seorang Ahli: Satu dua buah tongkang.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Satu hari satu dua buah tongkang aja datang. Ha inilah. Kalau orang datang negara kita asyik nak meniaga kena tangkap. Silap sikit kena tangkap, silap sikit kena tangkap, siapa nak datang meniaga dengan kita? Bukalah sikit, bukalah sikit minda ini. Dan nombor dua Tuan Yang di-Pertua, saya pun nak tanya juga kerajaan. Ini berkenaan dengan pelabuhan-pelabuhan. Ini pelabuhan-pelabuhan adalah tempat strategik bagi satu negara. Kalau kita swastakan pelabuhan ini, betul ke cara dia? Banyak negara macam Indonesia, walaupun dia miskin, dia tak swastakan pelabuhan dia. Dia tak pernah swastakan pelabuhan dia kerana ini penting dan strategik untuk negara dia.

Kita pada hari ini swastakan habis. Kalau swastakan habis kepada GLC-GLC ataupun syarikat-syarikat, kalau bantu membangunkan anak-anak tempatan, kita boleh terima. Saya pernah bercakap dalam Dewan Parlimen ini macam dulu saya timbulkan tentang West Port Pulau Indah yang dah jadi Pulau India. Yang Berhormat Timbalan Menteri ketawalah. [*Ketawa*] Pergilah tengok!

Apa peluang yang dapat untuk anak tempatan Klang? Apa sudah pendapatan orang Selangor? *Everything*, semua *foreign labourers*. *Everything*. Daripada kerja sebesar-besarnya sehingga sekecil-kecilnya. Kita ingat kalau ada pun dia GLC, dia bantu kita. Dalam usaha hendak peniaga-peniaga tempatan, pekerja-pekerja tempatan tetapi sampai sekarang. Benda ini bila berlaku orang bising sajalah, setakat bising saja. Jadi, kita minta kerajaan kaji betul ada baiknya kita pergi hendak swastakan kawasan pelabuhan, apa semua. Yang mana swasta akan belanja lebih.

Tetapi ada juga penswastaan macam di Melaka itu saya tengok sudah 20 tahun pada SPPG, bukan makin lama makin maju. Makin lama makin teruk. Makin lama makin teruk dan banyak yang syarat-syarat dan peraturan yang ditetapkan dalam *agreement* tidak dipatuhi kerana dalam syarikat itu, dalam peraturan itu kerana syarikat ini diberi keutamaan ataupun diberi kebenaran untuk memungut '*light dues-light dues*' daripada kapal-kapal yang datang dekat Pelabuhan Melaka.

Jadi, oleh kerana kebenaran dia buat macam tol lah. Satu kapal satu gred tan satu ringgit. Kalau lima ratus gred tan lima ratus ringgit. Jadi dia kerja itu sajalah, *collect* sajalah macam tol. Buat apa hendak besarkan? Saya sudah cakap berapa kali dengan kerajaan negeri Melaka. Saya tengok kaji balik peraturannya, bincang dengan *ministry*. Kalau misalan kata dia tidak mengikut peraturan itu, batalkanlah penswastaan itu dan ambil balik Pelabuhan Melaka itu. Tetapi sampai sekarang senyap. Bagaimana hendak berkembang? Saya *designated bounded area* ini saya minta.

Kalau dulu semua kuasa ini kuasa kepada Syahbandar, kuasa ini kepada pegawai laut. Jadi, kuasa ini kalau kita hendak jadi *marine nation* antarabangsa, diakui oleh antarabangsa, kita kena lihat benda ini. Kalau patut bagi kementerian untuk menambah bilangan kakitangan, bilangan kakitangan untuk jabatan laut ini perlu ambil pengambilan, ambil, kerana industri ini sedang berkembang di dalam negara kita. Banyak kapal-kapal antarabangsa pun sudah buka pejabat mereka sebagai hab mereka di kawasan Asia, saya kira kakitangan kita yang mewakili kerajaan dalam ini jabatan laut harus mainkan peranan dia untuk memberi servis kepada pedagang-pedagang, kapal-kapal saudagar ini supaya mereka *up to the world standard*. Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya dengan ini menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Sungai Petani.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk turut membahaskan Rang Undang-undang DR9 2007. Saya tidak banyak yang hendak dibangkitkan seperti mana Yang

Berhormat Jasin. Saya rasa Yang Berhormat Jasin telah pun banyak menceritakan kepada kita sekalian mengenai dengan rang undang-undang ini dan juga cadangan-cadangannya. Saya berharap cadangan-cadangan itu dapat diberi perhatian yang khusus oleh pihak Kementerian Pengangkutan. Cuma apa yang saya hendak di sini ialah saya tetap menyokong rang undang-undang ini yang mana saya rasa ini adalah untuk mengemaskinikan lagi peraturan-peraturan kita. Dengan lain perkataan bahawa peraturan-peraturan ini dengan bertujuan untuk *regulate* peraturan-peraturan ini berjalan dengan lancar dan baik.

Persoalannya seperti mana Yang Berhormat Jasin, peraturannya cukup baik dan cukup kemas tetapi bila datang kepada pelaksanaan, bagaimana? Itu persoalannya. Satu lagi yang saya hendak bangkitkan juga mengapa tadi penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri setiap kali bila kita hendak buat pindaan ini apabila kita bercakap mengenai *safety and security*, selalu kita hubung kaitkan dengan peristiwa September 11, 2001. Apa kena-mengena dengan Amerika? Saya tahu kalaulah peraturan-peraturan itu sudah baik dan kita hendak kemaskinikan mengapa dihubungkan dengan September 11?

Begitu juga macam penjelasan-penjelasan yang lain, semuanya seolah-olah kita diarah oleh pihak Amerika. Setiap kali Amerika menjadi *benchmark* kepada kita, kita harus lihat apakah kehendak dan keperluan kita? Itu yang paling pokoknya. Ini komen saya mengenai itu, tetapi bukanlah saya tidak bersetuju dengan ini. Cumanya saya hendakkan kita mengemaskini segala macam peraturan ini menurut acuan kita. Apa yang kita mahu? Macam tadi dijelaskan juga di dalam ini mengenai dengan *Malaysian water*. Tiap-tiap kali bila kita cakap pasal Malaysia, lautan kita cukup besar. Kita menguasai sebahagian besar daripada lautan sama ada kita bersempadan dengan Laut India dan Laut China. Kita menguasai ini di tengah-tengah, di samping dikuasai oleh pihak Indonesia, kita yang terbesar yang menguasai perairan di kawasan ini.

Jadi saya berharaplah cadangan yang dibuat oleh Yang Berhormat Jasin tadi iaitu mengenai dengan latihan kepada pegawai-pegawai yang hendak bertugas di dalam jabatan ini, saya berharap kalau boleh cadangan walaupun saya tahu ada sebuah kolej yang mengendalikan tentang soal-soal pengendalian *port* dan juga perkapalan sebagainya. Jadi mengapa tidak, saya berharap cadangan datang daripada pihak kementerian untuk universiti terutama sekali kalau boleh Pulau Pinang ataupun mana-mana universiti mengendalikan kursus-kursus maritim sebab buat satu ketika kita adalah sebuah negara khususnya Melaka sebagai kuasa maritim yang terbesar. Kemudian, apabila kemudiannya diambil alih oleh pihak British, kita nampaknya...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat Sabak Bernam.

Dato' Haji Mat Yasir bin Haji Ikhsan [Sabak Bernam]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Sungai Petani. Akta ini sebenarnya untuk penambahbaikan. Walau apa pun dia punya perkara yang mencetuskan sama ada September 11 ataupun yang lain, tetapi yang terpenting sekali ialah bagi kepentingan dan keselamatan negara. Saya ingin bertanya, setakat manakah benar akta ini juga dibenarkan salah satu sebab ialah tentang masalah *human trafficking*.

Jadi maknanya kalau dilihat dengan izin daripada SSB ataupun ... *activity* itu, saya difahamkan bahawa aktiviti penyeludupan manusia dan bagi saya yang lebih serius penyeludupan dadah umpamanya juga terlibat, setakat mana kebenarannya. Kalau ia pun benar ataupun tidak, perkara ini wajar diberikan perhatian supaya *trafficking* yang melibatkan darat, laut dan udara ini sebenarnya dapat langkah pencegahan dimantapkan lagi. Apa pandangan daripada Sungai Petani. Terima kasih.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Terima kasih Yang Berhormat Sabak Bernam. Memang saya ada perkara itu yang saya akan bangkitkan juga iaitu mengenai *human trafficking* dan juga dadah. Soal senjata api juga saya akan bangkit nanti. Bersabar dan saya akan jawab seterusnya itu. Cuma yang saya hendak bangkitkan lagi ialah mengenai dengan macam saya juga bersetuju dengan Yang Berhormat tadi yang mana saya akan menjawab iaitu saya akan bertanya dengan pihak Kementerian Pengangkutan dalam akta ini bagaimana kita hendak mengimplement akta ini?

Kita boleh *implement* kapal-kapal yang datang daripada negara kita. Bagaimana dengan kapal-kapal yang datang ke negara kita? Maksud saya bagaimana sesebuah kapal itu yang membawa senjata api, khususnya kalau kita dengar tadi Yang Berhormat Jasin, bagaimana dengan kapal selam ataupun *submarine* yang membawa bahan nuklear? Kalau berlakunya kemalangan di Selat Melaka ataupun laut dekat dengan Sabah atau Sarawak.

Bagaimana kedudukan kita? Yang ini kita harus bertegas dan harus kita ambil tindakan. Memang, negara kita sebuah negara yang kecil dan jika dibandingkan negara besar seperti Rusia dan juga Amerika Syarikat. Kita tidak ada kuasa untuk mengawal kapal-kapal yang membawa bahan-bahan nuklear. Apakah ini termasuk dalam akta dan apakah kedudukan kita? Boleh atau tidak kita bawa dalam soal maritim antarabangsa? Itu yang kita hendakkan dalam ini tetapi tidak disebut seperti bahan-bahan letupan nuklear. Ini cukup bahaya kepada *environment*. Bukan juga *environment*, kepada soal manusia, rakyat kita juga mesti diselamatkan terlebih dahulu daripada pihak yang berkenaan. Begitu juga penyeludupan senjata api yang mana kita tahu, kadang-kadang sukar untuk kita memantau kapal-kapal yang membawa senjata api daripada negara ke negara dan terus diseludup ke negara kita, termasuklah seperti mana Yang Berhormat Sabak Bernam bangkitkan tadi.

Saya ingin bertanya dengan pihak kementerian, apakah langkah selama ini yang diambil oleh pihak kementerian mengenai dengan kemasukan pendatang-pendatang haram melalui kapal-kapal kecil ataupun apa sahaja? Saya boleh bagi satu kenyataan, penyeludupan orang-orang Myanmar umpamanya. Baru-baru ini kami ke Langkawi dan banyak diceritakan mengenai penyeludupan orang Myanmar sama ada dari Thailand ataupun terus daripada Myanmar, masuk ke Langkawi. Ini menimbulkan banyak masalah kepada kita pada hari ini. Jadi, apakah langkah dan tindakan serta juga peraturan untuk mengambil tindakan kepada kapal-kapal yang membawa masuk pendatang-pendatang haram?

Dahulu kita dengar banyak kapal-kapal atau bot-bot yang membawa pendatang daripada Indonesia. Tanpa apa-apa surat dan tanpa apa-apa permit untuk masuk ke negara kita dan terus bersama dengan rakyat negara ini. Jadi, kita ingin tahu daripada pihak kementerian, apakah langkah-langkah yang telah diambil oleh pihak maritim untuk betul-betul dan benar-benar dapat menyekat supaya ini tidak terus-menerus berlaku. Jadi, macam penyeludupan manusia daripada Myanmarlah yang saya hendak bangkitkan tadi,. Apakah langkah-langkah yang sudah dibuat dan diambil oleh pihak kementerian ini?

Selain daripada itu, yang dibangkitkan ini ialah mengenai dengan *safety* dan *security* selanjutnya. Jadi, apa yang kita hendak tahu, bagaimana undang-undang ini dapat memberi satu gambaran bahawa rakyat Malaysia ini benar-benar terlindung atau dilindungi dengan akta ini? Adakah ini kita kata sudah ada, tetapi masih dapat pelolosan daripada pihak-pihak yang berkenaan dari segi macam yang saya katakan tadi, membawa barang-barangan yang tidak dapat permit oleh pihak yang berkenaan?

Selain daripada itu, saya hendak bangkitkan juga tadi mengenai dengan operator-operator di sungai-sungai yang bukan di laut, tetapi di muara sungai masuk ke dalam. Apakah ia juga tertakluk kepada akta ini? Misalnya bot-bot yang membawa barang-barang daripada kuala masuk ke sebelah hulu, apakah ia tertakluk? Selain daripada itu, saya bangkitkan juga mengenai dengan pencemaran alam oleh sesetengah kapal, sama ada kapal daripada Malaysia, bot-bot daripada Malaysia ataupun daripada luar yang mencemar air. Terutama sekali sekarang ini menjadi kebimbangan saya ialah pantai-pantai yang didatangi oleh pelawat-pelawat kita, pelancong-pelancong kita. Kalau dia hendak mandi laut, saya lihat sekarang ini pun berlaku juga pencemaran. Air itu mengandungi minyak. Bot-bot kecil ini selalunya bila kita hendak berenang di laut, sudah terdapat minyak.

Jadi, apakah akta ini dapat mengawal bot-bot yang mencemar kawasan-kawasan perairan di pantai dan juga di sungai-sungai kita? Kadang-kadang dia curah sahaja minyak-minyak hitam daripada botnya ke dalam sungai, dan apakah tindakan oleh pihak kementerian dalam hal ini? Selain itu juga mengenai dengan apa yang dibangkitkan oleh sahabat saya Yang Berhormat Jasin, mengenai dengan feri-feri dan kapal-kapal kecil yang membawa penumpang-penumpang tadi, adakah ia tertakluk dalam akta ini? Jikalau pun ia tertakluk, apakah kita sebagai pihak yang berkuasa, memastikan pemeriksaan dilakukan daripada semasa ke semasa untuk memastikan:

- (i) mereka membawa *life jacket* atau seumpamanya. Betul atau tidak betul, dia ada *life jacket*?; kemudian
- (ii) adakah keadaan kapal itu daif atau tidak ataupun bot dan feri dan sebagainya. Supaya apabila dia membawa penumpang, sentiasa selamat. Jadi, khusus misalnya, kalau kita feri daripada Kuala Kedah, Kuala Perlis ke Langkawi misalnya, apakah ia selamat? Ataupun bot-bot yang membawa penumpang-penumpang, katalah di Sarawak dan di Sabah, apakah ia juga selamat?

Ini yang kita hendak tahu daripada pihak kementerian, apakah langkah-langkah yang diambil? Jadi, dari segi misalnya dia hendak *certified*, dia boleh buat *certification*. Macam kita kata, motokar-motokar kita di....

Datuk Dr. Marcus Makin Mojigoh [Putatan]: Sila bagi jalan..?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Putatan.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Eh, sila...

Datuk Dr. Marcus Makin Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Saya tertarik kerana dengan bot-bot yang daif ini. Yang Berhormat Sungai Petani terima kasih kerana memberi jalan. Ada terdapat bot-bot yang pernah berlaku kemalangan di antara Zamboanga dan Sabah dan ramai terkorban pada ketika itu. Apakah Yang Berhormat bercadang juga kepada pihak kementerian ini, tengok jenis bot-bot yang digunakan dan *barter trading* di antara Filipina dengan Sabah terutama sekali Pelabuhan Labuan yang amat disukai dan Pelabuhan Sandakan yang amat disukai yang *barter trading* ini, di antara Indonesia, Filipina dan Malaysia. Bot yang digunakan, adakah kita benarkan bot yang tidak mematuhi piawaian antarabangsa masuk ke negara kita?

Yang keduanya, feri-feri yang ingin saya sentuh lagi, feri antara Kota Kinabalu dan Labuan itu, seolah-olah macam *coffin* dengan izin. Ia tertutup sekali. Tidak ada angin, ia pakai *air-con* dan kalaulah apa-apa kemalangan, langgar batu kah, memang ia terus terjunam ke dalam laut. Apakah juga tindakan yang Yang Berhormat ingin cadangkan kepada kementerian untuk melihat perkara-perkara keselamatan feri-feri yang beroperasi di antara Kota Kinabalu dan Labuan? Terima kasih.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Terima kasih Yang Berhormat daripada Putatan. Saya bersetuju dengan Yang Berhormat dan terima kasih kerana Yang Berhormat membantu saya dalam hal ini. Ingin saya kemukakan soalan itu kepada pihak kementerian. Iaitu tadi saya bangkitkan mengenai dengan pensijilan ataupun *certification* daripada pihak kementerian apabila diberi lesen atau apakah, saya tidak tahulah bagaimana dia buat lesen dia, tetapi apakah pemeriksaan itu dilakukan? Dia mesti ada *certificate* bila dia hendak *certified*, *you layak*, *you berhak* untuk dapat lesen. Kemudian selepas itu, dia mesti menjamin bila kita capak fasal *safety*.

Macam saya katakan, adakah dia mempunyai *life jacket*, umpamanya? Kemudian dia mempunyai ruang-ruang yang tertentu sekiranya berlaku kemalangan, apakah dia boleh gunakan apa-apa barangan yang boleh menyelamatkan? Jadi, saya bersetuju dengan Yang Berhormat dan saya bangkitkan ini. Dia buat pemeriksaan itu betul atau tidak? Jangan sekadar buat pemeriksaan bila berlaku sahaja *accident*, baru ada pemeriksaan. Itu tidak guna, sudah terlambat. Jadi kita kena ada... dan saya mencadangkan juga bahawa kementerian Yang Berhormat supaya menambahkan lagi pegawai-pegawai yang terlatih, maksud saya ini. Pegawai-pegawai yang terlatih dalam bidang ini, hendak *certified* kapal.

Begitu juga saya tidak tahu, apakah tindakan pihak kementerian kepada bot-bot ataupun tongkang-tongkang yang datang dari luar umpamanya dari Filipina masuk ke dalam perairan kita, apakah syarat-syarat juga dikenakan ataupun tindakan dikenakan ke atas mereka sekiranya dia tidak menurut kita punya *safety*. Jadi saya bimbang ini, kadang-kadang kita boleh mengenakan syarat-syarat ini kepada kapal-kapal dan bot-bot kita tetapi bot yang masuk dari luar bagaimana dia punya *safety* dan dia punya sekuriti juga kita tidak boleh dapat dijamin.

Jadi saya hendak tahu daripada pihak kementerian apakah langkah-langkah yang diambil oleh pihak kementerian dari segi maritim antarabangsa untuk mengawal perkara-perkara ini. Saya bimbang kalaulah tidak dilakukan pemeriksaan dengan betul takut seperti mana yang berlaku di Indonesia. Kapal-kapal yang sudah daif, tua dan tidak ada pun *safety*, apabila berlaku barulah bising sana sini, masuk dalam berita dan itu sahaja habislah. Kemudian pembesar-pembesar membuat lawatan dan sebagainya masing-masing keluar kenyataan itu dan ini, saya rasa sudah terlambat.

Sebelum dia terlambat baiklah kita mengambil langkah-langkah serta juga saya harap pemeriksaan itu dilakukan benar-benar untuk menjamin keselamatan atau dikatakan *safety* tadi. Akhir kata selain daripada itu saya ingin menyatakan juga kepada pihak kementerian sekali lagi, sebagaimana cadangan saya pada peringkat awal tadi iaitu pusat-pusat latihan kepada pegawai-pegawai di mana mereka juga di *upgrade* daripada semasa ke semasa iaitu dari segi tugas mereka menjamin profesionalisme mereka dan dapat dipertahankan. Tidaklah seperti kata Yang Berhormat bagi Jasin tadi, pegawai-pegawai yang tidak faham mengenai dengan laut, mengenai perkapalan kerana dia pegawai sahaja, dia pun tidak tahu dia *certify* terus itu dan ini.

Jadi kadang-kadang kita kena ada juga pusat latihan untuk *upgrade* kebolehan dan kemahiran mereka dalam hal ini. Selain daripada itu yang akhir sekali saya ...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Berapa kali?

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Oh maaf saya, saya dok tengok *time*.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Bukan takut yang akhir sudah berapa kali sebut.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Sebab saya bin Mohd. Khir.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Itu akhirlah?

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Baik Tuan Yang di-Pertua, ini yang akhir betullah iaitu saya hendak tanya juga seperti mana sahabat saya Yang Berhormat bagi Jasin bangkit tadi, undang-undang ini adakah tidak ada pertindihan dengan Akta Kastam sebab bila penyeludupan kita kata ini bidang kastam bukan bidang maritim. Jadi pertanyaan saya, apakah akta ini tiada pertindihan dengan Akta Kastam dan Polis Marin dalam hal ini? Jadi saya tidak tahu masing-masing ada bidang-bidang tugas dia, orang ini kata oh ini menurut akta kami, penyeludupan.

Jadi penyeludupan katalah penyeludupan kepada barang-barangan macam tadi saya kata penyeludupan manusia, bagaimana ini penyeludupan juga. Jadi apakah ini nanti polis marin pula kata ini bidang kami ini bukan bidang kastam sebab dia seludup manusia bukan dia seludup barangan. Oleh yang demikian saya ingin dapat penjelasan daripada pihak kementerian ini apakah terdapat pertindihan-pertindihan dalam Akta Kastam, Akta Polis, atau apa-apa akta yang lainlah.

Dengan itu Tuan Yang di-Pertua, saya memohon untuk menyokong pindaan ini untuk mengemas cuma pertanyaan saya ialah keberkesanan pelaksanaan akta ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat bagi Kubang Kerian, panjang tidak Yang Berhormat?

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: 10 minit.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Sila, sila.

12.54 tgh.

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Pada pandangan saya pindaan ini dibuat adalah untuk mengetatkan peraturan berkaitan keselamatan di perairan Malaysia termasuk di Selat Melaka. Pindaan ini juga bertujuan untuk meluaskan kuasa Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ke perairan Labuan yang kini menjadi sebahagian daripada Wilayah Persekutuan yang selama ini mengguna pakai Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah 1960.

Saya tidak punya apa-apa masalah untuk menyokong demi kebaikan negara tentang pindaan akta ini melainkan beberapa isu yang perlu diberikan perhatian oleh pihak Kementerian, sebagaimana rakan-rakan yang lain menyebut tentang isu pertumpahan minyak dan pembuangan sisa toksik. Isu *human trafficking*, isu *organize crime* termasuk dadah, senjata api dan juga penyeludupan bahan-bahan yang berbahaya kepada keselamatan negara.

Sebagai contoh Tuan Yang di-Pertua, kita lihat tentang isu pembuangan minyak ataupun tumpahan minyak dan juga pembuangan sisa toksik, dalam masa lima tahun kebelakangan ini saya tidak pernah membaca dalam mana-mana jurnal antarabangsa mengenai isu maritim ini ada kawasan-kawasan strategik seperti mana Terusan Panama, Selat Inggeris, Terusan Swiss dan seumpamanya yang berlakunya keberanian pihak-pihak kapal, saudagar ini membuang sisa-sisa toksik tetapi kita boleh membaca secara *detail* dan fakta tentang beberapa kapal-kapal saudagar yang begitu berani membuang sisa-sisa toksik ini di perairan Selat Melaka khususnya di perairan Tanjung Piai yang berhampiran dengan pelabuhan Singapura.

Adakah ini terjadi disebabkan kita kurang ataupun undang-undang yang ada dalam negara kita ini tidak digeruni ataupun kurangnya penguatkuasaan terhadap isu-isu ini. Jadi saya mengharapkan Kementerian ini dapat melihat dan fokus dalam isu ini kerana ianya memberikan kesan sampingan terhadap alam sekitar dan juga nasib nelayan-nelayan pantai yang bergantung hidup terhadap hasil tangkapan mereka. Saya mengharapkan bahawa ini tidak berlaku dengan kerap di perairan Selat Melaka dan tidak terjadi di perairan-perairan penting dunia sebagaimana yang dilaporkan dan saya mengharapkan dapat suatu perhatian daripada pihak Kementerian.

Kemudian saya melihat perusahaan perkapalan saudagar adalah suatu perusahaan yang menguntungkan kerana permintaan yang sangat tinggi sama ada di sektor domestik mahupun di peringkat antarabangsa. Meskipun begitu nampaknya perusahaan ini dimonopoli oleh syarikat besar atau syarikat asing. Perkembangan Pelabuhan Klang dan Pelabuhan Tanjung Pelepas banyak menyumbang kepada perusahaan ini. Umpamanya dilaporkan bahawa perkembangan antara tahun 2000 hingga 2003 adalah sebanyak 116% peningkatannya. Ini laporan yang saya petik daripada *'Doing Business in Malaysia'* yang mengesahkan daripada 100 syarikat yang beroperasi di pelabuhan-pelabuhan Malaysia, 63 daripadanya adalah syarikat asing.

Antara syarikat besar yang beroperasi di Malaysia adalah International Shipping Corporation, Malaysia Bark Carrier Berhad, Wawasan Shipping Sdn. Bhd., Konsortium Perkapalan Berhad, Kontena Nasional Berhad dan Halim Mazbin Berhad. Kajian oleh Maritime Institute of Malaysia (MIMA), pada tahun 2001 mendapati kira-kira 4.4% perjawatan dalam industri ini dikuasai oleh warga asing. Antara faktor-faktor yang menghalang penyertaan warga tempatan ialah penurunan tawaran biasiswa kerajaan untuk program *cadetship* dan kekurangan tawaran pekerjaan. Kajian yang dibuat oleh MIMA ini pada tahun 2004 juga menunjukkan hasil yang sama tanpa ada kenaikan ataupun penurunan.

Ini menunjukkan kerajaan tidak serius dalam memberikan inisiatif dan daya usaha untuk memastikan perkembangan berterusan warga tempatan dalam bidang perkapalan ini. Oleh itu saya minta suatu kepastian yang jelas daripada pihak kerajaan tentang usaha-usaha untuk mendidik warga negara Malaysia untuk bersaing, untuk lebih kompetitif dalam pasaran yang semakin sengit ini. Satu kajian yang dibuat oleh Maritime Economics and Logistics 2004 mendapati bahawa dalam sektor-sektor seperti kejuruteraan, warganegara Malaysia cuma mengambil bahagian seramai 916 orang sahaja sedangkan 1,500 jurutera bidang ini masih lagi dikuasai oleh warganegara asing.

Dalam bidang *deck crew* sebagai contoh, warganegara Malaysia cuma 767 orang tetapi warganegara asing menguasai 1,883 orang. Dalam bidang *engine crew* sebagai contoh, warganegara Malaysia cuma 778 orang sedangkan warganegara asing 1,010 orang *and other crew* sebagai contoh kita cuma ada 582 orang warga tempatan tetapi warga asing ialah 3,589 orang. Oleh itu kita punya nisbah 1:15 dan ini sangat membimbangkan kita dan ini menunjukkan mungkin kita punya satu pelabuhan...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, boleh sambung? Baiklah Ahli-Ahli Yang Berhormat dengan ini saya tangguhkan mesyuarat sehingga jam 2.30 petang.

Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.01 petang.

Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang.

[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Lim Si Cheng) **mempengerusikan Mesyuarat**]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Ahli-ahli Yang Berhormat Dewan bersidang semula. Dengan ini saya jemput Yang Berhormat bagi Kubang Kerian menyambung semula ucapan beliau.

2.33 ptg.

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Seperti mana yang saya katakan tadi, Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 pula menyatakan bahawa 75% daripada krew kapal Malaysia hendaklah terdiri daripada pekerja tempatan. Namun terdapat kapal Malaysia yang melanggar undang-undang ini dengan menggajikan 100% krew asing. Faktor yang menyebabkan kekurangan pekerja tempatan adalah kerana gaji yang sangat rendah. Kapten Sapuan Sarpan, Presiden *Malaysian Maritime Association* mengatakan krew tempatan tidak dibayar menurut skala gaji yang sepatutnya. Contohnya seorang *deck cadet* hanya mendapat gaji asas RM370 sebulan dan RM600 sebulan selepas dua tahun berkhidmat. Kadet enjin yang mempunyai diploma memperoleh RM500 hingga RM600 sebulan berbanding dengan pemegang ijazah, diploma yang menunjukkan kerajaan tidak serius dalam usaha untuk memastikan perkembangan berterusan pekerjaan dalam sektor ini.

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Minta penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Kinabatangan.

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Penjelasan, iaitu apakah Yang Berhormat memikirkan bahawa masanya sudah tiba bukan sahaja untuk mana-mana pihak bahkan kerajaan meletakkan satu peraturan bahawa gaji ini kena difikir mengikut kesesuaian kerana keadaan dunia sudah berubah. Gaji kakitangan awam sudah meningkat, bayangkan bagaimana dia berbulan-bulan berada di laut dengan gaji RM300 lebih, RM600 lebih, sedangkan hasil dagangan itu meningkat, bermakna pengusaha-pengusaha perkapalan saudagar ini merupakan lintah darat, iaitu memerah tenaga pekerja-pekerja sehingga kita gagal melahirkan pekerja-pekerja perkapalan yang mahir dan terpaksa mengupah orang luar, minta penjelasan Yang Berhormat.

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: Terima kasih sahabat saya dari Kinabatangan. Satu pandangan yang cukup bernas dan saya masukkan ucapan Yang Berhormat dalam ucapan saya, terima kasih. Jadi saya bersetuju dengan pandangan itu, jangan jadikan profesion ini sebagai zaman dahulu kala. Kerja kapal ini anak-anak yang lari dari kampung, yang merajuk dengan ibu bapa, yang putus cinta, belayar kapal. Itu dahulu, 30 tahun dahulu, tetapi hari ini saya merasakan dengan perkembangan yang ada dalam negara kita seharusnya sumber tenaga manusia ini diberikan suatu nilai tambah *value added*, supaya kita dapat melahirkan insan-insan yang memberikan sumbangan besar terhadap industri ini.

Kita tidak mahu Yang Berhormat bagi Kinabatangan sebagai contohnya dalam berkongsi pengalaman tadi, mungkin satu hari besok, kita punya pelabuhan setaraf dengan Rotterdam ataupun setaraf dengan Dubai, seumpamanya mungkin kita ada *first class* infrastruktur, tetapi penguasaan teknologi, penguasaan sumber manusia dikuasai oleh warga negara asing. Ini yang kita tidak mahu. Oleh itu saya mengharapkan kerajaan mengambil satu tindakan yang proaktif di dalam menyediakan - pusat-pusat ini sebagai contoh, pusat perkapalan di Melaka, perlu untuk melihat modul-modul yang terkini di dalam menyediakan pakar-pakar di dalam bidang perkapalan ini.

Sudah sampai masanya dikaji modul-modul ini sama ada ianya bertepatan ataupun *at par* dengan perkembangan teknologi perkapalan yang ada pada hari ini. Jadi saya sangat bersetuju dengan pandangan yang diberikan oleh sahabat kita dari Kinabatangan tadi, terima kasih.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, laporan mengenai Pelan Pemulihan Ekonomi Negara daripada Majlis Tindakan Ekonomi Negara pula menggesa kerajaan

untuk meningkatkan kapasiti perkapalan negara. Pada masa yang sama kapal Malaysia merupakan hanya 0.54% daripada jumlah kapal saudagar di dunia. Ini satu kadar yang kita jauh keciciran kalau kita hendak membandingkan dengan potensi-potensi yang terpaksa kita hadapi pada hari ini.

Kemudian kita melihat dalam sektor ini juga bahawa kita perlu mengembalikan bagaimana kita melihat tentang aspek sejarah yang disebut tadi, bahawa kita pernah mencipta nama Selat Melaka, kemudian pelabuhan Melaka menjadi tumpuan kepada pelayar-pelayar dan pelabur-pelabur asing pada waktu itu. Vasco Da Gama Ferdinand Magellan dan seumpamanya menjadikan Melaka sebagai satu destinasi...

Datuk Haji Idris bin Haji Haron [Tangga Batu]: Yang Berhormat....

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: ... dan sejarah ini perlu dilihat sebagai satu...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Tangga Batu.

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: ... inovasi bagi kita maju terus ke hadapan. Sila.

Datuk Haji Idris bin Haji Haron [Tangga Batu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat bagi Kubang Kerian. Saya bangun pasal Yang Berhormat banyak sebut Melaka tadi, Vasco Da Gama, Selat Melaka dan sebagainya. Cuma saya hendak tanya Yang Berhormat tentang peratusan kapal-kapal di Malaysia 0.54% daripada jumlah kapal di dunia. Bolehkah Yang Berhormat berikan saya satu perbandingan (*comparative*), adakah 0.54 itu baik atau tidak baik, kita pun tidak tahu. Apakah normal *acceptance level* itu yang jumlah kapal dengan saiz Malaysia, keluasan laut dan sebagainya 0.54%, terlalu rendah, tinggi, dekat mana kita tidak tahu. Boleh Yang Berhormat ceritakan sedikit perbandingan dengan negara lain di dunia, terima kasih.

Tuan Salahuddin bin Ayub [Kubang Kerian]: Terima kasih sahabat saya dari Tangga Batu. Peratusan yang saya petik adalah laporan daripada Pelan Pemulihan Ekonomi Negara yang memberikan pandangan mereka, bahawa dengan angka 0.54% ini mengesyorkan kepada pihak kerajaan supaya memikirkkan dengan serius bagaimana kita perlu lebih bersaing dengan jumlah kapal yang berlabuh di dalam pelabuhan kita.

Sebab kita ada, kita punya tiga atau pun empat pelabuhan yang telah mencipta nama. Sebagai contohnya, kita ada North Port, kita ada West Port, kita ada PTP dan kita ada Pelabuhan Pasir Gudang di mana mengikut laporan ini tidak menjelaskan sebagaimana yang dikehendaki oleh Yang Berhormat bagi Tangga Batu tadi, tetapi ia memberikan suatu unjuran bahawa kita perlu meningkatkan keupayaan kita untuk bersaing kerana ini tidak padan dengan kemajuan pesat yang sedang kita bina dari segi infrastrukturnya seperti di Pelabuhan Klang, di PTP dan juga di Pelabuhan Pasir Gudang.

Saya teruskan Tuan Yang di-Pertua. Kemudian sebagai akhirnya yang saya hendak sebutkan di sini ialah tentang bagaimana seriusnya kerajaan mewujudkan apa yang dikatakan *supporting services*. Apa yang dikatakan servis atau perkhidmatan-perkhidmatan yang memungkinkan kita pada suatu hari esok menjadi suatu hab di rantau Asia Tenggara ini.

Kalau kita melihat jenama-jenama seperti *Lloyd* yang menguasai samudera antarabangsa ini mereka mencipta nama bukan sekadar mereka punya perkhidmatan kapal yang membanggakan, tetapi kita melihat mereka juga menguasai insurans dan juga *legal services*, perkhidmatan undang-undang iaitu perkhidmatan yang mereka berikan terhadap industri ini.

Oleh itu, saya ingin mendapat kepastian adakah kerajaan Malaysia hari ini benar-benar telah mengoptimumkan, kita telah benar-benar mengoptimumkan perkhidmatan sokongan ini? Kalau kita melihat satu laporan yang dibuat selepas *post 11 September* ini telah memasukkan Selat Melaka sebagai kawasan yang dikatakan *war risk* dengan izin iaitu kawasan yang mungkin ada risiko peperangan yang sudah tentu kapal-kapal ini akan dilindungi dengan insurans yang begitu tinggi dan tidak mungkin ada suatu syarikat insurans tempatan yang mampu untuk bersaing.

Sebab itu kalau kita melihat kapal-kapal ini kebanyakan didaftarkan di Panama, didaftarkan di negara-negara seperti Belanda, banyak kapal-kapal ini didaftarkan kerana mereka telah bukan sekadar memberikan suatu sokongan kepada infrastruktur yang hebat tetapi juga kepada sektor-sektor sokongan seperti insurans dan juga perkhidmatan guaman, undang-undang yang meyakinkan. Oleh itu saya berharap supaya di samping kita memikirkan tentang peningkatan modal insan, pembinaan skil, kompetensi dan seumpamanya jadi sektor sokongan ini perlu juga diambil kira supaya kita tidak hanya dilihat sebagai hanya sebuah negara yang mungkin boleh memberikan perkhidmatan pelabuhan yang baik tetapi kita tidak dapat memberikan perkhidmatan sokongan yang memang sangat diperlukan dalam industri perkapalan ini.

Sekian, terima kasih.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: *[Bangun]*

Tuan Haji Fadillah bin Yusof [Petrajaya]: *[Bangun]*

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Ada dua lagi Yang Berhormat ingin berucap. Saya berikan Yang Berhormat Ketereh, sila. Lepas itu Petrajaya.

2.44 ptg.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk turut sama membahaskan rang undang-undang yang sangat-sangat bagus dan dialu-alukan iaitu Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007 yang akan terus diextend ke Sabah dan Sarawak.

Sebagai mukadimahnyanya, saya ingin menyatakan bahawa kita semua tahu negara Malaysia atau kepulauan Melayu ini dahulunya adalah negara maritim. Kita pernah terkenal sebagai negara perkapalan dan sekarang ini kita sedang berlumba-lumba untuk memperkukuhkan sistem perkapalan kita. Saya yakin *the spirit of this law* dengan izin, undang-undang ini dibuat adalah semata-mata kerana desakan daripada negara luar mengenai *safety* atau keselamatan kapal-kapal yang masuk ke dalam pelabuhan-pelabuhan kita dan melalui perairan-perairan kita. *This is a reaction* dengan izin *to the September 11*.

Tetapi apabila saya meneliti sepintas lalu, saya tidak meneliti secara *detail* tetapi saya sudah melihat satu persatu daripada akta ini, saya dapati terdapat beberapa *glaring* dengan izin *omission* atau satu peninggalan perkara-perkara yang tertinggal yang menyebabkan saya sebagai seorang *qualified hydrographer, I am a surveyor and I have my second degree in hydrography*.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Minta izin cakap bahasa Inggeris.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ya, saya sudah minta izin banyak kali.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Apa itu Yang Berhormat?

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: *Hydrographer* dengan izin.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Dalam Bahasa Kebangsaan?

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Dalam bahasa Melayunya Juruukur Hidrografi, sama.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Samalah. Saya pun tak fahamlah Yang Berhormat.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya hendak menterjemah macam mana. Tak boleh kata juruukur ayak di Kedah, tak boleh. *Hydrographer* ini maknanya dia mengukur kedalaman laut.

Kalau kita datang ke sebuah negara atau sebuah bandar macam Yang Berhormat Datuk pergi ke Rome baru-baru ini, Yang Berhormat berjalan

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat ada pergi bersama.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya alhamdulillah, Yang Berhormat jemput saya sekali.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Pasal apa Jerai tak panggil?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat bukan profesional itu.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Oh, ya. [Ketawa]

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Kita akan cari peta, peta jalan hendak tahu jalan di mana, bukit di mana, lorong di mana, sungai di mana. Apabila kapal jalan laut dia hendak berjalan dia *look for chart*. *Chart* nama dia dengan izin. Bahasa Melayu, *chart* juga iaitu yang akan menentukan laut mana hendak lalu, *passage* mana hendak lalu, laluan mana yang dalam, di mana ada *shoal* dengan izin. *Shoal* ialah batu karang, di mana ada *ship rap*, kapal yang telah tenggelam lama supaya tidak berlanggar. Tetapi kalau tidak ada *chart* ini kapal itu akan tak tahu ke mana dia akan pergi berlanggar sana, berlanggar sini.

Dalam akta ini tidak langsung dinyatakan keperluan untuk kita mengadakan a *safe passage* atau *safe* laluan dengan izin. Tak ada. Bahkan dalam meletakkan kuasa-kuasa menteri untuk menteri *regulate* atau dalam kata lainnya ada kuasa menteri boleh *regulate*, pun tidak ada.

Persoalan yang saya hendak tanya, sejauh mana *chart* pelabuhan-pelabuhan kita ini dikemaskinikan. Sejauh mana sungai-sungai kita, muara-muara sungai kita ini diambil peta lautnya atau chart tadi supaya kita tahu kapal *navigable* atau tidak dengan izin. Boleh lalu atau tidak. Boleh sampai ke mana kalau Sungai Sarawak sebagai satu contoh daripada Kuching sampai ke mana *navigable* nya dengan izin kena banyak lagi izin kerana tidak ada istilah. Saya pun tak jumpa cari.

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: [Bangun]

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ini persoalan besar yang saya ingin timbulkan dalam rang undang-undang ini. Saya ingat Yang Berhormat Timbalan Menteri kena jawab. Memang kita bercakap ...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Kinabatangan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Sila. Sungai Kinabatangan bagaimana?

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Terima kasih Ketereh. Apakah Yang Berhormat berpendapat bahawa akta yang hendak kita luluskan ini, cuma untuk memenuhi kehendak antarabangsa tanpa memikirkan ada perkara-perkara yang terlalu penting perlu dimuatkan dalam akta ini. Minta penjelasan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Wah, dia lambung bola. Dia lambung bola. Tetapi saya sebagai seorang yang tak pernah main *striker* tak boleh *smash*. Saya main tekong takraw, jadi takraw dia tekong dia lambung bola juga. Saya lambung bola ya?

Datuk Dr. Marcus Makin Majigoh [Putatan]: [Bangun]

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Pertanyaan Yang Berhormat saya tidak boleh hendak jawab. Tetapi saya rasa antara ya dan tidak. Keperluan untuk mengadakan rang undang-undang ini adalah satu keperluan. *We have to do it* dengan izin sebab kalau tidak dia akan dilihat kita sebagai sebuah negara yang tidak sensitif kepada masalah keselamatan, *security*. *It's about security* dengan izin. Tetapi dalam kita menentukan *security*, dalam hal ini hanya kapalnya sahaja, *Surveyor General* yang disebutkan dengan izin dalam *Surveyor General* ini kalau dalam istilah ukurnya adalah Ketua Pengarah ...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, lagi seorang *surveyor*, Putatan bangun.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Okey, saya belum habis, okey.

Datuk Dr. Marcus Makin Majigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik kerana sahabat saya Yang Berhormat bagi Ketereh ini memang pakar dalam bidang hidrografi. Saya harap perkataan itu diterima oleh Yang Berhormat sahabat saya dari Jerai. Hidrografi, Yang Berhormat bukan hidegrapi.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Mungkin Yang Berhormat, kita boleh kata

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, mana satu Peraturan Mesyuarat? [*Dewan riu*][*Ketawa*]

Datuk Dr. Marcus Makin Majigoh [Putatan]: Saya tertarik kerana saya lihat memang benar apa yang diutarakan oleh sahabat saya dari Ketereh. Memang benar. Saya seorang juruukur juga dan saya lihat *navigation our map* dengan izin atau peta *navigation* ini memang ... saya rasa jarang, ...jarang sekali dikemaskinikan.

Apabila kita lihat permukaan laut yang berhadapan dengan Kota Kinabalu itu, agak berubah tetapi dalam peta ini masih lagi yang mungkin tahun 60-an. Sutera Harbour tidak nampak dalam peta. Ini saya bagi *guarantee*.

Tetapi dalam peta ini, masih lagi mungkin yang tahun 60-an. Sutera Harbour tidak nampak dalam peta. Ini saya bagi *guarantee*. Saya bersetuju sekiranya ini diambil kira oleh, kalau Yang Berhormat bagi Ketereh setuju tadi, dipohon oleh kementerian untuk memasukkan satu daripada akta keselamatan laluan-laluan kapal terutama sekali dekat pantai.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Terima kasih. Benar apa yang diperkatakan oleh Putatan. Itu dinamakan *siltation*, dengan izin. Maksudnya apabila aliran daripada sungai turun, dia akan bawa bersamanya lumpur, selut dan sebagainya ke muara sungai. Jadi muara sungai akan semakin hari semakin tohor, semakin hari semakin dangkal.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: [*Bangun*]

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Sekejap, saya belum habis hendak jawab.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Tidak, saya hendak perbetul bahasa tadi, ada bahasa Melayu.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Oh.

Seorang Ahli: [*Menyampuk*] Bahasa Malaysia.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Bahasa Malaysia. Tadi Yang Berhormat kata bahasa Inggeris, *hydrographic* kan?

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ya.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Sebenarnya kalau bahasa Malaysia, ia jadi 'judalaut'. [*Ketawa*] 'Judalaut' - juru ukur dasar laut.

Seorang Ahli: Dia buat sendiri.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Dia buat sendiri, Yang Berhormat.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Apa itu?

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Juru ukur dasar laut - judalaut.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Ejaan?

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: J-u-d-a-l-a-u-t.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Oh, belajar dari mana, Yang Berhormat? [*Ketawa*] Tiba-tiba faham...

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Tidak boleh terima, Yang Berhormat.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Ya?

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Tidak boleh terima. Sebab dia bukan ukur dasar laut.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Yalah, hendak tahu laut dalam ataupun tidak, dia kena ukurlah.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Dia tidak ukur di bawah, dia ukur di atas.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Kalau dia ukur di atas, macam mana kita tahu dalam atau tidak.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ha, itulah teknologinya, dia pakai *echo sounder*, dengan izin. [Disampuk] [Ketawa]

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Saya setuju. [Ketawa] Tarik baliklah.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: *Echo sounder* adalah satu alat yang digunakan bukan sahaja oleh juru ukur hidrografi ini tetapi juga oleh nelayan untuk mengesan apa-apa benda yang berada di bawah laut, dihantar melalui sistem *electro magnetic wave*, dengan izin, kemudian dia akan timbal balik. Kalau jumpa ikan yu di bawah itu, kita ingat batu, tetapi kita pergi esoknya tidak ada, rupa-rupanya ikan yu ataupun mungkin ikan paus. *That's called echo sounder*, dengan izin, Jerai, boleh faham?

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: *Echo sounder* saya faham kerana nelayan pakai itu untuk *trace* ikan...

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Okey, terima kasih.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: ...supaya dia tuju ke tempat ikan. Tetapi ini bila hendak ukur dasar laut, perkataan dalam bahasa Inggeris itu hendak dialihbahasakan dalam bahasa Malaysia....

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Diterima dalam Kamus Dewan sebagai hidrografi. H-i-d-r-o-g-r-a-f-i [Mengeja perkataan tersebut].

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Bila kita ubah balik ke bahasa kita, Tuan Yang di-Pertua...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baiklah, itu boleh bincang selepas ini.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Okey, saya berbalik kepada...

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Saya akan berunding dengan Dewan Bahasa dan Pustaka.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya berbalik kepada apa yang saya sebutkan tadi. Bila *siltation* ini berlaku, dengan izin, iaitu muara sungai sudah berubah kerana hasil daripada banjir dan sebagainya, dan kita tidak *update*, kita tidak kemas kini *chart* tadi atau peta laut itu, dengan sendirinya maka sungai itu jadi tidak *navigable*. Ini merupakan satu aspek keselamatan yang harus difikirkan. Sebab itu dalam rang undang-undang ini, hujungnya dia kata tidak ada...

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Kinabatangan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Sekejap, sekejap, saya belum habis lagi. Saya akan bagi. Dia kata tidak ada kos kepada kerajaan. Memang dari segi *safety*nya, tidak ada kos kepada kerajaan tetapi kalau dimasukkan elemen ukur hidrografi tadi, dia akan ada kos kepada kerajaan sebab menteri sepatutnya mempunyai kuasa untuk menentukan bahawa muara sungai, pelabuhan, kuala sungai, hendaklah mendapat ukuran yang betul supaya perjalanan kapal-kapal besar, kapal-kapal laut adalah mendapat keselamatan yang terjamin kerana *passagenya* itu adalah betul dan benar. Kinabatangan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Kinabatangan, sila.

Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Terima kasih Yang Berhormat. Hari ini, Yang Berhormat Ketereh, bukan sahaja muara sungai itu berubah disebabkan oleh perubahan semula jadi. Apa yang lebih menyukarkan, perubahan persekitaran pantai kita akibat pembangunan timbusan manusia dan dibuat perumahan-perumahan ataupun *shopping complex*. Tetapi di peta yang asal, masih tidak berubah. Jadi ini merupakan satu malapetaka, pada saya, dan kementerian ini yang bertanggungjawab dan kerajaan harus melihat bahawa perubahan itu sudah beredar 20 - 30 tahun tetapi peta yang sedia ada masih tetap yang dahulu juga. Minta pandangan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ya, itu memang benar. Mungkin semasa membuat Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar ini, perkara ini tidak diambil kira tetapi untuk makluman Ahli-ahli Dewan dan Tuan Yang di-Pertua, Kementerian *Transport* ini, Kementerian Pengangkutan ini juga setiap tahun ada *concession* untuk menggali muara-muara sungai, 30 ke 50 muara-muara sungai yang perlu digali. Tiap-tiap tahun perkara ini berlaku yang diberi secara *concession, direct* kepada beberapa syarikat yang saya pun tidak ingat nama di sini – *one of them is something* Kiara...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, selepas pergi *Europe*, bahasa kebangsaan sudah lupakah.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Bukan, istilahnya, Yang Berhormat. Bukan saya lupa. Saya tidak akan lupa bahasa saya. Saya anak bangsa yang sentiasa sayang kepada bangsa.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Sebab banyak kali sebut *English*.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Oh, sebab istilah ini adalah istilah saintifik.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baik.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya cuba hendak pergi teknikal. Sebab itu dalam perkara ini disebut *marine facility*, dia sebut *interim certificate*, jadi saya terpaksa *response*, dengan izin, bertindak balas kepada perkara ini. Okey.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: [Bangun]

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

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Putatan dan Jasin.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Siapa dahulu bangun?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Saya ingat Jasin bangun dahulu.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ha, Jasin.

Datuk Haji Mohd. Said bin Yusof [Jasin]: Terima kasih sahabat saya, Ketereh. Saya agak seronok mendengar Ketereh, Jerai bercerita tentang *navigation* punya *chart*. Sedar atau tidak, Ketereh, bahawa kebanyakan sekarang ini, *in the market* di Malaysia ini, industri perkapalan semua *chart* dia, peta dia, pelan dia, semua beli dari Singapore. Kalau di Malaysia ini susah cari, Tuan Yang di-Pertua. Semua beli di Singapore. *So* yang membuat kerja hidrografi yang ada di dalam negara kita hanya Royal Malaysian Navy. Itu pun dalam aspek-aspek keselamatan untuk ketenteraan kita.

Tetapi untuk *private*, hari ini kena beli di Madison, Singapore. Di Malaysia tidak ada. Adakah juru-juru ukur di Malaysia ini tidak ada keupayaan? Mengapa tidak? Ini kan satu peluang perniagaan, termasuk Yang Berhormat dan juga Putatan. [Ketawa] Apa pandangan Yang Berhormat?

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Terima kasih.

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Penjelasan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Sebenarnya yang diperkatakan oleh Jasin...

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Inilah Yang Berhormat dok masukkan supaya dia pun boleh cari makan sedikit.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Oh, *no, no, no, no, no!*

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya minta Yang Berhormat...

Dato' Paduka Haji Badruddin bin Amiruldin [Jerai]: Saya tarik balik. [Ketawa]

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Ha, tolong. *No, he has got nothing to do with business. No,* dengan izin. Tidak ada kena-mengena dengan perniagaan. Perniagaan satu hal. Kita bercakap tentang akta. Sebab kawan-kawan banyak sangat mencelah, saya tidak habis ayat. Sebelum saya respons kepada Jasin, saya sebut tadi, *Ministry of Transport* ada buat penggalian muara sungai. Tetapi sebelum gali, dia kena tahu hendak gali di mana, hendak gali berapa dalam, hendak gali sejauh mana, tebing mana.

Selama ini konsultannya adalah jurutera, bukan juru ukur hidrografi. *All these while,* dengan izin, sehinggalah bulan lepas saya bertemu dengan Menteri Kewangan, saya beritahu dia, kita kena perbetulkan perkara ini sebab saya berada dalam Lembaga Juru Ukur Tanah Malaysia, dilantik oleh kerajaan untuk melihat masalah mereka. Saya kata, *this is something,* ini perkara yang perlu diperbetulkan. Barulah tahun ini Kementerian Kewangan meminta kementerian Yang Berhormat untuk membetulkan *discrepancy,* dengan izin, atau tidak kebetulan ini. Akhirnya *engineer* tadi akan cari juru ukur hidrografi untuk buat kerja. Jadi *another professional* jadi kuli kepada *another professional.*

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

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Putatan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Okey, habis tajuk itu, dengan izin.

Datuk Dr. Marcus Makin Mojigoh [Putatan]: Saya terlupa tadi. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya menyokong usul melalui sahabat saya dari Ketereh oleh kerana saya pun seorang juru ukur. Sebelum Yang Berhormat bagi Ketereh melanjutkan ucapan beliau, saya ingin minta penjelasan kalau bersetuju dengan saya. Oleh kerana kita menyentuh soal perkapalan kapal-kapal yang besar, kapal-kapal yang gunakan laluan kapal di pantai-pantai kita, kita tidak harus lupa juga bot-bot yang kecil, yang nelayan-nelayan ini kadang-kadang apabila di masa kecemasan, sukar untuk mendapat tempat di mana tempat kemalangan itu oleh kerana mereka ini menggunakan pengalaman mereka sendiri.

Jadi adakah Yang Berhormat setuju dengan saya kalau kita cadangkan kepada pihak kementerian untuk masukkan satu akta yang mewajibkan *datum* untuk lokasi bot-bot yang kecil ini melalui dengan *ground datum* supaya mereka boleh dikesan oleh pihak penguatkuasaan ataupun keselamatan kita dengan cepat yang mungkin untuk keselamatan.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Terima kasih Putatan. Saya harap saya tidak perlu memberi definisi apa itu pula '*datum*', ia akan pergi kepada teknikal. Tetapi apa yang Putatan cuba sebutkan tadi ialah masalah sekuriti tidak sahaja mengenai kapal itu, tidak sahaja mengenai pelabuhan itu, tetapi kita juga harus mengambil kira masalah *passage,* laluan, atau *navigational passage* atau laluan perkapalan yang harus kita fikirkan. Sebab dalam akta ini, memang akta yang cukup bagus dalam hal-hal mengenai kapal. Tetapi perkapalan atau *navigation* tentu ada definisinya. Saya yakin seorang peguam seperti Petra Jaya yang akan berucap selepas saya ini akan memberi definisi apa itu *navigation of passage* yang akan menceritakan dalam membuat undang-undang ini mesti difikirkan secara keseluruhannya bukan hanya satu aspek.

Saya ucap tahniah kepada kerajaan kerana saya tengok dari segi aspek kapal, pemeriksaannya, soal marinnnya, soal kemudahannya dalam hal pelabuhan itu sendiri memang terkawal dan saya ingat *almost perfect*. Tetapi persoalan yang saya timbulkan tadi adalah juga sebahagian daripada akta perkapalan yang harus difikirkan dan dimasukkan. Mungkin tertinggal, mungkin *overlooked* dengan izin, tetapi apa pun ianya perlu dititik beratkan supaya Yang Berhormat Menteri boleh menguasai perkara tersebut, Menteri boleh mengubah dan menggubalnya.

Akhir sekali saya hendak sebut dalam soal yang kemudian sedikit ialah soal penguatkuasaan. Saya bersetuju, saya hendak *react* dengan Jasin kata tadi, saya tidak respons. Jasin kata tadi *chart* memang dibeli di Singapura. Memang betul, sebab di negara kita ini semua urusan membuat *chart* atau *charting* ini adalah kerja bahagian hidrografi tentera laut, tetapi untuk soal keselamatan. Sedangkan negara kita adalah negara maritim. Jabatan Hidrografi tidak membuat *chart*, dia hanya beli *chart*. Juru ukur yang *qualified hydrographer* ini pun sebenarnya tidak ramai, syarikat-syarikat yang ada *hydrographer* ini juga tidak ramai, tetapi saya rasa ini adalah satu perkara yang kerajaan perlu titik beratkan kerana kita hendak menjadi negara maritim, kita dah ada *submarine*, kita sudah ada pelabuhan West Port, East Port Penang, kita sudah ada pelabuhan kecil, kita sudah di Melaka, di Umbai dan sebagainya, perkara ini perlu dititik beratkan.

Kalau kita hendak jadikan Langkawi sebagai satu pulau yang penuh dengan maritim, di mana kapal-kapal layar boleh datang, *sailor* atau seorang pelayar kali pertama dia hendak masuk sahaja dia akan cari *chart*, *whether the chart is update or not*. Kemas kini atau tidak, *chart* ini tahun berapa. *Chart* yang ada pada hari ini adalah *chart* yang datang pada zaman British menakluki, Kapten Francis Light yang dulu datang. Kemudian *update* sedikit demi sedikit bila ada keperluan.

Saya hendak minta Kementerian Pengangkutan dengan kerjasama jabatan laut, mungkin, atau bahagian tentera laut memikirkan secara keseluruhan. Sejauh mana pantai kita ini harus ada *chart*. Sebab, khazanah laut ini adalah sangat-sangat berharga. Kita ada gas, kita ada ikan, kita ada berbagai-bagai perkara yang ada di bawah lautan yang harus menjadi sebahagian besar daripada undang-undang ini pada saya. Sebab, kapal antarabangsa, kapal perdagangan, sekarang ini seolah-olah undang-undang ini hanya fikir soal kapal perdagangan bila berada di pelabuhan sahaja, bila keluar pelabuhan tidak ada. Sebab kita memikirkan soal tekanan daripada negara barat mengenai September 11. *Your port must be safe* itu sahaja, orang yang bawa bom, orang yang bawa bahan-bahan letupan. Tetapi, bagaimana dengan laluan? Laluan Selat Melaka? Berapa kali kita ada *chart*? Mungkin *international body* yang buat, tapi Malaysia mungkin tidak ada. Pantai Timur? Sabah, Sarawak, Sungai Sarawak, Sungai Kelantan, Sungai Kinabatangan dan sebagainya? Ini harus difikirkan secara menyeluruh oleh Kementerian Pengangkutan. Sebab pada saya, dulu kita bercakap pengangkutan, kita bercakap pengangkutan darat sahaja. Sekarang, hari ini kita bercakap tentang pengangkutan laut yang merupakan sumber ekonomi yang terbesar kepada negara kita.

Saya pohon supaya teguran-teguran saya atau pandangan saya ini diambil secara positif, begitu juga dengan kawan-kawan yang mencelah. Tujuannya adalah semata-mata untuk memperkukuhkan rang undang-undang ini supaya menjadi undang-undang yang boleh dipakai ramai untuk setiap masa. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat Petra Jaya dan selepas itu Yang Berhormat Timbalan Menteri boleh jawab. Sila Yang Berhormat.

3.05 ptg.

Tuan Haji Fadillah bin Yusof [Petra Jaya]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya sebenarnya menyambut baik kepada pindaan ini, cuma saya berdiri untuk mendapat penjelasan daripada pihak kementerian setakat mana perkara akta ini atau rang undang-undang ini di bawa perundingan di peringkat kerajaan negeri.

Sebagaimana kita sedia maklum, Sarawak adalah negeri yang begitu banyak sungai. Kalau kita melihat rang undang-undang ini sebenarnya di bawah Perlembagaan Persekutuan kita, ada beberapa perkara yang dikatakan, memang kalau kita bercakap tentang perkapalan, bidang kuasanya ialah Kerajaan Persekutuan. Tetapi, ianya juga melibatkan *concurrency powers* dengan izin di bawah Artikel 79

Perlembagaan. Di mana di bawah perlembagaan ini, berdasarkan bidang kuasa ordinan di Negeri Sarawak, kapal yang di bawah 15 tan adalah dalam bidang kuasa kerajaan negeri.

Jadi di sini kita melihat bahawa rang undang-undang ini akan menghapuskan *Merchant Shipping Ordinance* 1960, Negeri Sarawak dan akan digantikan keseluruhannya dengan akta ini. Cuma dalam beberapa perkara yang saya ingin sentuh, komen pertama saya sebagaimana yang dikatakan oleh rakan saya tadi Yang Berhormat daripada Ketereh adalah berkaitan dengan definisi iaitu *shipping and navigation* dengan izin, perkapalan ataupun navigasi dan juga termasuk tergolong dalam definisi tersebut ialah trafik.

Kalau kita melihat pada *Federal Constitution*, ataupun Perlembagaan Persekutuan, ianya memberi *separate* ataupun *distinct expression* berkaitan dengan *shipping, navigation* dan *regulation of traffic*. Jadi *shipping* kalau kita melihat kepada ini mungkin mencadangkan bahawa ianya berkaitan juga dengan bidang kuasa memberi permit ataupun lesen pendaftaran dan *safety equipment*.

Manakala *navigation* pula kalau saya merujuk kepada Stroud's Judicial Dictionary, didefinisikan sebagai dengan izin Tuan Yang di-Pertua, *the science of or art conducting a ship from one place to another. It's included the supply of necessary implements and skillfull mariners. The instruments are useless without the skillfull mariners and conversely navigation includes two things, the supply of the instruments or organs of the ship and the living instruments, the seamen, thus navigation refers to the act of taking or driving a ship from 1 point to another. Thus navigating entails control of the instrument used for taking a ship from one place to another and the licensing of the seamen.*

Maknanya navigasi ini merangkumi dua perkara, satu pelayaran kapal dan kedua ialah pengawalan ke atas juragan dan pekerja-pekerja kapal dan inilah instrumen-instrumen yang harus kita lihat terhadap pengawalan dari segi keselamatan yang dibincangkan ataupun dihuraikan dengan panjang oleh Yang Berhormat Ketereh tadi.

Manakala *traffic control* kalau kita melihat kepada Oxford Dictionary, didefinisikan sebagai *the passing through and fro of vessel or vehicles along a road, river or canal*. Dalam tujuan kita ini mungkin kita merujuk kepada hanya perkapalan. Cuma kalau kita melihat dalam konteks negeri Sarawak, dalam konteks ini kita melihat bahawa dengan sungai yang begitu banyak dan luas di mana ada *point of entry* dengan izin, kapal akan masuk ke sungai. Jadi navigasi perkapalan itu amat penting untuk kita membuat panduan supaya kapal akan dapat masuk selamat ke pelabuhan terutamanya.

Di sinilah saya melihat kepada apa yang diujahkan oleh Yang Berhormat Ketereh tadi amat penting, berkaitan dengan apa yang dimaksudkan dengan definisi kapal itu sendiri. Kalau kita melihat dalam konteks isu yang berkait rapat di Sarawak ialah berkaitan dengan *wrecks*, ataupun kapal yang telah karam. Kalau kita lihat banyak di Sarawak sebenarnya kapal yang telah karam dan cuma definisi yang agak merumitkan sekarang ini ialah bila kita memperkembangkan definisi *wrecks* dalam undang-undang yang ingin kita perkenalkan iaitu, kalau kita melihat pada definisi undang-undang ini, *wrecks* juga tergolong bukan sahaja kepada kapal yang sudah karam ataupun yang *accident* yang terlibat dalam kemalangan dan karam tertinggal di sana, tetapi juga melibatkan *anything that is or has been on board a ship*.

Maknanya kalau berlaku satu *barge* dengan izin membawa balak misalnya, kalau balak itu sudah jatuh ke dalam sungai, tenggelam ke dalam sungai, itu juga tergolong dalam definisi kapal yang sudah karam ini, *wrecks*. Di sinilah timbul permasalahan sebab kita melihat dalam akta ini bidang kuasa untuk menyelesaikan segala...

Datuk Haji Idris bin Haji Haron [Tangga Batu]: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Tangga Batu bangun.

Tuan Haji Fadillah bin Yusof [Petra Jaya]: Sila, sila.

Datuk Haji Idris bin Haji Haron [Tangga Batu]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat bagi Petra Jaya sungguh asyiklah. Saya lihat Yang

Berhormat menyebut beberapa kali tentang keupayaan sungai-sungai Sarawak untuk menerima banyak kapal dan Sarawak mempunyai sungai-sungai yang boleh dilayari oleh kapal-kapal besar. Yang Berhormat juga menyebut tentang keselamatan kapal-kapal jika ingin belayar di sepanjang sungai Sarawak. Yang boleh dilayari.

Saya hendak bertanya Yang Berhormat, ataupun kalau Yang Berhormat tidak boleh respons pun tidak apa, boleh dipanjangkan kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Apakah sistem keselamatan pelayaran kapal-kapal di sungai Sarawak yang digunakan oleh kerajaan negeri sekarang? Apakah sistem keselamatan yang digunakan? Apakah yang menjamin keselamatan mereka sekarang sebab gaya yang Yang Berhormat sebutkan tadi tidak ada sistem langsung.

Tuan Haji Fadillah bin Yusof [Petra Jaya]: Yang Berhormat bagi Tangga Batu, sebenarnya saya belum menghabiskan ayat saya tadi, bila dicelah Yang Berhormat bagi Tangga Batu. Sebab itu saya katakan tadi dalam pembicaraan perbahasan saya ialah bila perubahan, maknanya penghapusan *Merchant Ordinance* Sarawak dan pengenalan kepada akta-akta baru ini, maka akan timbul sedikit *nitty-gritty's* yang harus diperhalusi. Siapakah yang akan menjadi *controller* yang akan mengawal selia dari segi keselamatan *navigation* sungai ini?

Di sinilah yang harus diperhalusi yang saya sendiri ingin mendapat penjelasan daripada pihak kementerian, siapakah yang mempunyai bidang kuasa untuk memastikan segala *wrecks* yang ada di sungai ini dibersihkan? Siapakah yang mempunyai bidang kuasa? Adakah badan yang telah diwujudkan di peringkat negeri iaitu *Sarawak River Board*, dengan izin ataupun pegawai maritim di peringkat Persekutuan? Siapakah yang berkuasa dalam bidang ini dan siapakah yang akan mengawal selia supaya kapal-kapal yang akan masuk nanti akan dapat masuk ke sungai, ke pelabuhan dengan selamat. Ini yang ingin saya dapatkan penjelasan berkaitan dengan isu yang telah saya bangkitkan tadi berkaitan dengan *wrecks*.

Satu lagi ialah tentang *light and buoys*. Sebagaimana yang kita tahu di peringkat ini sekarang ada dua bidang kuasa. Satu ialah peringkat Persekutuan yang akan berkuasa untuk memastikan rumah api ataupun *buoys* di laut ini akan dijaga oleh pihak maritim dan satu lagi ialah di peringkat sungai yang akan dijaga oleh *River Board*. Di sini saya ingin mendapat penjelasan sekali lagi, apakah penjelasan ataupun bidang kuasa sebenarnya? Di manakah garis ataupun sempadan kuasa ataupun adakah pihak Persekutuan akan mengambil alih dan bagaimana pula dengan kutipan-kutipan hasilnya nanti dan juga tentang *maintenance* rumah api ataupun *buoys* tersebut? Siapakah yang akan mempunyai bidang kuasa berkaitan dengan perkara ini?

Akhir sekali berkait rapat dengan perkara ini, saya melihat ialah *supporting services* ataupun khidmat sokongan. Kita mempunyai permasalahan seperti mana yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat bagi Jasin tadi, kalau kita melihat dari segi Ketereh dan Jasin mengatakan kita terpaksa mengambil dari Singapura. Kita tidak ada daftar ataupun pelan yang membolehkan diambil di Malaysia. Tetapi kita ingin menjadikan Malaysia sebagai satu pusat perkapalan dan malangnya khidmat sokongan ini mungkin berkurangan terutamanya dari segi khidmat guaman yang mahir dalam bidang perkapalan. Keduanya ialah berkaitan dengan insurans. Adakah kita bersedia? Adakah kita berkemampuan untuk menyiapkan diri kita supaya insurans tempatan ini dapat memberi atau bersaing dengan insurans peringkat antarabangsa untuk memberikan insurans yang berpatutan kepada pihak-pihak perkapalan khususnya di dalam negara kita. Sekarang ini kebanyakan syarikat perkapalan kita terpaksa mengambil sama ada insurans daripada syarikat-syarikat di Singapura dan sebagainya.

Di sinilah kita harus mempertingkatkan dan membuat kajian yang teliti supaya menyiapkan segala kemudahan khidmat sokongan ini sama ada dari segi khidmat guamannya sama ada untuk membela mereka, memberi khidmat nasihat kepada mereka, pendaftaran dan sebagainya. Begitu juga dengan khidmat insurans. Ini amat penting sebab kalau tidak ada sokongan ini, maka kos pada perkapalan akan meningkat sebab mereka terpaksa bergantung dengan khidmat di peringkat antarabangsa dan perbandingannya khidmat di Malaysia, Singapura malahan Australia amat jauh berbeza. Di sinilah akhirnya *competitiveness* ataupun daya saing kita yang merupakan *trading nation* ini akan terjejas. Sebab inilah kos-kos sampingan yang harus kita kaji.

Seterusnya ialah kalau kita melihat juga berkaitan dengan perkara ini ialah dari segi perkapalan, saya ingin bertanya setakat manakah *shipping classification of*

Malaysia - pendaftaran ataupun klasifikasi perkapalan di Malaysia ini diterima dan diiktiraf di peringkat antarabangsa. Umum mengetahui bahawa kapal-kapal besar ini biasanya kita terpaksa beli daripada luar. Kebanyakannya kita beli daripada negara China sebab kosnya lebih murah dan standardnya menurut piawaian peringkat antarabangsa. Isunya ialah pendaftaran. Adakah kita hendak mendaftar di luar ataupun mendaftar di Malaysia dan ia berkait rapat dengan takrif dalam akta kita ini sebab akta kita hanya mengklasifikasikan takrifan *Malaysian shipping* ataupun *Malaysian waters*. Kaitan ini amat penting untuk kita wujud sama ada adakah menjadi hasrat Kerajaan Persekutuan untuk merujuk hanya kapal - bidang kuasa kita akan hanya mengendali kapal yang berdaftar di Malaysia sahaja ataupun yang melayari perairan kita.

Di sinilah pendaftaran merupakan satu isu yang harus kita kaji dan lihat supaya klasifikasi ini nanti menyenangkan syarikat-syarikat untuk mendaftar sama ada kita boleh mendaftar dan bila didaftarkan di Malaysia maka klasifikasi ini akan diterima pakai diiktiraf di peringkat antarabangsa. Kalau tiada, apakah daya usaha yang bakal diambil oleh Kementerian untuk memastikan perkara ini akan diperhalusi dan diperbaiki?

Setakat itu, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih kerana memberi izin kepada saya untuk berbahas dalam perkara ini. Terima kasih.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: *[Bangun]*

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat hendak berucap?

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Tidak panjang, bukan? Saya buat keputusan kalau ringkas saya benarkanlah.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Mintalah. Ringkas sikit.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baik.

3.19 ptg.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya terlambat oleh kerana keluar sekejap tadi.

Saya berdiri berlandaskan undang-undang ini ada terlibat dengan Sarawak dan pemanjangan sebahagian daripadanya ke Sarawak. Itu bermakna dua kuasa yang akan dipertikaikan.

Yang pertama saya ingin bertanya dengan pihak Kementerian secara ringkas sama ada sebelum penggubalan ini dibuat pihak Kementerian telah membuat perbincangan terperinci dengan pihak negeri sama ada Sabah ataupun Sarawak. Kita kena menghormati Perlembagaan, Tuan Yang di-Pertua. Ahli Parlimen bersumpah ataupun berikrar untuk menjaga Perlembagaan Malaysia. Jadi dengan itu saya bangkit untuk mempersoalkan satu perkara iaitu tiap-tiap perkara yang ada hubung kait dengan Sarawak dan Sabah hendak digubal di Parlimen ini kita melihat perundangan dan kuasa perlembagaan telah dibagi kepada kita, sama ada perundangan yang kita gubal ini ada bercanggah.

Walaupun saya faham bahawa soalan perkapalan ini nampaknya di bawah *concurrent matters* tapi oleh kerana *continental staff* ataupun kuasa negeri iaitu tiga kilometer daripada pantai laut di bawah jagaan kerajaan negeri dan bukan di bawah bidang kuasa Kerajaan Pusat. Begitulah akhirnya kenapa persoalan minyak dan sebagainya di Terengganu pernah dipersoalkan tidak dapat dibangkit di sini oleh kerana ialah tugas dan tanggungjawab Kerajaan Pusat dan bukan kerajaan negeri.

Jadi kos yang dipersoalkan oleh Yang Berhormat Petra Jaya itu amat relevan sekali, apabila satu-satu perkara undang-undang yang kita hendak buat di sini ada hubung kait ataupun ada kena mengena dengan kuasa kerajaan negeri dan kuasa Kerajaan Pusat sepatutnya pihak yang tertentu berbincang dahulu.

Apa yang saya dimaklumkan bahawa tidak ada perbincangan terperinci telah dibuat di antara kerajaan negeri dan Kerajaan Pusat untuk menggubal pindaan ini

walaupun daripada segi hakikatnya atau prinsipnya saya bersetuju Tuan Yang di-Pertua bahkan pada tahun 1982 dulu, sebelum saya menjadi Ahli Parlimen saya pernah membangkitkan persoalan *Merchant Shipping* Ordinan di Sarawak.

Sepatutnya ia disatukan di bawah satu perundangan Akta Parlimen, kerana pihak penguatkuasaan adalah di tangan Kerajaan Pusat dan kita belum mempunyai *river board* sebagaimana yang *dimention* oleh Yang Berhormat Petra Jaya itu tadi, kita belum lagi mempunyai kuasa-kuasa tertentu di negeri tetapi pada ketika itu *Federal Government* tidak membuat satu tindakan proaktif untuk menyatukan undang-undang ini daripada awal lagi kerana penguatkuasaan Jabatan Polis semuanya adalah di bawah Kerajaan Pusat. Apabila sekarang perundangan yang dibuat oleh kerajaan negeri, baru undang-undang ini datang, maknanya kita memang nak cari pasal macam nampaknya.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya memohonlah kepada pihak kerajaan, apabila satu-satu perkara yang ada hubung kait dengan Negeri Sarawak dan Sabah yang mempunyai autonomi yang tertentu yang diberi oleh Perlembagaan kita sepatutnya berbincang secara mendalam dahulu, kerana kita mengetahui bahawa apa yang dimaksudkan dalam sungai atau *river* di mana *port* dan kemudahan-kemudahan yang akan dibuat dalam undang-undang ini, biarlah berbangkit daripada kuasa kerajaan negeri dan dalam masa yang sama juga undang-undang ini memberi kuasa-kuasa yang tertentu kepada pihak-pihak yang tertentu khususnya, kuasa Pengarah Marin di Sarawak.

Jadi dengan keadaan sedemikian patut berlaku. Di Kapit umpamanya ada satu kemudahan marin dia buat di Kapit Tuan Yang di-Pertua, sungai pun tak ada, sungai Kapit itu menurun ke bawah dia tidak menaik ke atas, kenapa pula dia buat dekat situ? Soalan yang saya tanyalah itu. Orang Kapit pun hairan, kalau nak buat jalan, kalau buat jambatan kat Kapit itu bolehlah, tapi buat kemudahan marin di Kapit. Saya tertanya-tanya *the wisdom of the people* yang membuat keputusan ini dengan izin. Kadang-kadang kita buat... buang duit banyak, buang duit kerajaan, duit rakyat, tapi tindakan kita itu tidak mendatangkan hasil bahkan dipersoalkan oleh rakyat.

Jadi itu persoalan pertama, soalan Perlembagaan. Apabila perkara Perlembagaan berlaku walaupun kecil sepatutnya kita perincikan dan bincangkan dahulu supaya jangan disoalkan. Kadang-kadang kita payah, saya Ahli Parlimen kalau orang negeri bertanya dengan saya kenapa tak ada bincang? Saya ditanya secara peribadi sebenarnya soal undang-undang ini dua minggu lepas. Kuasa yang diberi kepada pegawai yang mana menguatkuasakan keadaan di dalam negeri padahal perkara itu bercanggah dengan kehendak Perlembagaan, ini patut diatasi.

Kedua Tuan Yang di-Pertua, yang penting sekali ialah kita banyak membincangkan soal keselamatan ekoran daripada apa yang disebut oleh Yang Berhormat Sungai Petani tadi, oleh kerana berlaku *nine eleven*. Kita buat undang-undang semua kehendak orang Amerika, kita ~~dixxxxx~~ oleh pihak Amerika. Amerika menggunakan siapa saja sama ada serantau ataupun dunia, umpamanya *United Nation, convention* dan sebagainya, dipergunakan untuk dunia ini *didictate* pihak Amerika, berlandaskan itu undang-undang kita nak diubah cara kita bekerja diubah, semua diubah untuk keselamatan Amerika ke atau untuk keselamatan Malaysia yang kita persoalkan di sini.

Saya cukup yakin kita sepatutnya melihat dahulu keselamatan kita sendiri. Keselamatan kita sendiri tidak ada benda lain selain Selat Melaka. Selat Melaka ialah dengan izin *busiest* Selat di dunia, laluan kapal perdagangan yang banyak sekali, tapi siapa yang buang duit? Indonesia, Malaysia, Singapura. Singapura okeylah negaranya kaya, Malaysia okey. Singapura masih tercari-cari, tapi kenapa pula orang dibiar masuk ke Selat Melaka mengotorkan kawasan, buang toksik, buang benda mencemarkan, tapi apa tindakan kita?

Sepatutnya mereka yang menggunakan Selat Melaka dipasang tol, pasang tol masuk Selat Melaka, pasang tol! Kalau nak masuk saja kena bayar tol, kerana kita yang mencucikan air itu, pencemaran air yang kita buat. Di jalan raya bagi orang Malaysia kita pasang tol!. Tapi orang luar yang kaya raya jadi lebih kaya raya lagi, guna Selat Melaka *free of charge*, kenapa tak pasang tol?

Jadi mana keselamatan Tuan Yang di-Pertua? kita bercerita persoalan keselamatan untuk orang lain, kita tak cerita keselamatan untuk kita sendiri, tapi saya

cukup yakin *is about time* Singapura, Malaysia, Indonesia bersatu dalam satu perkara ini, supaya pasang tol besar-besarnya, bila siapa yang masuk Selat Melaka biarlah kalau tak mahu masuk Selat Melaka dia pakaikan lautan teduh di mana-mana tempat.

Kita faham *the cost of thing will go up*, itulah kemahuannya tapi persoalannya Tuan Yang di-Pertua tidak boleh buat, kita tidak boleh nak pasang tol umpamanya, ia kena berilah *contribution* guna Selat Melaka, kepada *contribution* negara orang yang berkenaan iaitu Malaysia, Singapura dan Indonesia, barulah *we share*...

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Yang Berhormat, terima kasih.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Sekejap Datuk, saya sekejap aje Datuk tapi bagi Yang Berhormat.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Bila Yang Berhormat bercakap mengenai tol untuk lautan, saya teringat satu istilah yang dipakai oleh dunia kita mesti berkongsi lautan. Baru-baru ini negara G8 mahu berkongsi *atmosphere* dengan izin, dia mahu kongsi *atmosphere* maka dia menyalahkan kita di negara timur ini kerana menebang hutan tropika maka dia sudah tidak boleh menghisap karbon dioksida yang dikeluarkan oleh kilang-kilang mereka, maka dibuat satu *trading* yang baru yang dinamakan *carbon trading* dengan izin atau perniagaan karbon, mana-mana negara yang menjaga hutannya atau menanam semula hutannya boleh memberi *certificate* kepada kilang di Eropah untuk kilang itu kata jual karbon kepada kita, ertinya dia mahu *atmosphere* yang bersih.

Sekarang Yang Berhormat bercakap mengenai lautan yang bersih, maknanya mana negara yang datang melalui lautan kita kemudian mencemarkan lautan tersebut yang menyebabkan alam sekitar kita tercemar, pupus perkara-perkara dalam laut, kita punya *coral* mati, nelayan kita tidak boleh cari makan, pantai kita terhakis, pantai kita kotor, tetapi mereka tidak bertanggungjawab tentang pengotoran laut tetapi mereka mahu kita bertanggungjawab tentang pengotoran udara.

Satu perkara yang harus difikirkan kembali, bagaimana kita mengatasi perkara ini. Apakah Yang Berhormat bersetuju kalau kita katakan kita juga perlu bercakap pengotoran laut juga adalah merupakan satu *contribution* satu sumbangan ke arah *global warming* bukan saja *atmosphere*, terima kasih.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Dasar dia orang ini Yang Berhormat *what is mine is mine and what is yours is ours*, memang macam itu Yang Berhormat.

Queen Victoria dia suruh orang pergi ke China beli ubat *gun powder* untuk hari-hari perayaan dia. Bila tak ada *gun powder*, tak cukup, China tak nak jual atau tak cukup bekalan ataupun karam di tepi laut dia bakar hutan untuk tengok api, untuk ganti mercun nak ganti bukan asap, bunga api! Nak ganti bunga api.

Queen Victoria buat itu, dia bakar hutan. Bukan saya tahu Tuan Yang di-Pertua. Profesor universiti saya yang beritahu. Orang putih sendiri yang beritahu tapi sekarang janji mereka di *Montreal Protocol* sampai sekarang satu sen tidak datang ke Malaysia hendak bantu, dia kata bantu. Janji-janji bohong dia orang, tetapi apabila kita dikehendaki buat konvensyen buat protokol, buat undang-undang kita berkejar buat undang-undang. Walaupun mendatangkan padah kepada kita sendiri, buat payah kepada kita sendiri, kita buat juga kerana kita hendak menjagakan kepentingan mereka ini.

Saya setuju Yang Berhormat, apabila *global warming* dia sudah bakar semua hutan, Yang Berhormat boleh pergi naik kereta api. *Cris cross Europe*, you tidak pandang hutan lagi dah. Semua sudah jadi tempat penanaman macam-macam. Penanaman ubilah, penanaman gandumlah, tanam apa sahaja, tetapi kita hendak tanam sedikit sahaja kelapa sawit Yang Berhormat sekarang Yang Berhormat Menteri daripada Miri itu, setengah mati pergi ke *Europe*, pergi ke Amerika hendak *stabilize* supaya kita boleh jual minyak kita, dia kata penebangan hutan ini akan menjejaskan karbon dioksida naik ke udara dan lepas itu membolehkan *global warming*, yang Amerika buat itu tidak seorang pun kompelin, bahkan *contribution* kepada *global warming* bukan yang 2% kita buat, yang 95% Amerika dan *European* yang buat itu yang patut bertanggungjawab. Jadi dia orang buat fasal dia *attack Iraq*, dia *attack Iran*,

dia *attack* Afghanistan, buatlah ini bersatu bagi membangunkan ataupun menjanakan *terrorism*, kita pula yang menjaga dunia untuk dia orang.

Jadi Yang Berhormat kita kena lihat dia orang ini. Tipu helah dia orang, kemudahan-kemudahan ini di sebelah sini Selat Melaka kita yang punya, negara kita yang punya. Apa pemberian dia orang kepada kita? Dibuat di Swiss Canal di negara Egypt, bukan dia orang pakai, bukan dia orang guna. Jadi kalau kita lihat di South Amerika dihentam Granada dan Panama oleh kerana tidak akur dengan kehendak dia. Ini semua oleh sebab Amerika diktator kepada dunia, jadi kita kena berjaga-jaga sedikit soalan perundangan-perundangan ini. Tapi kalau benda itu betul-betul mendatangkan kebaikan kepada negara kita, sepatutnya kita buat undang-undang untuk negara kita. Jadi Tuan Yang di-Pertua, panjang lagi hendak saya cerita Tuan Yang di-Pertua, tapi oleh kerana sudah janji dengan Tuan Yang di-Pertua sekejap sahaja, saya ini orang yang akur dengan perintah Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Contoh yang baiklah.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Jadi...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Baik Yang Berhormat Timbalan Menteri, sila.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Douglas Uggah Embas]: Tuan Yang di-Pertua, pertama bagi pihak kementerian saya ingin mengucapkan terima kasih kepada beberapa orang Ahli Yang Berhormat yang telah memberi pandangan, cadangan dan memberi sokongan kepada Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007.

Yang Berhormat dari Beluran telah pun menyentuh mengenai masalah kos barang di Sabah dan beliau ada beberapa cadangan. Ingin saya maklumkan di sini bahawa kerajaan memang berpegang kepada dasar bahawa *market force* dan *free competition* itu adalah dasar yang kita amalkan. Kita tidak bercadang untuk mempertimbangkan bagi subsidi. Kementerian percaya bahawa apabila industri-industri membangun lebih pesat di Sabah dan di Sarawak, jumlah kargo akan bertambah dan menyumbang kepada peningkatan perkhidmatan perkapalan yang lebih murah.

Pada ketika ini untuk maklumat Yang Berhormat pihak kementerian pun telah mengambil beberapa tindakan di antaranya, satu adalah untuk mengadakan satu kajian, *feasibility study* untuk pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak dan untuk mengenal pasti kelemahan-kelemahan dan bagaimanakah kementerian dapat membantu dan kalau kita lihat, kita juga telah pun membantu dari pihak kementerian dari segi pembinaan pembangunan pelabuhan. Inilah usaha-usaha yang kita harapkan dapat meningkatkan *competitiveness*, dengan izin dan kemampuan pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan Sarawak. Maka dengan meningkatnya prestasi, meningkatnya kebolehan pelabuhan-pelabuhan ini kita harap akhirnya nanti masalah kos ini dapat kita tangani dari semasa ke semasa.

Untuk makluman Yang Berhormat sekarang semua terminal pendaratan telah mencapai tahap *compliance*, dengan izin dengan kod ISPS ini termasuk pelabuhan-pelabuhan di Sabah. Pelaksanaan ini juga berasas kepada kos yang paling minimum. Kita percaya ia tidak akan meningkatkan kos berurusan dengan pelabuhan-pelabuhan dan tidak mengakibatkan kenaikan harga barang.

Yang Berhormat dari Beluran juga menyentuh mengenai Akademi Laut dan mencadangkan supaya cawangan dibuat di Sabah. Untuk makluman Yang Berhormat, kerajaan sentiasa menggalakkan penubuhan Institusi Latihan Pelaut di Malaysia termasuk di Sabah. Dalam hubungan ini, Jabatan Laut di bawah kementerian telah meluluskan beberapa Institusi-institusi Latihan Pelaut selain ALAM untuk memenuhi permintaan. Dalam pada itu latihan bagi meningkatkan prestasi dan kualiti dan pegawai Jabatan Laut, ianya adalah dapat dipertingkatkan lagi apabila Institusi latihan Jabatan Laut siap di Pulau Indah pada bulan Julai 2007 ini.

Yang Berhormat dari Jasin telah menyentuh beberapa perkara, yang pertama adalah mengenai mempersoalkan masalah isu penswastan pelabuhan-pelabuhan kita sama ada itu adalah satu usaha yang bijak. Ingin saya maklumkan di sini bahawa dasar penswastan pelabuhan memang satu dasar yang berjaya. Kalau kita melihat dari perkembangan dan pembangunan Pelabuhan PTP, Pelabuhan Pasir Gudang,

Pelabuhan Port Klang, kita nampak ianya sekarang adalah di antara pelabuhan dalam kedudukan 20 atas kontena port dalam dunia. Inilah satu prestasi yang sangat menggalakkan. Misalnya PTP dalam tahun 2000 dia hanya mengendalikan 400,000 TEU's jika dibandingkan dengan PTP tahun lepas dapat menguruskan 4.5 juta TEU's. Ini menunjukkan satu perkembangan yang baik. Ini adalah satu hasil penswastaan pelabuhan ini. Dan pelabuhan ini juga telah pun menggunakan teknologi terkini. Sebab itulah mereka dapat mencapai beberapa kejayaan yang telah saya sebutkan tadi. Kita cukup bangga dengan semua ini.

Tuan Yang di-Pertua, untuk *supporting industries* kita memang menggunakan dan menyusun strategi untuk menentukan supaya ramai orang tempatan terlibat di dalam sektor pekerjaan, penggunaan dan pekerja-pekerja dan seterusnya kerajaan turut memberi keutamaan bagi perkhidmatan-perkhidmatan sampingan, pelabuhan seperti perkhidmatan pemaliman, *bunkering* dan semua perkhidmatan ini diberi kepada syarikat-syarikat tempatan. Berhubung tenaga kerja, memandangkan kekurangan pekerja tempatan, pekerja-pekerja asing terpaksa diguna.

Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat bagi Kubang Kerian dan Yang Berhormat bagi Jasin telah pun menyentuh mengenai pelaut tempatan. Memang kita mengakui Malaysia sedang menghadapi cabaran bagi mendapatkan pelaut-pelaut tempatan untuk berkhidmat atas kapal Malaysia. Ini merupakan masalah dunia. Di Malaysia ianya disebabkan cabaran bagi mendapatkan pekerja tempatan mahir dari sektor lain. Namun usaha giat sentiasa diteruskan untuk menggalakkan rakyat Malaysia menceburi bidang pelayaran, contohnya syarikat perkapalan MISC telah pun meningkatkan bilangan pengambilan tahunan bagi memenuhi keperluan bilangan pelaut-pelaut aktif berkhidmat atas kapal di Malaysia. Untuk makluman Dewan ini, dalam negara kita, jumlah pelaut tempatan adalah 28,600 orang manakala pelaut asing adalah 12,500 orang.

Yang Berhormat dari Jasin tadi mempersoalkan kuasa Jabatan Laut oleh kerana mereka tidak mengeluarkan sijil pelepasan pelabuhan. Ingin saya maklumkan bahawa Sijil Pelepasan Pelabuhan dikeluarkan oleh Jabatan Kastam selepas *endorsement* dengan izin terhadap keselamatan sesebuah kapal itu telah dikeluarkan oleh Jabatan Laut. Oleh itu, peranan Jabatan Laut berhubung dengan *safety* dan *environment protection* adalah jelas. Masih ada dan penting sebelum *port clearance* diberi oleh Jabatan Kastam.

Yang Berhormat bagi Jasin dan Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga ada menyentuh mengenai pertindihan kuasa Kastam dengan Jabatan Laut. Ingin saya maklumkan bahawa adalah tidak ada pertindihan. Adalah jelas bahawa Akta Kastam adalah berkenaan cukai terhadap barangan, manakala rang undang-undang ini pula adalah berkenaan dengan langkah keselamatan dan sekuriti ke atas kapal dan pelabuhan.

Yang Berhormat dari Jasin menyentuh mengenai masalah kemalangan kapal sebagai satu...

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Minta laluan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat bagi Sungai Petani.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Cuma yang saya bangkit tadi persoalan pertindihan begini. Bagaimana dengan kapal-kapal atau bot-bot penangkap ikan misalnya? Adakah dia tertakluk di bawah ini ataupun dia ditakluk di bawah Kementerian Pertanian dari segi laut dalam dan sebagainya. Adakah ini? Saya bimbang pertindihan ini. Kadang-kadang bot penangkap ikan ini pun bot yang besar dan adakah dia tertakluk di bawah akta ini juga? Terima kasih.

Datuk Douglas Uggah Embas: Terima kasih Yang Berhormat. Di sini, rang undang-undang ini kalau kita lihat tajuknya adalah jelas bahawa ianya adalah merangkumi perkapalan saudagar. Manakala kapal-kapal penangkap ikan adalah di bawah Jabatan Pertanian.

Mengenai masalah kemalangan kapal tadi kerana dari apa yang disentuh...

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Yang Berhormat, penjelasan. Ketereh, Tuan Yang di-Pertua. Dengan jawapan daripada Timbalan

Menteri mengatakan bahawa kapal nelayan sebesar mana sekalipun ianya adalah di bawah Jabatan Pertanian. Maka adakah tidak mungkin dalam akta ini ialah kita mempersoalkan keselamatan kapal itu masuk membawa bahan letupan atau singgah di pelabuhan dan menyebabkan pelabuhan kita meletup? Adakah tidak mungkin orang akan menggunakan atau anasir-anasir subversif yang jahat atau *terrorist* yang dimaksudkan dalam hal ini akan menggunakan kelemahan undang-undang ini untuk menggunakan kapal-kapal kecil untuk mengaramkan kapal-kapal besar dan juga pelabuhan-pelabuhan besar. *That is adequacy*. Boleh saya dapat penjelasan? Terima kasih.

Datuk Douglas Uggah Embas: Terima kasih Yang Berhormat. Sememangnya kerana ada beberapa pihak yang terlibat dalam keselamatan di laut dan di pelabuhan-pelabuhan tertentu. Kalau kita memerhatikan dengan lebih teliti bahawa apa yang ditekankan dalam perundangan ini adalah pelabuhan-pelabuhan dan kapal-kapal yang berurusan dengan pihak antarabangsa. Mengikut konvensyen yang dipersetujui bahawa sesebuah kapal atau sesuatu pelabuhan yang digunakan pihak antarabangsa mestilah mematuhi peraturan-peraturan ini.

Maka kita menumpukan mengenai rang undang-undang ini kepada kemudahan-kemudahan yang digunakan oleh kapal-kapal antarabangsa dan kapal-kapal yang belayar ke pelabuhan-pelabuhan antarabangsa. Mengenai kapal-kapal tempatan, memang ada badan-badan tertentu untuk menentukan bahawa mereka adalah selamat untuk diguna dan tidak juga diguna oleh anasir-anasir yang hendak merosakkan kita.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai kemalangan-kemalangan kapal tadi yang disebut dari segi persepsi bahawa kemalangan-kemalangan kapal ini adalah satu masalah oleh kerana kecuaihan pegawai-pegawai Jabatan Laut. Ingin saya maklumkan iaitu menurut kajian dan analisis kementerian, kebanyakan kemalangan adalah akibat kelalaian manusia.

Oleh itu, langkah-langkah latihan ditingkatkan bagi mengurangkan kesilapan semasa pengendalian kapal. Contohnya, tadi ada disebut mengenai perlanggaran feri di Pulau Langkawi. Jabatan Laut telah membuat siasatan dan dalam kes perlanggaran ini. Adalah didapati bahawa ianya adalah kejadian yang berlaku kerana kesilapan manusia. Oleh itu, maka tindakan undang-undang terhadap kedua-dua nakhoda ini akan diambil.

Begitu juga mengenai letupan, misalnya letupan bot Jabatan Kastam yang disebut tadi. Ini juga ingin saya maklumkan bahawa tanggungjawab untuk menentukan keselamatan bot-bot kerajaan bukanlah terletak kepada Jabatan Laut. Jabatan Laut hanya bertanggungjawab ke atas kapal-kapal saudagar dan perdagangan.

Begitu juga mengenai isu di Langkawi di mana tambang RM2 dikenakan oleh pengusaha-pengusaha feri. Ingin saya maklumkan di sini bahawa usaha-usaha ini dibuat oleh pengusaha-pengusaha feri sendiri tanpa kebenaran dari kerajaan. Oleh yang demikian, maka Jabatan Laut telah mengambil tindakan dan susulan dari itu maka pengusaha-pengusaha feri di Langkawi telah berhenti mengenakan RM2 subsidi dan pada hari ini mereka sedang berbincang.

Yang Berhormat dari Jasin juga menyentuh mengenai kelayakan pegawai-pegawai laut. Ingin saya maklumkan di sini bahawa skim perkhidmatan bagi Pegawai Laut di Jabatan Laut ditetapkan oleh Jabatan Perkhidmatan Awam dan adalah terdiri daripada kelayakan Sijil Kompetensi, Nakhoda dan Pengarah Dek Kapal serta Ijazah Sarjana Muda Bidang Pengajian Nautika. Oleh itu, pegawai-pegawai Jabatan Laut adalah cukup berkemampuan. Kelayakan induksi dari semasa ke semasa dan selain daripada itu mereka juga dihantar untuk menghadiri pelbagai kursus latihan bagi meningkatkan kemahiran mereka.

Yang Berhormat bagi Sungai Petani telah menyebut, kerana tadi ada beberapa Yang Berhormat termasuk Yang Berhormat bagi Sungai Petani dan Yang Berhormat dari Santubong telah menyentuh mengapa kita perlu merujuk kepada insiden 11 September. Adakah ini bukti bahawa kita hanya mengikut telunjuk dari Amerika Syarikat, maka undang-undang ini diluluskan semata-mata untuk memenuhi kehendak mereka.

Ingin saya maklumkan di sini bahawa apabila kita menyebut 11 September, ini hanya sebagai satu rujukan, sebagai latar belakang kepada apa yang berlaku

kerana selepas 11 September ini, di sinilah *International Maritime Organization* telah mengadakan pelbagai peraturan yang perlu dipatuhi oleh semua ahli-ahli di seluruh dunia. Maka kita sebagai ahli IMO mestilah patuh kepada keperluan-keperluan ini dan adalah untuk kepentingan negara kita kerana kalau kita tidak mematuhi ISPS atau ISM, maka kapal-kapal kita tidak dapat singgah di pelabuhan-pelabuhan di seluruh dunia. Jadi inilah masalahnya. Maka dengan itu saya berharap jelaslah pindaan yang dibuat adalah untuk kepentingan negara kita sendiri.

Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga menyentuh mengenai masalah pencemaran laut. Ingin saya maklumkan di sini bahawa rang undang-undang yang dicadangkan bertujuan untuk menghalang atau mencegah segala jenis pembuangan dari kapal. Ini akan meningkatkan kebersihan dalam laut sekeliling di Malaysia. Malah rang undang-undang ini membolehkan Malaysia menentukan piawai pencegahan pencemaran dari kapal yang tertinggi. Ini termasuk menghendaki kapal-kapal memasang peralatan di atas kapal, mencegah pembuangan bahan pencemar di sebaliknya disimpan di dalam tangki di atas kapal.

Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga dan Kubang Kerian menyentuh mengenai pencemaran di Selat Melaka. Pihak berkuasa sentiasa meronda secara kerjasama. Namun, perairan Selat Melaka adalah lebih luas dan terbuka daripada Terusan Suez adalah oleh itu menjadi lebih mencabar. Usaha dan tindakan sentiasa diambil untuk menurunkan kejadian kes-kes pencemaran dari kapal. Ini termasuk rang undang-undang yang dicadangkan yang akan mengenakan piawaian yang tinggi yang mengetengahkan sebarang pembuangan tanpa izin dari kapal.

Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga menyentuh mengenai *human trafficking* dengan izinnya dan pelbagai masalah-masalah yang lain. Ingin dimaklumkan bahawa rang undang-undang ini tidak mengawal selia isu *smuggling* atau *human trafficking* dan masalah-masalah yang disebut oleh Yang Berhormat tadi. Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga menyoal pasal pemeriksaan feri-feri penumpang, adakah feri-feri Malaysia selamat? Ingin saya maklumkan di sini bahawa pemeriksaan semua feri-feri di Malaysia perlu mempunyai sijil-sijil seperti berikut '*lord line*' dengan izin *safety equipment* dan lesen bot dengan izin. Feri-feri perlu mematuhi standard ini sebelum dibenarkan beroperasi. Jabatan Laut melakukan pemeriksaan ini pada setiap masa sebelum dibenarkan belayar pemeriksaan terhadap sijil-sijil dibuat, pemeriksaan CSC juga dan kempen penguatkuasaan dilakukan di feri terminal seluruh negara. Jabatan Laut melakukan pemeriksaan kawalan, ada *state control* dan pengurusan kawalan bendera, *state flag* terus dibuat.

Yang Berhormat bagi Sungai Petani juga bertanya apakah dibuat selepas kejadian feri yang berlanggar di Pulau Langkawi. Ingin saya maklumkan di sini bahawa yang pertama peningkatan pengawasan ke atas pelayaran feri-feri akan mengadakan sistem pengubahsuaian trafik kapal - *vessel traffic management system*, menggunakan radar dan sistem pengenalan kepastian automatik kapal.

Kedua, penetapan sistem laluan feri ataupun dengan izin rutin sistem di mana laluan feri dari Langkawi ke Kuala Kedah, Kuala Perlis dipisahkan daripada laluan feri dari Kuala Kedah, Kuala Perlis dan ke Langkawi.

Yang Berhormat bagi Putatan tadi ada mencelah mengenai *barter trading* untuk maklum di sini kapal-kapal yang melaksanakan...

Tuan M. Kula Segaran [Ipoh Barat]: Penjelasan. Sedikit mengenai *human trafficking*. Adakah setakat ini kerajaan telah kenal pasti *human trafficking* itu betul-betul berlaku dan apakah tindakan yang telah diambil untuk mengatasi masalah ini?

Puan Chong Eng [Bukit Mertajam]: Dia tak taulah.

Datuk Douglas Uggah Embas: Tidak payah tanya. Mengapa tanya? Yang Berhormat yang tidak tahu. Saya sudah bagi tahu tadi Yang Berhormat bahawa *human trafficking* bukan dalam bidang kuasa undang-undang ini. Jadi jangan buang masa Parlimenlah.

Keselamatan feri antara Kota Kinabalu dan Labuan seperti yang disebut tadi sama juga yang didaftar dan disebutkan tadi. Kubang Kerian dan Kinabatangan tentang gaji tadi. Kerajaan tidak menetapkan kadar gaji yang dibayar kepada pelaut sama ada pelaut tempatan atau asing. Ini terserahlah kepada syarikat perkapalan masing-masing bagi menetapkan kadar gaji mengikut *supply* dan *demand*. Walaupun

elaun yang dibayar kepada kadet atau pelatih adalah lebih rendah, namun segala kemudahan atas telah disediakan. Tambahan lagi kadet-kadet yang telah *graduate* dan menjadi pegawai kapal akan dibayar gaji yang tinggi. Baru-baru ini saya ada mesyuarat dengan satu syarikat perkapalan mereka memberitahu saya bahawa untuk pegawai atau *graduate* yang masuk sebagai pegawai pelaut, mereka membayar gaji sampai USD2,000 ataupun USD3,000. Jadi inilah satu gaji yang dianggap sebagai tinggi. Ini bukti gaji adalah tinggi berbanding dengan pekerja di darat. Gaji pelaut juga dikecualikan dari cukai pendapatan. Seajar itu, kerajaan tidak bercadang untuk mewujudkan peraturan perundangan bagi mengawal gaji pelaut.

Yang Berhormat Kubang Kerian tadi telah menyebut mengenai masalah Selat Melaka sebagai *war risk*. Oleh kerana dia sebagai *war risk*, maka kata beliau kos insurans akan tinggi. Ingin saya maklumkan kepada Yang Berhormat bahawa Selat Melaka dahulu memang sebagai *war risk* tetapi sekarang Selat Melaka telah pun dikeluarkan dari senarai *war risk*. Ini menunjukkan langkah-langkah efektif yang telah diambil oleh kerajaan dan pihak swasta untuk meyakinkan bahawa pihak insurans supaya tidak lagi menganggap Selat Melaka sebagai *war risk*.

Perkhidmatan sampingan seperti saya sebut tadi dalam industri perkapalan kerajaan akan terus menggalakkan penubuhan perkhidmatan sampingan perkapalan oleh syarikat tempatan. Ini juga ternyata dengan penubuhan beberapa syarikat perkapalan yang ada.

Yang Berhormat bagi Ketereh tadi menyebut mengenai isu ketidakadaan peruntukan mengenai carta pelayar dalam rang undang-undang ini, maka ianya tidak lengkap. Ingin saya maklumkan kepada Yang Berhormat seperti yang disebutkan tadi ini adalah khusus untuk pelabuhan dan untuk kapal yang seperti saya jelaskan kepada Yang Berhormat tadi. Rang undang-undang ini adalah khas untuk aspek itu dan aspek penggunaan carta adalah dikawal oleh ordinan induk. Maka penyediaan carta dan tugas *updating* carta di bawah Jabatan Arah Hidrografi, Geografi Department di bawah Tentera Laut. Carta *diupdate* dari semasa ke semasa. Jabatan tersebut juga mencetak dan menjual carta dan peta ini. Jadi saya amat memohon maaf kepada Tuan Yang di-Pertua tidak dapat memberi penjelasan dengan teliti.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Yang Berhormat, bila saya sebut tentang carta, saya bercakap tentang *passage* dan juga pelabuhan. Saya punya kebimbangannya ialah carta di pelabuhan itu sendiri tidak kemas kini. Bagaimana kita mahu mengawal keamanan kalau masuk dalam pelabuhan itu cartanya tidak dikemas kini. Itu yang saya tanya. Selain daripada itu, muara-muara sungai juga adalah merupakan tempat-tempat yang mudah.

Misalnya, saya bagi contoh kita buat akta ini untuk mengelakkan daripada ada kapal dagang datang bawa bom pergi meletup. Dia boleh pergi, dia boleh guna alasan kerana carta yang tidak lengkap dia letak bom dalam kapal dia, dia berjalan. Dia datang, tengah jalan orang letak, dia masuk ke muara sungai dan dia kata "*No I'm grounded*" dalam istilah *selling grounded* sebab di situ dia meletup. Meletup bukan kerana bom tetapi kerana *grounded*. *I ashore because of the 'shall'*. Maksud saya begitu. Tetapi kalau kita mempunyai carta yang lengkap disebutkan di sini dan sebahagian daripada undang-undang maka dia tidak boleh gunakan alasan yang sedemikian. Terima kasih.

Datuk Douglas Uggah Embas: Terima kasih Yang Berhormat. Yang Berhormat ini memang pakar dalam membuat peta. Seperti saya sebut tadi perkara peta adalah di bawah bidang akta induk dan ianya dalam bidang kuasa jabatan yang lain. Bagaimanapun, mengenai perkara yang dipersoalkan oleh Yang Berhormat memang tiap-tiap pelabuhan memang ada *standard operating procedure*nya untuk menentukan bahawa masalah yang disebutkan oleh Yang Berhormat itu tidak berlaku termasuk adanya perkhidmatan pemalingan untuk membantu kapal untuk masuk ke pelabuhan supaya dia tahu arus yang betul.

Jadi perkara ini memang ada dalam *standing operating procedure* dan peraturan-peraturan pelabuhan-pelabuhan dan saya percaya tuan punya kapal pun memahami peraturan-peraturan yang harus mereka ikuti dalam menjalankan perniagaan mereka. Yang Berhormat Ketereh juga menyentuh mengenai pengorekan muara-muara sungai. Ingin saya maklumkan di sini bahawa kerja-kerja pengorekan muara-muara sungai diberikan secara konsesi kepada syarikat Malaysian Maritim dan *Dredging Corporation*.

Perjanjian konsesi kerja pengorekan dilaksanakan secara reka bentuk dan bina di mana tanggungjawab mereka bentuk dan mudik alur pelayaran di muara-muara sungai terletak dengan ... kerja-kerja selia oleh Jabatan Laut. Saya percaya Jabatan Laut juga mempunyai peta yang sesuai dan boleh membantu mereka untuk menentukan mana muara-muara yang harus dikorekkan. Yang Berhormat Petra Jaya dan Yang Berhormat dari Santubong telah menyentuh mengenai sama ada Kerajaan Persekutuan telah pun berunding dengan kerajaan negeri apabila meluluskan rang undang-undang ini dengan matlamat untuk memperluaskan ini kepada Kerajaan Sabah dan Sarawak.

Untuk makluman kedua-dua Yang Berhormat, memang Kementerian sedar bahawa kedudukan undang-undang perkapalan di Malaysia dan kedudukan yang diperuntukkan di bawah Perlembagaan Malaysia. Justeru itu penyediaan rang undang-undang ini mengambil kira perundangan yang terpakai di Sabah dan Sarawak yang telah dirunding dengan pihak berkenaan di Sabah dan Sarawak. Rang undang-undang ini juga hanya mengawal pekerja-pekerja di bawah bidang kuasa Persekutuan dan tidak termasuk pengawalan sungai-sungai.

Seperti saya sebut dalam ucapan saya yang awal tadi, kita hanya dapat rang undang-undang ini, rundingan akan kita adakan sebaik-baik sahaja rang undang-undang ini diluluskan oleh Parlimen dan ia hanya dapat diperluaskan ke Sarawak selepas berunding dengan pihak berkuasa berkenaan. Ada beberapa perkara yang telah disebut oleh kedua-dua Yang Berhormat tadi, saya tidak ingin menjawab di sini dan dengan itu saya sekali lagi mengucapkan terima kasih kepada semua Yang Berhormat yang telah memberi pandangan dan cadangan ...

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Sedikit lagi Yang Berhormat...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, Sungai Petani...

Datuk Douglas Uggah Embas: ...dalam kita membincang rang undang-undang ini. Terima kasih.

Dato' Mahadzir bin Mohd. Khir [Sungai Petani]: Yang Berhormat, sedikit sahaja. Boleh ya, Yang Berhormat? Tadi ada juga saya menyentuh mengenai dengan kapal-kapal asing yang membawa bahan-bahan nuklear dan di sini juga saya ingin tegaskan, bahan-bahan nuklear *waste* juga termasuk dalam hal ini. Jadi, apakah tindakan kita hendak beri keizinan ataupun tidak ataupun dia masuk dalam *Malaysian water*? Apakah kita akan mengambil tindakan ke atas kapal-kapal ini dan adakah kita ada atau tidak pihak yang boleh mengendalikan mengenai dengan soal-soal nuklear dan juga nuklear *waste* ini? Ingin saya dapat penjelasan daripada Yang Berhormat kerana Yang Berhormat tidak menjawab soalan saya ini?

Datuk Douglas Uggah Embas: Terima kasih Yang Berhormat. Seperti saya sebut tadi, kalau sebuah *submarine* tidak termasuk dalam bidang kuasa rang undang-undang ini, tetapi kalau itu masalah kapal, di sinilah perjanjian antarabangsa memerlukan semua kapal yang berlayar dari pelabuhan ke pelabuhan di seluruh negara perlu mematuhi segala peraturan yang telah digariskan dalam ISPS. Maka tidak timbullah masalah yang disebut kepada Yang Berhormat, tetapi kalau ada dia membuang sisa-sisa ke laut kita, itu juga telah pun jatuh kepada bidang kuasa Kementerian lain. Terima kasih.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: [Bangun]

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Yang Berhormat, ada dua ahli Yang Berhormat bangun.

Datuk Haji Md. Alwi bin Che Ahmad [Ketereh]: Saya hendak tanya sedikit tadi, tetapi tak sempat bangun sebab Yang Berhormat....

Datuk Douglas Uggah Embas: Saya fikir tutuplah.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Tutup dah?

Datuk Douglas Uggah Embas: Ya..sudah selesai.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Sudah tutup. Yang Berhormat kata sudah tutup.

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Sudah tutupkah?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng]: Ya, sudah tutuplah. [Ketawa]. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Masalah dikemuka bagi diputuskan; dan disetujukan.

Rang Undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa.

Majlis bersidang dalam Jawatankuasa.

[Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Lim Si Cheng] **mempengerusikan Jawatankuasa**]

Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa.

Fasal-fasal 1 hingga 20 -

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Tuan Pengerusi, saya ada satu....

Tuan Pengerusi [Datuk Lim Si Cheng]: Ya, baik, baik..

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: Ya Tuan Pengerusi, ini satu persoalan saya. Yang pertama, hmm... dualah sebenarnya.

Tuan Pengerusi [Datuk Lim Si Cheng]: Fasal mana?

Datuk Dr. Haji Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar [Santubong]: *Consequential*, dengan izin. Yang pertama, bot-bot ekspres itu yang *river ...*, bukan *river ...*, yang *coastal express boat* ini, sama ada dalam bidang ini. Saya ingat cuba *merchant shipping* punya itulah, tetapi soalan yang saya tanya, soalan *design* dia. Datuk mempunyai cukup pengalaman... Saya cukup yakin Yang Berhormat Timbalan Menteri mempunyai pengalaman yang luas, soalan *design* ini. Kalau kita masuk dalam itu, dia tidak ubah macam..., lubang di sana, lubang di sini, tetapi keselamatan untuk keluar kalau berlaku sesuatu kemalangan, atau berlaku karam dan sebagainya, memang payah kerana jendela untuk keluar menggunakan satu mekanisme besi.

Kadang-kadang bot ini apabila melalui pemeriksaan oleh pihak Jabatan Laut, benda ini tidak *dicheck* begitu rupa. Jadi, kita boleh masuk ke dalam, kita boleh cuba buka, dia tidak boleh. Bot-bot ekspres ini digunakan macam di Pangkor, digunakan banyak di Sarawak khususnya di Kuching sampai ke Sarikei, tetapi keselamatan dalam kalau berlaku kemalangan, berlaku karam dan sebagainya, orang di dalam itu memang payah hendak keluar. Kerana *exit* untuk keluar itu tidak ada. Jadi *design* ini macam mana pula tugas tanggungjawab kementerian ataupun pegawai daripada *marine* ini mengambil tindakan?

Datuk Douglas Uggah Embas: Ini *consequential* ya? Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Pengerusi, semua ini telah pun diambil kira oleh Jabatan Laut sebelum dia mengeluarkan satu lesen kepada feri, kerana adalah tanggungjawab jabatan tersebut untuk menentukan bahawa sesuatu feri itu selamat digunakan, termasuk menentukan ruang-ruang dan pintu-pintu untuk keluar apabila ada kemalangan cukup untuk memenuhi piawaian mereka. Terima kasih.

Fasal-fasal 1 hingga 20 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.