

Jilid IV  
Bil. 17

Hari Rabu  
11hb Mei 1994



**MALAYSIA**

# **PENYATA RASMI PARLIMEN**

PARLIAMENTARY DEBATES

**DEWAN RAKYAT**

*House of Representatives*

**PARLIMEN KELAPAN**

*Eighth Parliament*

**PENGGAL KEEMPAT**

*Fourth Session*

**KANDUNGAN**

**JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN**

**[Ruang 2821]**

**RANG UNDANG-UNDANG:**

**Rang undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994 [Ruang 2821]**

**Rang undang-undang Mahkamah Kehakiman (Pindaan) 1994 [Ruang 2876]**

**Rang undang-undang Mahkamah Rendah (Pindaan) 1994 [Ruang 2921]**

**Rang undang-undang Kaedah-kaedah Mahkamah Rendah (Pindaan) 1994 [Ruang 2923]**

**Rang undang-undang Lembaga Pembangunan Industri Pembinaan Malaysia 1994 [Ruang 2926]**



DICETAK OLEH  
PERCETAKAN NASIONAL MALAYSIA BERHAD,  
CAWANGAN JOHOR BAHRU  
1998

## MALAYSIA

## DEWAN RAKYAT

---

**Rabu, 11hb Mei, 1994**

---

*Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.30 petang*

**DOA**

[Timbalan Yang di-Pertua  
*mempengerusikan Mesyuarat*]

**JAWAPAN-JAWAPAN MULUT  
BAGI PERTANYAAN-  
PERTANYAAN**

**RANG UNDANG-UNDANG**

**RANG UNDANG-UNDANG  
PERKAPALAN SAUDAGAR  
(PINDAAN) 1994**

**Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang."  
[10hb Mei, 1994]

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Yang Berhormat Timbalan Menteri diminta sambung.

2.35 ptg.

**Timbalan Menteri Pengangkutan [Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail]:** Tuan Yang di-Pertua, semalam saya telah separuh jalan membentangkan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994. Saya sambungkan iaitu:-

Kapal-kapal dalam kelas ini iaitu yang ditakrifkan sebagai kapal-kapal kecil termasuk yang kebanyakannya kapal-kapal persiaran dan riadhah.

Seterusnya Yang Berhormat Menteri Pengangkutan boleh juga di dalam peraturan membuat peruntukan untuk tempoh pendaftaran diperbaharui dan menetapkan yuran bagi perkara-perkara yang perlu dilakukan berkaitan pendaftaran kapal-kapal berkenaan.

(iii) Kapal yang didaftar di bawah peruntukan ini boleh dimiliki oleh orang perseorangan atau syarikat yang didaftar di Malaysia. Orang perseorangan adalah termasuk mereka yang dari negara asing asalkan kapal yang dimiliki didaftar bersama dengan seorang rakyat Malaysia.

**(b) Pelesenan Perkapalan Dalam Negeri**

(i) Pindaan yang dicadangkan di bawah Bahagian 2(b) bertujuan antara lain untuk mengemaskan beberapa peruntukan yang ada dan memberi kuasa kepada Yang Berhormat Menteri Pengang-

kutan untuk mengecualikan mana-mana kapal daripada keperluan di bawah Bahagian 2(b).

- (ii) Pindaan yang dicadangkan ini selain daripada mengemas-kinikan peruntukan-peruntukan perkapalan domestik adalah juga bertujuan untuk membantu Pelabuhan Klang menjadi sebuah pelabuhan pusat muatan, dengan izin "load centre port" seperti yang telah diputuskan oleh kerajaan. Ini dilakukan dengan melonggarkan dasar karbotaj sebagai permulaan di sektor Pulau Pinang — Pelabuhan Klang bagi membolehkan kapal-kapal sasing mengangkut kargo transit, dengan izin, transitment cargo di sektor ini.
- (iii) Penguatkuasaan dasar karbotaj yang sedia ada telah menyebabkan syarikat-syarikat kapal asing utama menyalur (feeded) kargo transit dari pelabuhan-pelabuhan Malaysia melalui Singapura. Dengan membolehkan kapal-kapal asing mengangkut kargo transit di sektor Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang dan pelabuhan Klang, jumlah kargo yang dikendalikan oleh Pelabuhan Klang akan meningkat dengan secukupnya sebagai tarikan kepada kapal-kapal syarikat-syarikat perkapalan asing utama singgah di Pelabuhan Klang.

**(c) Kawalan Perkapalan**

- (i) Syeksyen 16 Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994 bertujuan untuk mengadakan

satu bahagian iaitu Bahagian XIII A baru dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 berkenaan dengan pengawalan aktiviti ke lautan dalam perairan Malaysia. Bahagian baru ini akan turut dipanjangkan pemakaiannya ke Sabah dan Sarawak.

- (ii) Antara lainnya pindaan ini akan memerlukan semua kapal-kapal yang terlibat dalam sebarang aktiviti-aktiviti yang disenaraikan untuk melaporkan kepada Pengarah Laut. Antara aktiviti yang berkaitan termasuklah pengorekan, perlombongan, pemasangan kabel dasar laut, pembinaan laut, pembuangan (dumping), sukan atau rekreasi, pengukuran, pembersihan termasuk pembersihan tangki kapal dan pemaliman. Pengarah Laut boleh menentukan syarat sepertimana wajar ke atas kapal bagi setiap laporan yang diterima.
- (iii) Seterusnya Pengarah Laut diberi kuasa sekiranya ia mempercayai bahawa terdapat kesalahan dilakukan di bawah bahagian ini untuk:
  - (a) Menaiki mana-mana kapal untuk membuat penyiasatan dan pemeriksaan;
  - (b) memeriksa sebarang sijil atau dokumen-dokumen lain yang berkaitan;
  - (c) menahan kapal atau apa-apa kelengkapan atau peralatan kapal; dan
  - (d) menangkap mana-mana orang yang telah melakukan kesalahan di bawah Bahagian ini.

**(d) Pelesenan Bot**

- (i) Peruntukan berhubung pelesenan bot di bawah Bahagian XIII Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 pada masa ini adalah terhad kepada bot-bot yang terlibat dalam perdagangan atau perniagaan. Peruntukan ini didapati kurang mencukupi memandangkan terdapat banyak lagi aktiviti-aktiviti lain yang seharusnya turut dikawal dengan cara pengeluaran lesen. Oleh itu pindaan yang dicadangkan memerlukan bor-bot persendirian yang mengangkut penumpang dan bot-bot yang terlibat dalam aktiviti sukan atau rekreasi turut dilesenkan.
- (ii) Selaras dengan pindaan yang dicadangkan di atas, kaedah keselamatan bot turut perlu dikawal. Ini terutama dari segi pengendalian dan keanggotaan bot dan termasuk semua bot-bot yang dilesenkan di bawah Bahagian XIII Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

**(e) Lain-lain Perkara**

- (i) Selain daripada pindaan-pindaan yang dicadangkan tadi beberapa pindaan lain yang utama adalah:
- (a) Untuk mengemaskan peruntukan di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 berkaitan dengan pelaksanaan International Load Lines Convention 1966 yang mana Malaysia adalah ahli; dan
- (b) mewujudkan peruntukan yang membolehkan Pengarah Laut mengenakan

kompaun terhadap kesalahan-kesalahan yang dilakukan di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Tuan Yang di-Pertua, perkara-perkara yang telah saya sebutkan itu adalah perkara-perkara yang utama yang terkandung di dalam Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994. Saya ingin memaklumkan bahawa Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994 tidak melibatkan perbelanjaan wang bagi Kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

**Menteri di Jabatan Perdana Menteri dan Menteri Undang-undang [Dato' Syed Hamid bin Syed Jaafar Albar]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Suatu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dibacakan kali yang kedua dan sekarang terbuka untuk dibahas. Klang.

2.40 ptg.

**Tuan Fong Kui Lun [Klang]:** Tuan Yang di-Pertua, saya berpendapat bahawa Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994 bertujuan untuk mengemaskinikan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang ada berikutan bidang perkapalan di Malaysia semakin sibuk.

Tuan Yang di-Pertua, hamir 300 kapal dagang, kapal perang, vessel perikanan melalui perairan Selat Melaka setiap hari dan daripada jumlah itu hanya 10% sahaja yang ada kaitan dengan ekonomi dan perdagangan negara ini. Selebihnya hanya tumpang lalu sahaja dari Jabatan

Laut semakin sulit untuk mengawal perjalanan mereka bagi memastikan ianya tidak menimbulkan halangan, pencemaran, kacau-ganggu kepada perairan negara.

Tuan Yang di-Pertua, sungguhpun demikian kejadian-kejadian tumpahan minyak berlanggar seperti pada tahun 1992 sahaja terdapat 5 kemalangan besar dan ini semakin bertambah setiap tahun. Dengan pertambahan bilangan lalulintas laut yang besar, misalnya dalam tahun 1991 sahaja terdapat 84,000 kapal yang melalui Selat Melaka. Apakah Jabatan Laut mempunyai kekuatan yang cukup untuk menjaga dan mengawal perairan negara yang terlalu besar? Misalnya di seluruh Semenanjung, kalau tidak silap saya, Jabatan Laut mempunyai 6 pejabat di peringkat negeri dan 24 pejabat di peringkat daerah. Ini tidak meliputi Sabah dan Sarawak.

Saya tidak yakin bahawa Jabatan Laut mampu mengawal kawasan yang besar dalam usaha menguatkuasakan undang-undang yang ada seperti Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, Akta Petroleum (Pencegahan Keselamatan) dan Zon Ekonomi Eksklusif termasuk pencemaran minyak dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana itu adalah perlu peranan Jabatan ini dinilai semua ke arah memperkemaskinikannya supaya ia mampu menangani setiap masalah maritime dan perkapalan. Jika ia menghendaki kakitangan yang ditambah dan peralatan baru disediakan, maka tidak ada sebab ia diperlambatkan.

Tuan Yang di-Pertua, Pelabuhan Klang yang kini mempunyai 3 pelabuhan, misalnya mengurus 50% perdagangan laut Semenanjung dan merupakan pelabuhan kontena utama negara ini. Dengan sebab itu pelabuhan ini

memerlukan gunatenaga dan jentera Jabatan laut yang besar berbanding di tempat lain. Tidak lama dahulu Kerajaan dan banyak pihak menyuarakan supaya Kerajaan kita bersama-sama dengan negara jiran mengadakan kutipan levi daripada kapal-kapal yang menggunakan Laut Selat Melaka dengan tujuan jika berlaku sebarang tumpahan minyak, ia tidak akan membebankan Malaysia untuk menguruskan pembersihan.

Tuan Yang di-Pertua, sungguhpun Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1993 yang memperuntukkan pampasan harus diberikan oleh pemilik-pemilik kapal, yang membuat angkara menerusi dua konvensi antarabangsa mengenai 'liability civil' bagi kerosakan pencemaran minyak tahun 1969 dan Konvensyen Penubuhan Kumpulanwang Antarabangsa bagi pampasan kerana kerosakan, pencemaran minyak tahun 1971, tetapi penyelesaian ini tidak mencukupi.

Tuan Yang di-Pertua, dari masa ke semasa perairan kita perlu dibersihkan dan kos ini terlalu besar dan adakah adil hanya Malaysia sahaja menanggungnya?

Tuan Yang di-Pertua, cadangan mengenakan levi ke atas kapal-kapal yang menggunakan Selat Melaka, dan perairan Malaysia yang lain adalah serius, dan atas masalah inilah maka Kerajaan patut secara serius berbuat sesuatu supaya ianya berjaya melaksanakan menurut ke arah dan kompromi antara negara yang terlibat. Kejadian bot dan feri karam sehingga mengorbankan nyawa seperti Kejadian terbaru di Pulau Besar Melaka berpunca dari pelanggaran dan kejadian-kejadian sebelum ini berpunca dari kegagalan Jabatan Laut memastikan setiap bot laju dan bot penumpang, mematuhi ciri-ciri keselamatan menunjukkan sejauh manakah Jabatan

Laut tidak melaksanakan tugas dan tanggungjawab mereka.

Tuan Yang di-Pertua, meskipun pemilik dan pemandu bot atas feri bertanggungjawab sepenuhnya atas keselamatan para penumpang mereka. Tetapi cerita penumpang-penumpang masih tidak dibekalkan dengan life jacket, dengan izin, membawa maksud mengapakah kejadian-kejadian seperti ini mesti berulang lagi? Adakah pemilik dan penumpang bot tidak mengambil iktibar atau memang pemilik gagal menyediakan ciri-ciri keselamatan yang secukupnya, atau pun Jabatan Laut gagal menunaikan tanggungjawab memeriksa setiap bot?

Tuan Yang di-Pertua, rakyat negara ini tidak mahu kejadian sebegini berulang lagi dan jangan sesekali cuba memperjudikan nyawa penumpang dengan sikap cuai atau tidak bertanggungjawab. Sudah sampai masanya kejadian seperti ini tidak dibiarkan berlalu begitu sahaja, meletakkan kesalahan kepada takdir.

Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan sudah menguatkuasakan peraturan supaya para pemilik, pemandu yang cuai dalam mengendalikan bot dan feri masing-masing dikenakan tindakan undang-undang setimpal atas kesalahan mereka. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Labuan.

2.48 ptg.

**Tuan Abdul Mulok bin Awang Damit [Labuan]:** Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk mengambil bahagian dalam membahaskan pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Tuan Yang di-Pertua, industri pelautan dan perkapalan adalah salah satu dari nadi penggerak perkembangan industri negara. Pertumbuhan sektor perkapalan penting untuk perdagangan di antara negara, oleh kerana pengangkutan laut adalah salah satu pengangkutan terbesar untuk menghantar barangan buatan dan juga komoditi negara ini. Manakala kos pengangkutan ialah salah satu daripada kos tak ketara (*invisible cost*) di dalamimbangan perdagangan. Maka peranan sektor perkapalan di Malaysia menjadi penting memandangkan kepada persisiran pantai negara yang panjang dan keperluan sektor perdagangan (*trading sector*) dalam konteks perdagangan luar (*external trade*). Namun perhatian terhadap perkembangannya di negara kita agak lembab jika dibandingkan dengan negara jiran terutamanya Singapura. Kalau kita rujuk kepada Rancangan Malaysia Kelima, adalah didapati prestasi sektor perkapalan negara sangat membimbangkan. Perangkaan perdagangan melalui perkapalan yang diangkut dengan kadar yang rendah iaitu 3.4% serta kadar penyertaan kita di dalam sektor ini hanyalah 4.7% sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Kewangan melaporkan bagi tahun 1992 hingga 1993 perkembangan sektor perkapalan negara terlalu tidak bermaya. Ia tidak berupaya menandingi dan menampung kepesatan dan permintaan yang wujud daripada pertumbuhan ekonomi negara yagn begitu pesat. Justru itu, negara kita masih banyak bergantung kepada pengangkutan kapal milik asing. Implikasinya ke atas ekonomi negara sangat ketara oleh kerana defisitimbangan bayaran negara bertambah daripada RM5.8 bilion pada tahun 1980 kepada RM12.3 bilion pada tahun 1991 yang mana perbelanjaan pengangkutan dan insurans adalah komponen yang terbesar.

Tuan Yang di-Pertua, kita juga tidak menafikan bahawa bilangan kapal yang didaftarkan di negara ini telah meningkat dua kali ganda sejak tahun 1980 daripada 221 buah kepada 508 buah dalam tahun 1991. Namun keupayaan atau kapasiti masih rendah. Kadar kapasiti negara kita hanyalah 0.4% jika dibandingkan dengan kapasiti perkapalan dunia. Walaupun pendaftaran perkapalan negara ini bertambah, perbelanjaan pengangkutan dan insuran juga bertambah daripada RM2.2 bilion dalam tahun 1980 kepada RM6.5 bilion dalam tahun 1991.

Tuan Yang di-Pertua, ini menggambarkan pertambahan 23% daripada kadar dagangan kasar negara. Namun pertambahan kapasiti tidak dapat menandingi jumlah pertumbuhan perdagangan yang begitu pesat.

**Tuan Shahidan bin Kassim:**  
[Bangun]

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Ya, Yang Berhormat Arau.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan. Adakah Yang Berhormat hendak tanya Menteri atau Yang Berhormat hendak jawab sendiri? Oleh kerana pendaftaran dan juga insurans nampaknya mendatangkan pendapatan yang lumayan kepada negara, adakah Yang Berhormat hendak mencadangkan kepada Kementerian supaya tonnage ini, daripada 150 ton ini dibenarkan ke tonnage yang tidak terhad supaya insurans tidak lagi didaftar di luar tetapi didaftarkan dalam negara supaya semua insurans dapat diambil di dalam negara.

**Tuan Abdul Mulok bin Awang Damit:** Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana

Yang Berhormat pun akan bercakap selepas ini, saya rasa Yang Berhormat boleh tanya Menteri. [Ketawa]

Tuan Yang di-Pertua, saya minta sambung ucapan saya. Dalam jangka masa yang sama pendapatan daripada bayaran pengangkutan dan insuran tidak bertambah dengan seimbang (proportionately). Pendapatan bertambah daripada RM0.4 bilion dalam tahun 1980 kepada RM1.6 bilion dalam tahun 1991. Justeru itu menunjukkan pertambahan pembayaran keluar (nett outflow) daripada RM1.8 bilion dalam tahun 1980 kepada RM4.9 bilion dalam tahun 1991. Dan defisit ini menunjukkan 40% daripada jumlah defisit perkhidmatan dalam tahun 1991,

Tuan Yang di-Pertua, menyedari hakikat ini, negara perlu memberikan lebih perhatian kepada usaha-usaha meningkatkan sektor perkapalan negara. Kegagalan kita untuk membentuk sektor ini mungkin boleh menjejaskan peningkatan ekonomi negara keseluruhannya. Ekonomi negara seperti yang kita jangka akan meningkat dan penekanan akan terus kepada pembuatan barangan eksport. Ini dapat dilihat daripada pertumbuhan dagangan luar negara yang di luar daripada jangkaan kita. Pertumbuhan dianggarkan pada kadar 278% dalam jangka 12 tahun kebelakangan ini dan daripada RM51.17 bilion pada tahun 1980 kepada RM195.32 bilion dalam tahun 1991 dan perkembangan persefahaman di negara Barat seperti kemasukan Ekonomi Eropah, Kawasan Dagangan Bebas Amerika Utara (NAFTA) akan meningkatkan lagi penggunaan pengangkutan laut. Sementara perkembangan persefahaman ekonomi di rantau ASEAN sedang dipergiatkan. Kawasan Pembangunan Segi Utara (SIJORI) di Selatan memberikan

keyakinan negara kepada negara jiran untuk membentuk Kawasan Pembangunan Ekonomi Asian Timur (East Asian Growth Area) yang mana negara kita harus memainkan peranan yang lebih penting.

Dalam konteks East Asian Growth Area (EAGA), tiga daripada wilayah negara kita yang akan terlibat, iaitu Sabah, Sarawak dan Labun. Kawasan ekonomi EAGA ini pula meliputi negara-negara jiran seperti Pulau Mindanau di selatan Republik Filipina, Pulau Sulawesi dan Kalimantan di Republik Indonesia dan Berunei Darussalam di mana jumlah keseluruhan kawasan EAGA dianggarkan 27 juta pada tahun 1991 dan daripada ini 38% berumur di bawah 15 tahun sementara pertumbuhan tahunan ialah 2.75%. Kawasan Pembangunan EAGA ini juga memang kaya dengan sumber semula jadi (natural resources) dan bilangan penduduknya pula boleh dimajukan sebagai sumber tenaga kerja atau pasaran untuk barangan buatan negara ini. Dalam keadaan di mana perhubungan bukan sahaja di antara negara malah di antara kepulauan ini penting, maka sektor perkapalan akan memainkan peranan yang lebih penting untuk menjayakan East Asian Growth Area ini.

Tuan Yang di-Pertua, pembangunan kawasan EAGA ini memang penting untuk menampung momentum perkembangan perindustrian negara di samping ianya salah satu usaha ke arah membentuk Kawasan Perdagangan Bebas ASEAN atau AFTA. Mekanisma untuk memperkembangkan aktiviti ekonomi di rantau ini telah pun dikenal pasti. Pihak swasta akan menjadi daya penggerak utama sementara pihak awam pula membantu melicinkan usaha ke arah ini. Berdasarkan kepada perbincangan di peringkat Menteri yang telah diadakan,

salah satu aktiviti utama yang perlu digerakkan ialah pembentukan pasaran perkapalan di rantau ini (East Asian Growth Area).

Tuan Yang di-Pertua, kejayaan negara untuk mencapai matlamat perindustrian setakat ini tidak dapat disangkal. Pencapaian pertumbuhan ekonomi ini pada kadar 8.1% setahun membuat negara kita mampu mencapai matlamat Wawasan 2020 di samping itu kita sekarang berupaya bersaing dari segi teknologi dan juga pengurusan. Sekarang negara kita bukan sahaja menjadi pengimport tetapi juga pengeksport utama barangan buatan yang mendapat tempat di pasaran dunia. Namun dari segi lojistiknya perkembangan sektor perkapalan yang ada sekarang boleh ditafsirkan sebagai peringkat kritikal yang mana memerlukan langkah radikal untuk mengatasinya.

Tuan Yang di-Pertua, sektor perkapalan negara masih serba kekurangan. Terlalu banyak syarikat perkapalan tempatan yang kecil yang mempunyai sumber dan kapasiti yang terhad. Modal kecil yang terhad tidak dapat membantu mereka menyelenggarakan dan memperkembangkan apa yang ada. Perindustrian perkapalan yang kecil-kecilan ini tidak mampu untuk mewujudkan sistem pengangkutan yang berkemampuan mengatasi permintaan negara dan berdaya saing di peringkat antarabangsa. Tambahan pula sektor perkapalan memerlukan modal yang tinggi dan pada masa ini terdapat 254 syarikat perkapalan di Malaysia sementara pemilik terbesar ialah Perbadanan Perkapalan Antarabangsa Malaysia (MISC) dan Perbadanan Nasional Shipping Line Bhd. (PNSL).

Jumlah bilangan kapal yang didaftarkan di negara ini ialah 508 buah



pada tahun 1991. Dan daripada bilangan ini 19% pendaftarannya ialah daripada kapal-kapal khusus untuk mengangkut minyak mentah, kimia dan LNG. Sementara bilangan ini merupakan 60% daripada kapasiti keperluan perkapalan negara. Pendaftaran kapal barangan dan kontena pula merupakan 34% daripada pendaftaran dan hanya menyumbangkan 34% daripada kapasiti perkapalan negara. Dan keadaan seperti ini membuat negara kita terlalu bergantung kepada pengangkutan milik asing untuk membawa eksport negara.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan tahniah kepada perbadanan perkapalan negara MISC kerana akan memperuntukkan dan memperkukuhkan lagi angkatan perkapalannya sebanyak 16 buah dalam tempoh dua tahun ini. Namun peningkatan kapasiti muatan dianggarkan hanyalah bertambah 2.2 juta tan sahaja. Jumlah ini terlalu jauh untuk menampung keperluan negara.

Di samping itu, MISC telah menumpukan operasinya kepada perdagangan antarabangsa, ini memang wajar oleh kerana perdagangan antarabangsa memberikan pulangan yang lebih lumayan. Namun kita juga perlu peka kepada keperluan domestik negara. Dan saya ingin menarik perhatian terhadap kos pengangkutan daripada pelabuhan Klang ke Sabah, Sarawak dan Labuan. Kos pengangkutan kerap digunakan sebagai alasan untuk menaikkan harga barangan di Sabah, Sarawak dan Labuan. Dan perkara ini mempengaruhi tahap harga barangan di sana. Dari segi ekonominya pengangkutan muatan ke Sabah, Sarawak dan Labuan tidak memberikan pulangan yang lumayan disebabkan kerap kali terdapat kapal yang menghantar barangan yang lumayan disebabkan kerap kali terdapat kapal yang

menghantar barangan ke Sabah, Sarawak dan Labuan tidak mempunyai muatan balik yang mencukupi atau economical. Dan perkara ini mungkin terjadi oleh kerana industrial linkages dan juga kawasan tadahan yang tidak besar.

Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya sekali lagi membangkitkan perkara East Asian Growth Area yang mana berkait rapat dengan pembangunan sektor perkapalan negara. Walaupun pembangunan kawasan ini masih di peringkat awal, arah tujuan dan matlamatnya telah pun dipastikan. Dan salah satu komponen pembangunan yang telah dikenalpasti ialah pembentukan sistem perkapalan yang lebih berkesan. Dan sukacita saya menyarankan pihak Kementerian Pengangkutan dan juga agensi-agensi perkapalan negara supaya dapat mengkaji semula keutamaan dan kemungkinan operasi sektor perkapalan di kawasan ini dapat dipergiatkan. Dan saya berpendapat dengan penglibatan negara di kawasan ini sudah tentu kawasan tadahan perdagangan untuk pengusaha dan peniaga negara kita akan bertambah luas. Justeru itu memerlukan satu sistem penghantaran barangan buatan negara yang lebih efficient dan economical. Dan kalau sebelum ini menyediakan perkhidmatan perkapalan bagi Sabah, Sarawak dan Labuan tidak economical dan berdaya maju maka dengan adanya kerjasama melalui East Asian Growth Area ini bermakna penambahan kawasan tadahan yang lebih luas, yang memerlukan perkhidmatan perkapalan. Dan saya percaya ianya mempunyai daya maju dan di samping membantu mempercepatkan pembangunan negeri Sabah yang jauh ketinggalan. Dan dengan adanya satu perkhidmatan perkapalan yang efisien dan ekonomik.

Tuan Yang di-Pertua, menyedari hakikat ini, izinkan saya juga untuk

mencadangkan supaya Wilayah Persekutuan Labuan dijadikan sebagai Pusat Pendaftaran Terbuka Perkapalan Luar Pesisir (Offshore Open Registry For Shipping). Dan saya mengemukakan cadangan ini berasaskan kepada beberapa faktor ekonomi penting yang akan membantu pertumbuhan ekonomi tempatan dan yang lebih penting ianya akan dapat meningkatkan industri perkapalan negara yang sedia ada. Dan saya berpendapat bahawa tidak ada masalah untuk negara bagi mewujudkan dua sistem atau dua jenis pusat pendaftaran perkapalan di bawah konsep pendaftaran luar pesisir yang diselaraskan dengan pendaftaran perkapalan yang sedia ada melalui Merchant Shipping Ordinance 1952.

Dan sebagai contohnya, negara Belanda telah mewujudkan satu sistem yang sama pada tahun 1987 di mana pendaftaran ini dibuka kepada pemilik kapal Belanda dan bukan Belanda. Perakuan kelayakan dan keperluan keselamatan adalah sama dengan keperluan pendaftaran negaranya. Dan dengan ini mutu keselamatan tidak dicurigai oleh mana-mana pihak.

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya konsep Pendaftaran Terbuka Perkapalan Luar Pesisir kerap disamakan dengan Pendaftaran Bendera Kemudahan ataupun Flags of Convenience seperti yang terdapat di Panama, Honduras dan Liberia di mana kapal seperti ini selalunya disamakan dengan kapal yang mutu keselamatan yang mencurigakan dan mutu kerja yang rendah dan pendaftaran terbuka yang saya cadangkan ini boleh diwujudkan dengan perakuan kelayakan dan keperluan keselamatan yang sama dengan mutu kerja ditetapkan oleh pendaftaran perkapalan sekarang kecuali keperluan pemilik sahaja yang berbeza.

Tuan Yang di-Pertua, alasan yang menyatakan bahawa mewujudkan pendaftaran yang baru akan menjejaskan pemilik kapal yang ada sekarang dengan kemasukan pemilik kapal negara asing tidak harus timbul kerana ini boleh diatasi melalui pembentukan pendaftaran tersebut yang hanya melibatkan pendaftaran kapal mengikut saiz dan untuk perniagaan tertentu sahaja. Dan keperluan domestik yang ada sekarang boleh digunakan untuk perdagangan di antara pelabuhan tempatan seperti yang dicadangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri sebentar tadi.

Dan untuk membolehkan konsep ini dilaksanakan maka Akta 480 - Lembaga Pembangunan Labuan juga perlu dipinda bagi membolehkan industri perkapalan beroperasi. Pengwujudan pendaftaran terbuka luar pesisir akan membantu membangunkan industri perkapalan negara. Ia akan menggalakkan pemilik kapal antarabangsa melalui usahasama dengan syarikat-syarikat tempatan di samping ianya boleh membangunkan industri-industri sokongan yang lain.

Tuan Yang di-Pertua, dalam konteks pembangunan industri perkapalan negara, saya juga ingin tahu sama ada Kementerian mempunyai, dengan izin, 'National Shipping Masterplan' yang merangkumi aspek-aspek perkapalan, laluan (routing), pelabuhan, insurans, pergerakan kargo dan komponen-komponen yang ada kaitan dalam perkapalan. Sekiranya belum ada, saya ingin menyarankan agar Kerajaan menggubal suatu dasar perkapalan nasional jangka panjang, misalnya, a 20-year 'National Shipping Masterplan' yang bertujuan bagi memastikan satu dasar perkapalan yang coherent dan menjadikan bagi perkapalan sebagai cara atau mode pengangkutan yang penting dalam konteks pembangunan negara

secara keseluruhannya.

Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya merujuk kepada cadangan bagi mewujudkan Labuan sebagai Pusat Pendaftaran Terbuka Luar Pesisir dalam aspek kesesuaiannya.

Pulau Labuan diberi nama Labuan daripada perkataan 'pelabuhan'. Oleh kerana orang-orang Inggeris tidak dapat menyebut 'pelabuhan' maka jadilah 'pelabuhan' disebut sebagai Labuan. Dan hinggalah masa ini Labuan menjadi pilihan untuk berlabuh disebabkan oleh keadaan semula jadinya yang terlindung atau sheltered harbour di samping ianya merupakan pelabuhan dalam yang bebas daripada kelodakan atau silting dan lokasinya yang strategik.

Dari segi perundangan pula, Labuan ialah pelabuhan bebas cukai dan sejak 1990 sebagai sebuah Pusat Kewangan Luar Pesisir Antarabangsa atau IOFC. Pusat Pendaftaran Terbuka Perkapalan Luar Pesisir ialah tambahan wajar untuk membantu aktiviti pusat pengwujudan pendaftaran terbuka ini akan membantu sektor profesional seperti penilai (surveyors), peguam, akauntan dalam bidang perkapalan dan yang penting industri insurans perkapalan.

Pada masa sekarang, aktiviti-aktiviti profesional seperti ini sedang berkembang dengan pesatnya di bawah statusnya sebagai Pusat Kewangan Luar Pesisir Antarabangsa. Pusat Pendaftaran terbuka yang dicadangkan ini bukan seperti 'bendera kemudahan' (flag of convenience), pusat ini mewujudkan prosedur pendaftaran yang mudah tetapi berkesan, mewujudkan struktur percukaian yang menandangi pusat-pusat pendaftaran perkapalan seumpamanya di dunia, namun tidak mengabaikan keperluan keselamatan. Di samping itu,

Labuan juga mempunyai infrastruktur yang mencukupi dan seperti Limbungan Sabah Shipyard yang mempunyai fasiliti pembinaan kapal yang termoden dan mempunyai single synchro-lift yang keempat terbesar di dunia. Pendek kata, Labuan menyediakan keperluan perkapalan yang canggih di rantau ini.

Tuan Yang di-Pertua, dalam ucapan saya pada 3 minggu yang lalu, saya telah menyentuh tentang perkembangan East Asian Growth Area dan telah mencadangkan supaya Pusat Pengurusan East Asian Growth Area ini di peringkat Kerajaan diwujudkan di Labuan. Di samping itu, saya juga telah menyentuh bahawa dalam kita mengorak langkah menyahut cabaran gelombang ketiga, kita perlu mengkaji semula institusi dan juga perundangan yang kita sedang gunakan supaya tidak menjadi penghalang kepada kemajuan yang ingin kita capai. Salah satu daripada pra-syarat (pre-requisite) pertumbuhan ekonomi EAGA ialah pembentukan Armada Fleet ataupun fleet yang dapat menghubungi negara-negara yang terlibat dan ikatan perdagangan yang seimbang. Walaupun Persekutuan Labuan terletak di tengah-tengah kepulauan ini dan pada masa ini kawasan laut di dalam kawasan Labuan sering dijadikan tempat berlabuh kapal-kapal minyak yang melebihi seratus ribu tan.

Tuan Yang di-Pertua, dasar Kerajaan untuk membangunkan Wilayah adalah sejajar dengan cadangan ini. Lokasi Labuan yang strategik di rantau ini membuatnya tempat yang sesuai untuk dijadikan sebagai pusat perkapalan di rantau ini melalui Konsep HABIM, sebagai sebuah Pusat dan ia memerlukan kapal-kapal besar singgah di Labuan dan selanjutnya menjadi dagangan barangan melalui kapal-kapal kecil ke setiap pelusuk kepulauan di rantau ini.

Tuan Yang di-Pertua, sumber kelembapan sektor perkapalan negara boleh dikesan daripada pelbagai aspek, diantaranya daripada segi kos penyelenggaraan. Perindustrian perkapalan ialah satu aktiviti yang memerlukan modal yang tinggi. Berdasarkan kepada sistem persyarikatan dan percukaian yang ada sekarang, pelabuan di dalam sektor perkapalan mempunyai risiko yang tinggi serta kos penyelenggaraan yang tinggi dan tidak ramai pelabur tempatan yang ingin melabur di dalam industri ini. Di samping itu, perusahaan perkapalan berbeza daripada perusahaan-perusahaan yang terdapat di negara kita ini. Sebahagian besar daripada aktiviti perkapalan dijalankan di perairan antarabangsa sementara persaingan perkapalan di peringkat antarabangsa sangat sengit.

Memandangkan industri perkapalan mempunyai risiko dan kos penyelenggaraan yang tinggi, kebanyakan bank tidak menggalakan pinjaman dan pengwujudan pendaftaran terbuka akan membantu dan bukan sahaja di dalam persingan ini, malah mewujudkan armada negara dan menyediakan peluang pekerjaan dalam dan luar pesisir (on-shore and offshore). Pendaftaran terbuka sekiranya diwujudkan di negara ini, akan dapat memperkembangkan lagi industri perkhidmatan berkaitan yang akan mewujudkan pejabat mereka di negara ini dan ini mungkin dapat menarik pelaburan daripada negara-negara lain dalam bentuk penilai bertauliah (profesional surveyors), akauntan, peguam, meritim dan pengusaha-pengusaha yang berkaitan dengan sektor perkapalan.

Tuan Yang di-Pertua, sektor perkapalan negara perlu diperbaiki daripada pelbagai bidang. Dewan yang

mulia ini akan membahaskan beberapa pindaan ke atas Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952 ini. Jelas masalah yang dihadapi oleh sektor perkapalan negara tidak dapat direntasi melalui beberapa pindaan yang dicadangkan ini. Pindaan seperti ini hanya dapat mengatasi masalah yang wujud secara berasingan dan tidak secara keseluruhan, dan apa yang sedang kita hadapi sekarang, bukanlah sekadar masalah pentadbiran dan pengurusan sektor perkapalan semata-mata, tetapi kemantapan industri tersebut untuk menyokong usaha Kerajaan bagi meningkatkan pertumbuhan ekonomi negara. Pembentukan sektor perkapalan negara hendaklah dilihat secara bersepadu dan menyeluruh dan, sebagai contoh, kita tidak dapat memastikan melalui Ordinan ini sejauh manakah kuasa yang diberikan kepada Pengarah Jabatan Merin dari segi kebersihan perairan, misalnya. Di manakah titik pemutus kuasa pembersihan sampah, misalnya, yang dibuang di laut, di antara Kerajaan Tempatan dan juga Jabatan Merin.

Tuan Yang di-Pertua, tambahan kepada ini Akta yang sedang dibentangkan ini meliputi tambahan jenis-jenis kapal yang perlu mendapatkan lesen, namun kurang penekanan terhadap aspek-aspek keselamatan kapal tersebut. Sebagai contohnya, apakah standard yang perlu kita gunakan untuk menentukan kapal yang dibina khusus untuk digunakan di sungai, sama ada ia boleh digunakan untuk menyeberangi lautan. Perkara ini saya bangkitkan disebabkan terdapat banyak feri-feri penumpang yang mengangkut penumpang di antara Kota Kinabalu-Brunei-Sarawak dan Wilayah Persekutuan, Labuan, dan ini termasuklah Langkawi dan Kuala Kedah. Perkara ini saya bangkitkan disebabkan terdapat banyak feri-feri penumpang yang mengangkut penumpang-penumpang, di

antaranya yang terlibat dalam kemalangan. Sehubungan dengan ini terdapat juga lesen-lesen yang dikenakan kepada perahu nelayan iaitu sebanyak RM150.00 setahun. Sebelum ini perahu-perahu kecil untuk kegunaan keluarga nelayan hanya diperlukan membayar lesen sebanyak RM2.00 setahun. Saya berpendapat bahawa keperluan ini adalah tidak munasabah dan saya rasa perlu dipertimbangkan semula dan pihak Pengarah Merin perlu menggunakan budibicara untuk mengenakan sesuatu lesen kepada kumpulan nelayan di negara kita ini.

Tuan Yang di-Pertua, selain dari apa yang saya sebutkan ini juga terdapat beberapa masalah-masalah lain seperti tidak ada keseragaman di antara Merchant Shipping Ordinance, 1962 Sarawak, Merchant Shipping Ordinance, 1962, Sabah dengan Malaysian Shipping Ordinance 1952 ini dan oleh yang demikian, saya ingin menyarankan supaya Kerajaan dapat mengkaji semula ketiga-tiga Ordinan ini dengan harsat untuk mewujudkan hanya satu Merchant Shipping Ordinance bagi negara ini.

Tuan Yang Berhormat, sebentar tadi, Yang Berhormat Timbalan Menteri menyebutkan bahawa satu sistem "cabotage" diwujudkan di antara Pelabuhan Pinang dan Kelang. Saya juga ingin menyarankan supaya sistem ini dipanjangkan daripada Pelabuhan Kelang ke Pelabuhan Sabah, Serawak dan Labuan untuk mewujudkan dan membantu sistem pengangkutan laut yang lebih efisien ke Sabah, Sarawak dan Labuan.

Tuan yang di-Pertua, selain daripada itu, saya juga ingin menyentuh tentang bot-bot ataupun kapal-kapal yang digunakan pada masa ini sebagai tempat atau pusat perjudian dan sudah terdapat

sebuah kapal yang ditahan di Kota Kinabalu kini, iaitu sebuah kapal yang digunakan untuk tujuan riadhah tetapi digunakan sebagai bot aktiviti-aktiviti lain yang mana Yang Berhormat dari Arau lebih tahu — dia kata.

Sebelum saya mengakhiri hujah saya pada hari ini, izinkan saya menyentuh sedikit terhadap kuasa dari segi meluluskan pembangunan.

Tuan Yang di-Pertua, Lembaga Pembangunan Labuan merupakan satu badan yang telah dibentuk melalui Akta yang mempunyai kuasa untuk meluluskan pembangunan di seluruh kawasan Wilayah Persekutuan Labuan dan kawasan Wilayah Persekutuan Labuan meliputi 350 kilometer persegi, ini termasuklah 6 buah pulau dan perairan di sekitarnya.

Persoalannya, di manakah titik putus kuasa meluluskan pembangunan di antara Lembaga Pembangunan Labuan dan juga Jabatan laut Labuan. Perkara yang sama juga melibatkan pembinaan hotel, restoran terapung dan rumah di atas air. Di manakah letaknya kuasa untuk meluluskan pembangunan dan menentukan keselamatan sturktur tersebut dan tidak ketinggalan di manakah letak kuasa menentukan kebersihan perairan di sekitar Wilayah Persekutuan Labuan? Siapakah yang akan bertanggungjawab sekiranya terjadi malapetaka seperti tumpahan minyak ataupun pelanggaran di sekitar kawasan Wilayah Persekutuan Labuan?

Maka dengan itu, saya mohon menyokong. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Yang Berhormat dari Arau dan selepas itu Timbalan Menteri jawab.

3.21 *ptg.*

**Tuan Shahidan bin Kassim [Arau]:**  
Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk membahaskan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Yang pertamanya saya mengucapkan tahniah kepada Kementerian kerana meminda peraturan ini untuk membolehkan hampir semua nampaknya pengangkutan di air supaya ianya didaftarkan dan juga dilesenkan. Jadi, persoalan saya pada yang Berhormat ialah berhubung dengan Perkara 14, iaitu semua bot-bot yang terlibat dengan riadhah, sukan dan juga rekreasi yang harus didaftarkan.

Kita sedar bahawa daripada ucapan Belanjawan yang dibuat oleh Menteri Kewangan, telah dengan terang dan jelas menunjukkan tentang pengecualian cukai bagi kebanyakan mereka-mereka yang berminat dalam bidang ini tetapi dari apa yang Berhormat sebutkan tadi dan dari kenyataan Ahli Yang Berhormat dari Labuan tadi, saya nampak akan timbul beberapa masalah. Kalau sekiranya bot kecil didaftarkan dengan harga RM150, saya tidak pasti apakah bentuk bayaran yang akan dikenakan kepada bot-bot yang bertujuan sukan dan juga rekreasi.

Saya hendak timbulkan perkara ini sebab apabila Kerajaan menggalakkan supaya rakyat Malaysia berminat dalam bidang tersebut, Kementerian Belia dan Sukan saya ingat masih lagi memikirkan dengan rangka cipta yang lebih luas. Maka rakyat Malaysia saya tengok banyak yang telah menceburi dalam bidang yang berkenaan dan kelab-kelab sukan laut, saya ingat telah ditubuhkan di hampir setiap negeri. Contohnya Kelab Pelayaran DiRaja Selangor, Kelab Pelayaran Perak dan sebagainya. Jadi, saya percaya dengan peraturan baru ini, Yang Berhormat akan memastikan

supaya bot-bot ini didaftar dan bila didaftar, mereka akan ditandakan di bot tersebut yang mereka ini mendaftarkan.

Jadi, soal yang timbul sekarang, bagaimana bot-bot yang telah lama dibeli, Yang Berhormat hendak kira umur berapa tahun mereka ini didaftar. Kalau kita hendak buat macam sistem RIMV yang ada sekarang di mana kita mesti daftar, ada kereta baru, ada kereta lama. Jadi, yang ini hendak kira macam mana? Adakah hendak kira pakai pendaftaran sekali ataupun Yang Berhormat hendak tengok umur hayat bagi bot-bot yang telah pun berada dalam gelanggang sekarang tetapi tidak didaftarkan. Saya sedar ini penting dan pendaftaran ini akan membolehkan pihak Kementerian membuat pemerhatian dan juga perkara-perkara yang berhubung dengan ciri-ciri keselamatan. Bagus! Tetapi bagaimana hendak diambil kira di bawah peraturan ini, saya rasa ianya akan datang di bawah peraturan di mana Kementerian akan mengenakan syarat-syarat yang berikut.

Saya bersetuju, cukup cantik tetapi saya hendak tengok sejauh mana kemampuan Kementerian akan terlibat dengan pendaftaran ini. Saya hendak tanya Yang Berhormat, sekarang ada berapa ribu bot yang ada dalam Malaysia sekarang ini? Bot-bot yang bercorak macam ini dan 'tonnage' dia itu dari mana ke mana? Kalau bot nelayan yang kecil yang pergi memancing kena RM150, saya ingat bot itu harganya dalam RM3,000 atau RM4,000 tetapi ada pengangkutan air yang kecil dari bot panjangnya saya ingat 4 kaki ataupun 5 kaki. Harganya mahal. Jalannya laju. Adakah ini diambil kira sebagai bot? Ini yang Bukit Bintang punya, namanya 'jet-ski'. Adakah ia hendak ambil kira sebagai bot dan adakah ia harus didaftarkan? Sebab benda ini penting, Yang Berhormat kerana sekiranya

Kementerian hendak ambil, hendak daftar, sebab saya ingat ini cerita-cerita kita dalam Kerajaanlah. Bila kita tengok ada masalah timbul, kita pun buat peraturan. Selepas itu, Kerajaan terpaksa mengadakan pegawai dan akhirnya bila kita tengok berat sedikit, kita pun 'privatise' macam ada sebahagian daripada RIMV yang kita 'privatise'.

Saya hendak cadangkan dari awal-awal, oleh kerana kelab-kelab ini kebanyakannya menganggotai kelab-kelab tertentu supaya kelab-kelab itu diberi kuasa oleh Kementerian dalam bentuk apa sekali pun mendaftar bot-bot ini. Malah semua kelab-kelab ini telah pun mendaftar bot-bot yang berkenaan dengan syarat-syarat yang diberikan oleh Kerajaan. Dengan itu saya rasa hobi aktiviti sukan air ini tidak terhenti dengan peraturan baru kerajaan. Ini tidak dapat dinafikan bila taraf hidup rakyat Malaysia tinggi, orang akan berminat dalam bidang-bidang tambahan ini.

Kemudian, kalau sekiranya kita berdaftar dengan Kementerian, bagaimana peraturannya? Itu sebab dalam Akta Perikanan, dia ada sebut persempadanan di antara negeri ke negeri tetapi untuk bot ini, adakah boleh ia bergerak dari negeri ke negeri? Saya beri contoh macam jet-ski. Saya tahu, saya tanya jet-ski ini hendak didaftar atau tidak? Tetapi kalau tidak didaftar Yang Berhormat, ciri-ciri keselamatannya cukup tidak terjamin kerana amatur-amatur sebab jet-ski tidak ada gear. Dia cuma tekan minyak jalan terus. Dia akan langgar semua orang termasuk kapal-kapal besar pun dia langgar walaupun dia akan mati. Jadi, bagaimina perjalanan di benarkan di antara negeri ke negeri kerana Pulau Pinang mengharamkan jet-ski. Langkawi saya tidak tahu tetapi di Perak saya tidak pasti.

Walau bagaimanapun, Pulau Pinang pasti sudah tidak benarkan jet-ski. Timbalan Perdana Menteri dari Pulau Pinang, dia tidak main jet-ski di Pulau Pinang tetapi dia main di Terengganu kerana diharamkan di Pulau Pinang. Fasal apa haram? Kenapa diharamkan.

Jadi, kita harap supaya peraturan mengharam tidak haram ini datang dari Kementerian, bukan dari Kerajaan Negeri kecuali kalau Kerajaan Negeri mengiktiraf bahawa laut ini juga Kerajaan Negeri punya, 3 batu ke pantai Kerajaan Negeri punya, maka keluarlah lesen 3 batu ke atas, had Persekutuan punya. Kalau macam itu, makna kata royalti minyak hak Terengganu kena beri pada Perlis sedikitlah. Oleh kerana ia ada hubungkait di antara satu sama lain, supaya Yang Berhormat memberi penjelasan yang sebenarnya. Saya bersetuju. Kalau boleh semua sekali pengangkutan air termasuk jet-ski, termasuk juga kapal atau bot penyelamat.

#### **Seorang Ahli: Dalam tasik?**

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Dalam tasik, ini dia sebut "river or place in Federation". Tadi saya hendak tanya sama ada tasik termasuk ataupun tidak, termasuklah. Sungai atau mana-mana tempat di dalam Persekutuan. Telaga pun masuk. [Ketawa] Ada telaga besar. Jadi, saya hendak tanya Yang Berhormat, adakah boleh semua sekali benda-benda yang terlibat dengan pengangkutan air termasuk bot penyelamat didaftarkan sebab mereka akan melalui kawasan laut.

Okay, bila kita sudah setuju, setuju tidak setuju pun kena setuju. Mesti setuju sebab kita yang buat. Bila kita setuju saya hendak minta supaya benda-benda ini diambil perhatian sebab saya tidak sebut dari segi tonnage tadi supaya segala pengangkutan air, termasuk rakitlah, rakit

Orang Asli yang dibuat daripada buluh itu dikira pengangkutan airlah juga, supaya ianya didaftarkan untuk membolehkan kita melihat siapa punya bot dan sebagainya.

Jadi, yang keduanya, bagaimana dengan bot-bot rekreasi yang dipunyai oleh orang asing yang sekarang ini terdampar di banyak pantai di Malaysia? Di Langkawi, di Lumut di mana-mana sahaja kita akan melihat kapal layar yang kadang-kadang duduk di situ sampai tiga atau empat tahun. Adakah mereka ini akan disyaratkan atau dikenakan pendaftaran? Kalau tidak dikenakan pendaftaran, sebab mereka berada di laut mereka tidak payah bayar apa, dia hanya bayar kepada kelab — RM10.00. RM10.00 sebulankah atau RM10.00 setahun, saya pun tidak tahu. Tetapi di mana kapal layar ini berada sepatutnya mereka yang berminat dengan laut harus berhati-hati sebab di mana kapal layar ini berada, perenang-perenang oleh kerana terlampau ghairah hendak tengok kapal layar, mereka pergi dekat kapal layar. Tetapi kapal ini sebenarnya bila ia berada di laut begitu lama, ia adalah merupakan rumahtangga orang yang punya kapal layar. Dia berak dan dia kencing semua di situ tetapi orang tidak tahu. Sebab saya, minta maaf, saya ada sebuah bot kecil, saya tahulah di mana digunakan. Jadi, saya hendak tanya supaya peraturan dibuat, bot-bot asing, kapal-kapal layar asing yang berada begitu lama di Malaysia dan kita tidak tahu apa aktiviti mereka. Saya pun kadang-kadang bertanya siapa punya bot ini, dia kata. "Orang Putih itu". Saya tanya, "Berapa lama?" Dia kata, "Sudah setahun dah, dia datang sebulan sekali ataupun dua bulan sekali". Saya tanya, "Apa kerjanya?" "Oh, dia main share". Share jatuh sekarang ini, dia main lagikah? Jadi, bagaimanakah kita hendak

bari syarat supaya bot-bot ini didaftarkan?

Kemudian, bot-bot ini yang berpengkalan di kawasan-kawasan kelab yang tertentu oleh kerana kita hanya mengenakan bayaran bagi kawasan-kawasan yang didaftarkan/diwartakan sebagai kawasan pelabuhan, bagaimana kawasan yang bukan pelabuhan? Itu sebab saya hendak tanya Yang Berhormat, kerana kadang-kadang mereka ini letak di tempat yang bukan bernama pelabuhan, di kuala-kuala sungai dan sebagainya. Tetapi mereka berada setahun di situ dan sudah pasti ianya akan mengganggu pelayaran dan banyak buangan-buangan yang tidak diingini berlaku yang amat diminati oleh ikan baung, temekong dan sebagainya.

Jadi, sejauh mana mereka ini hendak disyaratkan supaya mereka ini didaftarkan dan syarat-syarat bot yang berlabuh ini macam mana? Kemudian apabila kita daftar, kita bayar. Saya hendak tanya Yang Berhormat, macam mana pula peraturan di laut? Kita tahu bahawa peraturan di laut sekarang ini kita beri syarat supaya mereka ikut left-hand drive. Memandu kereta kita ikut right-hand drive, di laut kita ikut left-hand drive. Tetapi sejauh mana peraturan laut ini hendak diikuti? Sebab laut ini luas, Yang Berhormat.

Kemudian, sejauh mana pihak Jabatan Laut hendak mengadakan ciri-ciri keselamatan di laut supaya ia menambahkan tempat-tempat yang merbahaya. Sekarang ini banyak kapal-kapal, saya menyentuh pasal rekreasilah sebab "Onassis" Labuan dan Kelang tadi bercakap pasal kapal-kapal dagangan. Saya lebih kepada kapal-kapal rekreasi sebab hendak menyokong Kementerian Belia dan Sukan yang sedang merancang sesuatu untuk belia Malaysia. Jadi, saya



cakap pasal kapal rekreasi Yang Berhormat, minta maaf Ahli Parlimen yang baik hati.

Jadi, sejauh mana keselamatan laut ini untuk hendak memastikan amatur-amatur yang terlibat dengan laut ini tidak melanggar? Contohnya laut di seluruh pulau-pulau di Malaysia, Tuan Yang di-Pertua, ia mesti ada sekurang-kurangnya di tiap-tiap pulau itu ada kawasan batu karang. Sejauh mana Jabatan Laut hendak pastikan supaya bot-bot rekreasi yang amatur ini masuk dan tidak melanggar batu karang. Jadi, dengan menambahkan tanda-tanda. Sebab kalau kita hendak daftar, kita mesti pastikan bahawa kita juga menyediakan ciri keselamatan di laut. Kalau tidak, tidak payah daftar sebab laut ini Allah yang beri, kita jalanlah. Lebih kurang macam itulah pendapat kawan-kawan kita daripada PAS. Jadi, laut ini luas tetapi kita kena daftar.

Walau bagaimanapun, ciri-ciri keselamatan di pulau-pulau tidak diberikan dengan sepenuhnya, cuma yang diberi ciri keselamatan ialah kawasan laluan biasa, laluan feri dan sebagainya. Tetapi kawasan-kawasan yang lain tidak diberi laluan. Apakah Yang Berhormat hendak meletakkan juga bahawa pulau-pulau yang sering mendatangkan ancaman keselamatan kepada bot-bot? Contohnya pulau-pulau yang sering didatangi oleh lanun-lanun. Ini penting Yang Berhormat. Ini yang saya rasa patut sekali diberi perhatian. Sebab mana ada amatur-amatur ataupun orang yang pandai sekalipun yang mengetahui ini tempat lanun. Contohnya di Lumut, sebuah pulau yang cukup cantik bernama Pulau Jarak, airnya kita boleh nampak ikan berenang-renang, seronok Yang Berhormat. Tetapi disitulah tempat lanun selalu datang mengganggu. Pernah ada kawan saya yang baru sampai, belum

pun mencampak sauh dia terpaksa berpatah balik sebab dia namapak macam satu kumpulan orang yang tidak dikenali membawa senjata dan dia terpaksa lari.

Jadi, adakah boleh ditulis di pulau tersebut, "Ini Kawasan Lanun" supaya lanun pun takut hendak datang. Hampir semua pulau pun saya ingat boleh tulis "Lanun" supaya lanun fikir tidak boleh datang ke pulau ini, ada Polis. Tetapi kita tidak tahu sekarang. Walaupun kita kata lanun bebas bergerak di mana-mana tetapi lanun juga manusia, mereka mencari kawasan yang sunyi. Jadi, apakah boleh di pulau-pulau yang selalu ada kemalangan, sebab di jalan raya kita ada kawasan kemalangan. Ditulis di situ, "Kawasan Kemalangan". Di laut ditulis, "Kawasan Batu Karang Merbahaya" dan juga "Pulau Lanun". Dengan itu senang kalau orang hendak pergi pun, dia tidak payah tidur dalam kapal, dia kena perhatikan kiri kanan, kalau lanun datang dia boleh lari. Itu adalah dari segi pendaftaran.

Saya tengok di bawah Perkara 8 ini Yang Berhormat, Yang Berhormat sebutkan ini untuk bot-bot yang "gross tonnage"nya 150 tan. Kemudian yang panjangnya ialah tidak lebih daripada 24 meter. Di sini 5 tahun sekali lesen dikeluarkan. Bila Yang Brhormat hendak daftar, itu sebab kalau boleh difikirkan bagaimana kita boleh berbincang dengan pihak pengimport botkah ataupun pihak Persatuan Pemilik Bot-bot Malaysia supaya mereka mendaftar. Di manakah yang membolehkan Yang Berhormat "check" ciri keselamatannya di dalam bot tersebut? Kalau 5 tahun sekali kita tidak tahu. Kalau kenderaan-kenderaan perniagaan, kita "check" tiap-tiap tahun. Sebelum dia datang "check", dia cat baru dan sebagainya. Kapal dia ada buat macam itukah tidak? Lima tahun ini berat, Yang Berhormat, dan kita berada

di dalam air laut yang masin. Laut masin ini, besipun dia boleh makan, orang pun dia boleh makan. Jadi, lebih bahaya daripada kereta. Sekurang-kurangnya kereta di jalan raya ini hanya kena air tawar. Jadi, sejauh mana ciri keselamatan yang membolehkan pihak Yang Berhormat hendak buat, dan kalau hendak buat, buat betul-betul. Kita "check" betul-betul supaya kita tengok ciri-ciri keselamatan dalam kapal itu tidak merbahaya.

Kemudian had umur atau had hayat. Adakah kapal yang beratnya 150 tan, kita kata 150 tahun boleh didaftarkan lagi? Sebab ini semua membahayakan keselamatan. Jadi adakah had jangka hayat boleh dimasukkan sama? Walaupun Yang Berhormat akan kata ini akan difikirkan kemudian tetapi banyak kapal-kapal yang jangka hayatnya sudah tidak patut lagi berada di laut. Tadi ada kawan saya sebutkan pasal insurans. Apakah Yang Berhormat hendak syaratkan supaya semua kapal-kapal ini diambil insurans? Termasuk bot-bot kecil, termasuk bot nelayan. Termasuk jet ski. Saya ingat yang paling bahaya dalam banyak-banyak ini ialah jet ski sebab dia terlampau laju. Benda yang laju dalam dunia, Yang Berhormat, ia bahaya. Apakah kita hendak syaratkan mereka dikenakan insurans dan bila kita hendak syaratkan mereka dikenakan insurans, saya ingat bagus, insurance company pun berpuashati.

Kemudian, ini pendapat Yang Berhormat Dato' Haji Mohd. Zihin supaya insurans ini kita masukkan juga. Sebab dia tidak dapat bercakap jadi wakilkan sayalah. Kalau DAP hendak beri point pun boleh beri kepada saya. Adakah insurans ini kita hendak masukkan juga pencemaran minyak dan juga perkara-perkara yang melibatkan kehidupan laut — ikan mati, air kotor

dan sebagainya. Sebab kalau ia melepaskan bahan-bahan buangan di laut, kita hanya caj kapal tetapi insurans kita ambil sama.

Apakah boleh buat, Yang Berhormat? Saya rasa, boleh, untuk memastikan bahawa kita tak susah untuk hendak bergaduh dengan tuan punya kapal, hanya kita bergaduh dengan insurance company untuk mendapatkan pampasan.

Saya lupa sebutkan tadi, yang bot-bot rekreasi yang kecil-kecil ini, saya tak tahu berapa Yang Berhormat hendak sebut dari segi tonnage, kalau sekiranya dia hendak berlabuh lama-lama, berapa jarak daripada pantai dibenarkan? Saya sebutkan tadi, sebab kalau kapal berlabuh lama dia jadi rumah. Bila rumah, dia mengeluarkan segala benda-benda yang indah daripada manusia itu ke dalam laut melalui bot tadi. Jadi, berapa jarak? Sebab saya takut perenang-perenang di tepi pantai sambil berenang dia terjumpa benda timbul dibelakang dia. [Ketawa] Ramai kawan-kawan saya ke P.D. terlanggar benda-benda tersebut. Dan juga di Langkawi, ada kawan saya daripada Labuan pergi bercuti ke Langkawi, dia berenang, tengok-tengok ada benda ikut di belakang dia, yang dikeluarkan daripada bot tadi. Jadi, saya tengok sejauh mana di antara syarat. Ini kena beri betul-betul. Saya mengetahui ini sebab saya pernah naik bot kecil-kecil ini, saya tahu. Sebab tidak ada peraturan sekarang, jadi kita tidak boleh.

Sekarang ini masalahnya bot-bot mewah ini kadang-kadang ada yang di tunda di darat. Adakah dia pun hendak kena road tax? Yang saya tahu, tol dia kena satu setengah kali ganda. Walaupun DAP masa itu dia tak bayar, tetapi sekarang dia kena bayar. Kita tarik jet ski yang kecil pun dia caj satu setengah kali ganda. Walaupun DAP masa itu dia

tak bayar, tetapi sekarang dia kena bayar. Kita tarik jet ski yang kecil pun dia caj saatu setengah kali ganda, dia panggil kelas tiga. Saya pun terkejut daripada Kuala Lumpur ke Ipoh RM37 — aik, mujur bawa duit ngam-ngam, ingat duit tol tak banyak itu. Tapi kalau tarik bot yang besar pun, panjang 27 kaki, berat 3 tan, dia kira kelas tiga juga. Jadi, yang mana satu nak pakai tol ini? Tol dan road tax ini macam mana? Sebab dulu kita sudah suruh tol dengan road tax ini dicampurkan, tetapi sekarang ini hak yang ini hendak tarik di jalan raya ini macam mana, Yang Berhormat, supaya kita boleh bila kita rangkumkan Rang Undang-undang ini, bila kita nak buat peraturan, kita masukkan semua benda-benda ini.

Saya hendak cadangkan sekali lagi, oleh kerana benda ini agak 'complicated' supaya Yang Berhormat memikirkan dengan persatuan bot-bot Malaysia, persatuan pengimport botkah atau bagaimana supaya mereka ini dibenar untuk melesenkan. Dengan itu, saya rasa, di samping kita menggalakan rakyat Malaysia supaya berminat dalam hobi ini ataupun perkara-perkara macam ini, dalam masa yang sama, kita memastikan ciri-ciri keselamatan bagi bot-bot yang berkenaan.

Bagi bot-bot yang berlabuh lama, saya hendak tekankan sekali lagi, sejauh mana pihak Marin, pihak Polis atau mana-mana pihak dibenarkan untuk check sebulan sekali dan sebagainya. Saya mendapat khabar berita yang kurang manis bahawa dalam bot-bot ini kadang-kadang terdapat benda-benda yang menyalahi undang-undang, seperti dadah dan senjata. Yang Labuan sebut tadi sebenarnya dia hendak tunjuk dia tak tahu, sebenarnya dia bisik kepada saya tadi, minta saya tolong sebut, bukan sahaja perjudian, termasuk juga pelacuran. Saya hendak sebut

massage parlour tadi, tetapi saya takut tersilap, saya kata pelacuran. Ada bot-bot yang melibatkan aktiviti-aktiviti yang kurang manis ini, bagaimana Yang Berhormat nak buat? Tetapi yang saya nak beri penekanan ini, saya tahu Yang Berhormat Datin Paduka Zaleha ini seorang yang kadang-kadang suka pergi melihat pantai, Yang Berhormat tengok ada bot yang....

**Seorang Ahli:** Jangan sebut nama! Point of order.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Kalau point of order, bangun. Siapa nak bangun, bangun. Kalau tak bangun, berjalan juga nama itu — Timbalan Menteri Pengangkutan, minta maaf, kita kawan tetap kawan, don't's worry. Saya hendak minta supaya Yang Berhormat buat sesuatu untuk pergi masuk bot itu, seronok pergi tengok apa yang ada dalam bot itu, saya teringin sangat nak naik, sebab kapal-kapal yang layar yang berlabuh 3-4 tahun ini apa ada dalam itu? Saya cukup curious perkara ini, tetapi tak boleh buat apa sebab saya bukan pihak berkuasa.

Demikianlah, Yang Berhormat, di antara cadangan-cadangan. Cuma Fasal 4 ini saya nak tanya Yang Berhormat, kenapa dihadkan 150 tan, kenapa 24 meter, kenapa tak kata tidak terhad? Sebab kita orang politik ini ada bidang-bidang yang kita khusus, kapal ini agak berat sedikit. Tapi kalau berat pun hendak kena tanya supaya bukan saya seorang tak faham, DAP pun tak faham. Kalau dia faham, dia cakaplah. Dia tak bercakap, dia tak fahamlah. Kenapa dia beri tonnage had ini, kenapa tidak dilebihkan? Kerana saya rasa dari segi logik apabila melihat Akta ini tanpa memikirkan yang lain. Hendak fikir yang lain pun tak boleh, sebab Yang Berhormat tak 'attach' lampirannya.

Kenapa 150 tan, kenapa 24 meter, kenapa tidak 100 meter, kenapa tidak 1,000 tan? Dengan itu kita akan untung dari segala segi, termasuk insurans dan sebagainya.

Dengan itu, Tuan Yang di-Pertua, saya telah mencadangkan perkara-perkara ini. Saya rasa Yang Berhormat boleh pertimbangkan. Saya menyokong. Kalau yang Berhormat tak dapat timbangkan, berat hati sedikit tetapi terpaksa menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Sila jawab.

3.45 ptg.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan berbilang-bilang terima kasih kepada ketiga-tiga Ahli Yang Berhormat yang telah membahaskan mengenai Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1994, iaitu Yang Berhormat dari Klang, Yang Berhormat dari Labuan dan Yang Berhormat dari Arau.

Yang Berhormat dari Klang menyatakan bahawa 300 kapal dagang melalui Selat Melaka dan banyak yang menumpang lalu dan menyoalkan mengenai pencemaran, mengenai kawalan tumpahan minyak, pelanggaran dan sebagainya dan sangsi terhadap kemampuan Jabatan Laut untuk mengurus hal-hal yang berkaitan dengan Akta dan juga Ordinan Perkapalan, 1992 ini. Begitu juga kita tahu banyak lagi Akta-akta yang telah diluluskan bersabit dengan masalah-masalah atau isu-isu yang telah disebutkan.

Yang Berhormat ada menyebutkan mengenai levi. Kalau kita hendak lihat dari segi kemampuan Jabatan Laut,

Sebenarnya Jabatan Laut Semenanjung mempunyai 600 orang kakitangan. Jabatan Laut sedang disusun semula untuk memperbaiki struktur organisasinya dan juga untuk mendapat tambahan kakitangan untuk dapat meningkatkan lagi penguatkuasa dan tugas-tugas yang lain. Langkah kalau dapat menambah kakitangan ini akan membolehkan perancangan dan pelaksanaan fungsi dan peranannya dalam masa jangka panjang.

Yang Berhormat ada menyebut mengenai levi. Sebenarnya terdapat peruntukan undang-undang antarabangsa yang mengawal berkenaan levi ke atas kapal-kapal yang menggunakan selat, termasuklah Selat Melaka. Kerajaan kini sedang menyemak undang-undang tersebut bagi mendapatkan cara yang terbaik dan dapat diterima oleh masyarakat perkapalan antarabangsa bagi mendapatkan sumbangan sejagat untuk menguruskan Selat Melaka. Di samping itu, kita juga maklum bahawa Selat Melaka ini melibatkan negara-negara lain seperti Thailand dan Singapura dan kita juga ada jawatankuasa 'tripartite' yang dari semasa ke semasa berbincang untuk menyelesaikan masalah-masalah ini.

Mengenai kemalangan bot, Jabatan Laut dengan bantuan Polis kerap mengadakan rondaan bagi menentukan bot-bot yang dilesenkan sentiasa mematuhi syarat-syarat keselamatan. Jabatan Laut melalui undang-undang dan langkah-langkah pentadbiran telah pun menentukan tahap keselamatan yang tinggi terhadap bot-bot yang dilesenkan. Ini termasuklah keperluan penumpang, iaitu penumpang memakai jeket keselamatan. Walaupun semikian, aturan keselamatan ditetapkan ini kadang-kadang.....

**Dr Kua Kia Soong: [Bangun]**

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Yang Berhormat, Petaling Jaya minta jalan.

**Dr Kua Kia Soong:** Tuan Yang di-Pertua, saya hendak tanya bolehkah Timbalan Menteri jelaskan apa yang berlaku sekiranya sebuah kapal daripada Seventh Fleet, iaitu kapal-kapal perang, apa sebenarnya berlaku? Adakah Jabatan Marin atau Jabatan Dalam Negeri atau Jabatan Pertahanan yang 'intercept' itu?

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Tuan Yang di-Pertua, kalau dia tak buat apa-apa, dia tak serang kita, kita tak boleh buat apa-apa kepada dia, sebab Selat Melaka ada undang-undang antarabangsa yang menyatakan 'innocent passage is allowed', dengan izin. Jadi, kalau dia lalu sahaja, kita tak boleh buat apa-apalah, kecuali dia hendak menyerang. Kalau dia hendak menyerang, Jabatan Laut pun tak boleh tahan, terpaksa Navy kita pula yang terpaksa berlawan dengan Seventh Fleet. 'Innocent passage is allowed by anybody', dengan izin. Jadi, kita tak boleh menghalang sesiapa melalui Selat Melaka, kecuali ianya akan menyerang negara kita ataupun sengaja hendak tumpahkan minyak, sengaja nak buat agarkalah.

**Dr Kua Kia Soong:** [Bangun]

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Ya.

**Dr Kua Kia Soong:** Tuan Yang di-Pertua, kalau begitu bagaimana kita tahu adakah kapal itu membawa bahan kimia atau nuklear seperti dalam peristiwa kapal 'Akatsuki Maru' atau sebagainya?

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Tuan Yang di-Pertua, itulah

sebabnya kita buat pindaan di bahagian (c) di mana kawalan perkapalan, iaitu pada Bahagian 3 tadi, yang mengatakan "Pengaroh Laut diberi kuasa sekiranya ia mempercayainya bahawa terdapat kesalahan dilakukan di bawah Bahagian ini ia boleh menaikki mana-mana kapal untuk membuat penyiasatan dan pemeriksaan". Kalaulah disyakai, kalau ada laporan yang mengatakan, dan kalau kata kimia, mungkinlah Jabatan Laut kena bawa ahli kimia untuk menentukan dan mungkin terpaksa dengan Polis Merin dan sebagainya.

Mengenai aturcara keselamatan yang ditetapkan di bawah peraturan iaitu memang kita tetapkan mengikut kaedah antarabangsa. Tetapi seringkali tuan-punya dan juga orang-orang yang membawa kapal-kapal ini kadang-kadang tidak mematuhi dan saya biasa juga lihat. Seperti kata Yang Berhormat dari Arau tadi, saya ada pergi ke pantai-pantai, memang adalah saya pergi, saya tengok kadang-kadang bot-bot itu, saya perhatikan bahawa kebiasaan orang ramai atau penumpang sendiri, kalau adapun life jacket, dengan izin, dia tidak hendak pakai life jacket. Pada orang-orang kita dia rasa rimas agaknya pakai life jacket itu, tetapi ini adalah untuk keselamatan. Jadi kalau masa penguatkuasaan, masa ada pegawai-pegawai Jabatan Laut yang boleh menguatkuasakan, kita tahanlah, kita tegurlah, bahkan beberapa tahun dahulu kita juga menetapkan supaya penumpang-penumpang yang hendak naik feri, yang hendak naik kapal-kapal kita minta senarai nama penumpang-penumpang itu hendak tetntukan supaya dia tidak membawa lebih muatan, sampai begitu sekalilah — itupun orang yang mengusahakan feri semua marah pada kita, sebab dia kata menyusahkan katanya. Tetapi kita hendak menentukan

supaya tidak ada overloading, kerana overloading ialah salah satu daripada sebab yang kapal-kapal kadang-kadang tenggelam apabila berlanggar, nahasnya lebih besar. Misalnya kapal yang telah berlanggar iaitu dari Indonesia bukan kapal Malaysia yang 43 orang penumpang meninggal dunia itu kerana terlalu ramai dan suruh orang terjun pula ke dalam laut. Ini adalah illegal — kapal yang membawa pendatang-pendatang haram dari negara asing.

Mengenai penguatkuasaan di Jabatan Laut ini kita lakukan tidak dapatlah sampai 24 jam, kadang-kadang ada masanya kita jadualkan ada penguatkuasaan, bila tidak ada penguatkuasaan mungkin pada masa itulah orang-orang yang berkenaan mengambil kesempatan untuk melanggar peraturan-peraturan. Lagi satu Yang Berhormat tadi sebut mengenai pampasan — ada disebut mengenai pampasan iaitu sistem pampasan pencemaran minyak. Sebahagian besar daripada masalah ini telah diatasi dengan suatu Akta baru iaitu Yang Berhormat sebut juga tadi, Akta Pencemaran Minyak, Akta Perkapalan Saudagar 1994, mengikut rekod dan pengalaman insiden yang lepas tahap pampasan yang disediakan di bawah Akta ini adalah memadai, lagi tahapnya ialah ditetapkan mengikut konvensyen antarabangsa yang mengambilkira insiden-insiden besar dan serius. Rasa saya itu sahaja Yang Berhormat sebutkan tadi dalam perbincangan Yang Berhormat dari Klang.

Yang Berhormat dari Labuan telah menimbulkan banyak perkara dan mencadangkan beberapa cadangan iaitu mengenai Dasar Perkapalan Negara.

Sebenarnya kita belum ada Dasar Perkapalan Negara, tetapi menjadi objektif Kerajaan seperti mana yang

diisytiharkan dahulu untuk menjadikan Malaysia sebagai sebuah negara maritim. Bila kita kata hendak jadikan Malaysia sebagai sebuah negara maritim, bererti bahawa kita meneliti dan mengemaskini undang-undang dan pelaksanaannya mengenai peraturan perkapalan dan juga membuat dasar-dasar yang menggalakkan perkapalan di negara kita. Ketiadaan dasar ini walau bagaimanapun tidak menghadkan tindakan-tindakan yang diambil dan pencapaian yang dibuat bagi meningkatkan industri perkapalan.

Mengenai open registry yang disebut oleh Yang Berhormat dari Labuan, Kerajaan sentiasa mengkaji cara-cara untuk meningkatkan perkembangan sektor perkapalan negara. Ini termasuklah mewujudkan satu sistem pendaftaran terbuka di Labuan. Namun demikian, pengwujudan sistem pendaftaran terbuka akan menimbulkan beberapa implikasi yang perlu diteliti dahulu dengan mendalam.

Walaupun bagaimanapun, kemudahan pendaftaran yang sedia ada seperti mana yang terdapat di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, sememangnya cukup dan boleh menarik para pemilik kapal mendaftar kapal-kapal mereka di Malaysia khususnya di Labuan. Malah Yang Berhormat Menteri Pengangkutan diberi kuasa di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 untuk mempermudah lagi keperluan yang ada terutamanya dari segi hakmilik. Tambahan dari apa yang saya ada terutamanya dari segi hakmilik. Tambahan dari apa yang saya sebutkan tadi itu pengwujudan pendaftaran terbuka di Labuan akan memerlukan pada masa yang sama penyediaan kemudahan-kemudahan. Yang Berhormat sendiri tahu iaitu untuk perkhidmatan perkapalan yang lain ini termasuklah kemudahan pemeriksaan kapal, kewangan dan

perundangan perkepalan. Ini terpaksa kita sediakan dahulu. Kalau benar-benar kita hendak establish pendaftaran, open registry, dengan izin.

Dari segi penyeragaman Ordinan Perkapalan Saudagar di antara Semenanjung, Sabah dan Sarawak termasuk Labuan, sebenarnya apa juga pindaan yang kita lakukan terhadap Ordinan Perkapalan Saudagara 1952 ianya meliputi Sabah dan Sarawak. Bererti apa juga yang dikemaskinikan, ianya akan juga dapat dipergunakan di Sabah dan Sarawak.

Seperti apa yang saya sebutkan tadi iaitu kelonggaran bagi dasar 'cabotage' untuk membolehkan kapal-kapal utama belayar dari Pulau Pinang ke Pelabuhan Klang untuk menjadikan Pelabuhan Klang "load centre", memang buat masa ini kita longgarkan itu bagi Pelabuhan Klang sahaja dan mungkin bolehlah kemudian besok kita lakukan untuk lain-lain pelabuhan di negara kita.

Mengenai kapal yang digunakan untuk berjudi dan Yang Berhormat dari Arau kata digunakan untuk 'massage palour'kah, pelacuran dan sebagainya, selagi kapal itu berada dalam perairan Malaysia memang Jabatan Laut mempunyai kuasa untuk mengambil tindakan. Dan kalau dia di luar daripada perairan Malaysia sudah menjadi luar daripada bidang kuasa kita.

**Tuan Abdol Mulok bin Awang Damit:** [Bangun].

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]:** Labuan bangun Yang Berhormat.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Ya.

**Tuan Abdol Mulok bin Awang Damit:** Penjelasan Yang Berhormat

Timbalan Menteri. Sebentar tadi Yang Berhormat menyetakan bahawa segala peruntukan-peruntukan yang diberikan ataupun disediakan dalam Merchant Shipping Ordinance 1952 ini juga digunapakai di Sabah dan Sarawak. Persoalannya apakah masih ada keperluan bagi mengekalkan Merchant Shipping Ordinance 1962 Sabah dan Merchant Shipping Ordinance 1962 Sarawak ini untuk dikekalkan, sedangkan segala peruntukan Merchant Shipping Ordinance 1952 ini penggunaannya sama, penguatkuasaannya sama. Jadi apakah ianya masih perlu?

Yang kedua, dalam memberi jawapan kepada persoalan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat dari Klang, Yang Berhormat Timbalan Menteri ada menyebutkan tentang usaha Kementerian untuk mengkaji semula struktur tenaga pekerja di Jabatan Laut ini. Jadi, apakah Yang Berhormat juga mempunyai rancangan untuk mengkaji semula tentang kedudukan Jabatan Laut Sabah dan Sarawak supaya dirangkumkan untuk menjadi satu Jabatan di bawah Kementerian, tidak dalam bentuk negeri Sabah dan Sarawak? Terima kasih.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana kita sedang dalam proses membuat MSO (Merchant Shipping Ordinance) bagi seluruh negara dan Ordinance Perkapalan tahun 1952, 1962 dan sebagainya ini masih belum boleh lagi kita mansuhkan. Apabila Merchants Shipping Act atau Akta Perkapalan Saudagar ini kita luluskan di Dewan ini ianya akan memansuhkan semua sekali ordinan. Buat masa ini segala pindaan-pindaan yang kita lakukan kita boleh pakai di Sabah dan juga Sarawak. Apabila siap Merchants Shipping Act, dengan izin, yang sedang dikaji oleh Jabatan Peguam Negara, kita akan ada hanya satu Akta

iaitu Akta Perkapalan Saudagar. Tak payahlah kita terlibat dengan hendak memansuhkan ini. Kita akan mansuhkan sekali gus nanti.

Mengenai kedudukan Jabatan Laut, saya sudah sebut tadi iaitu bukan sahaja untuk menambah kakitangan tetapi juga untuk mengemaskinikan struktur termasuklah perkara Jabatan Laut Sabah itu dan Jabatan Laut Sarawak di bawah Semenanjung. Apabila kita telah dapat melaksanakan Merchants Shipping Act dan juga apabila kita telah dapat meningkatkan aspek-aspek yang perlu dan juga dengan adanya perbincangan dan kerjasama mengenai pengangkutan di antara negara-negara ASEAN di bawah COTAC, saya yakin bahawa EAGA tadi akan dapat kita uruskan dan akan kita laksanakan dan ianya akan dapat memberikan manfaat dan faedah kepada negara kita dan juga kepada industri perkapalan di negara ini.

Tuan Yang di-Pertua, memang sekarang ini pun Labuan disebabkan 'advantages'nya, dengan izin, iaitu satu pelabuhan semula jadi, pelabuhan yang terteduh, dengan kedalaman yang asli, dengan bebas cukainya, memang ianya menjadi tarikan kepada mereka yang di dalam industri perkapalan. Saya tahu banyak juga kapal-kapal Malaysia kerana hendak mengelakkan cukai, didaftarkan di Labuan. Ini satu kemudahan kepada industri perkapalan yang sepatutnya sebagai satu galakan untuk meningkatkan bukan sahaja bilangan bahkan kemajuan industri perkapalan di negara kita ini. Saya rasa saya sudah sentuh semua perkara Yang Berhormat sebut dan sekarang saya pergi kepada Yang Berhormat dari Arau.

Yang Berhormat dari Arau menimbulkan perkara-perkara yang berkaitan dengan bot-bot kecil. Sebenarnya, Yang

Berhormat, yang saya katakan 150 ton kasar tadi itu dengan panjang 24 kaki itu, itu adalah had tingginya. Takrif "kapal Kecil" ialah semua yang dibawah 150 ton kasar dan kurang daripada 24 kaki panjang. Saya tidak tahu sama ada 'jet-ski' hendak dimasukkan sebagai kapal, bot atau kapal kecilkah. Saya pun tidak faham sama ada hendak dimasukkan ia sebagai kapal kecil atau apa. Tetapi yang saya tahu 'jet-ski' ini tidak dibenarkan diguna atau dipandu dalam kawasan-kawasan pelabuhan kerana ia membahayakan. Kalau ada, kawasan-kawasan khaslah untuk mereka ini, seperti Yang Berhormat katakan tadi, kelab-kelab sukan laut dan sebagainya, mungkin ada designated area, dengan izin, untuk bot 'jet-ski' ini.

Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat dari Labuan tadi ada menyebut bahawa perahu-perahu nelayan disuruh membyar lesen RM150 setahun. Setahu saya bot-bot nelayan ini dilesenkan oleh Jabatan Perikanan dan tidak oleh Jabatan Laut. Jadi, rasa saya itu tidak termasuk di bawah bidang saya mengenai bot-bot kecil ini sebab setahu saya tidak ada bot perikanan dilesenkan di jabatan Laut.

**Tuan Abdol Mulok bin Awang Damit:** [Bangun].

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Yang Berhormat, Labuan bangun.

**Tuan Abdol Mulok bin Awang Damit:** Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya semua bot atau perahu nelayan ini sama ada ia berenjin dalam atau enjin luar sememangnya dikenakan satu bayaran lesen yang sama dengan bayaran lesen kapal. Itu yang saya bangkitkan tadi kerana ini bagi saya tidak ada keadilan kalau perahu nelayan ataupun perahu mengangkut penumpang atau perahu



untuk tujuan pengangkutan keluarga-keluarga nelayan itu dikenakan sama degaan bayaran lesen bagi kapal yang kurang daripada 150 ton beratnya. Jadi ini memang benar dikenakan di Labuan, bukan sahaja dikenakan lesen untuk tujuan operasi penangkapan ikan tetapi bot dilesen oleh Jabatan Laut. Itu bagi Labuan, terima kasih.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Sebenarnya kita belum lagi melaksanakan untuk kapal-kapal kecil ini. Ini kita baru buat pindaan. Belum ada peruntukan untuk kelas yang 150 ton kasar ini. Apa juga bot-bot yang dilesenkan sekarang ini sehingga kita meluluskan pindaan Rang Undang-undang ini adalah di bawah pendaftaran yang biasa yang saya sebutkan sebagai kapal dagang yang syarat-syaratnya mungkin begitu ketat hendak dipatuhi oleh kapal-kapal kecil. Walau bagaimanapun Yang Berhormat, saya akan semak perkara ini sama ada ia bertindih ataupun menjadi satu kesulitan dan kerumitan.

Yang Berhormat dari Arau saya sudah sebutkan tadi iaitu yang tidak lebih daripada 150 ton kasar dan tidak lebih panjang daripada 24 kaki. Juga katanya kalau boleh Kelab Sukan Laut didaftarkan semuanya. Sebenarnya, kaedah-kaedah cara mendaftar dan sebagainya belum lagi dibuat. Kita meluluskan ini untuk memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan dan di bawah kuasa Menteri Pengangkutan kaedah-kaedah ini akan disusun dan kita bolehlah mengambil kira pandangan-pandangan Yang Berhormat. Tetapi Yang Berhormat.....

**Tuan Shahidan bin Kassim:** [Bangun].

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Yang terhormat, Arau bangun.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Tuan Yang di-Pertua, saya memikirkan tentang ciri keselamatan di masa akan datang. Sekarang ini mungkin Ahli dari Bukit Bintang ada satu dan dalam Malaysia ini ada lebih kurang 200 hingga 300 'jet-ski'. Bagaimana kedudukannya kalau 'jet-ski' ini suah sampai 5,000 buah. Walaupun Yang Berhormat kata 'jet-ski' ini tidak boleh masuk kawasan pelabuhan tetapi ia terpaksa melintas kawasan pelabuhan apabila ia hendak pergi ke satu tempat yang di sebelah pelabuhan. mana ada jalan untuk jet-ski naik di atas darat? Ia kena jalan ikut laut sebab dia tiada tayar, kecuali ia ditarik. Ia kena jalan ikut laut sebab dia tiada tayar, kecuali ia ditarik. Tetapi ada bot yang panjangnya 27 kaki, RIMV bagi jalan atas darat dan bot 32 kaki tidak boleh, ia terpaksa juga melintas pelabuhan. 'Jet-ski' dengan bot ini sama, malah 'jet-ski' lebih laju daripada bot dan dia kecil. Ahli Yang Berhormat Bukit Bintang, dia tahu sebab dia selalu main 'jet-ski'. Jadi apakah boleh kita masukan ini di bawah perkara "pengangkutan air yang berenjin"?

**Tuan Wee Choo Keong:** [Bangun]

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Nanti dahulu, Yang Berhormat, satu demi satu. Bukit Bintang bangun atas point of order yang ke berapa?

**Tuan Wee Choo Keong:** 36(6) Sangkaan jahat. Sebab Arau kata saya ada jet-ski, tetapi saya tidak ada jet-ski — ini satu perkara yang tidak benar atau bohong, dia mesti tarik baliklah itu.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Saya rasa ini tidak kena.

**Tuan Wee Choo Keong:** Memang dia banyak jet-ski tetapi saya tidak ada.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Ini tidak kena, ini bukan sangkaan jahat.

**Tuan Wee Choo Keong:** Dan dia juga expert dalam jet-ski ini. Terima kasih.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Kalau boleh semua kenderaan air yang berenjin— senang. Berkayuh itu tidak tahu, kita boleh fikir kemudian — berenjin.

Takkanlah ada jet-ski — jahat. Patutlah DAP kata saya jahat, kerana saya ada jet-ski. Betul, saya memang ada jet ski, tetapi takkan orang ada jet-ski — jahat. Ini satu politik apa ini. Saya pun tidak mengerti — kalau ada jet-ski — jahat. Jadi, kalau orang kata ada bangun juga sebab sekurang-kurangnya sebab DAP duit banyak, dia boleh belilah kemudian.

Jadi, saya hendak bertanya Yang Berhormat adakah boleh kita beri isyarat, sebab jet-ski ini dia punya laju — hebat, macam motor-motor laju lebih dari kereta — macam kereta Yang Berhormat, motor selalu potong saya tengok. Jadi, demikian juga jet-ski, kapal pun dia boleh potong sebab dia laju. Dia sampai boleh ke 100 knot dia boleh lari, 100 batu sejam.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Yang Berhormat, itu sudah masuk kelas lain, kalau kenderaan yang berenjin di air sudah masuk kelas lain. Dan seperti Ahli yang Berhormat kata tadi untuk pengangkutan. Sebenarnya jet-ski bukan untuk pengangkutan, jet-ski adalah untuk sukan. Kita tidak menggunakan jet-ski untuk membawa penumpang daripada satu tempat ke satu tempat. Oleh kerana kelajuannya tadi itulah yang saya kata tidak dibenarkan

jet-ski ini beroperasi untuk beramai-beramai main jet-ski dalam kawasan pelabuhan. Ahli Yang Berhormat kata hendak bawa ke pulau atau hendak bawa ke mana mesti melalui pelabuhan — kenalah minta kebenaran, minta laluan, kalau hendak lalu di dalam kawasan pelabuhan. [*Disampuk*] Dan perkara itu tidak termasuk dalam ini, nanti kita buatkan peruntukan lainnya dalam kaedah.

**Beberapa Ahli Yang Berhormat:**  
[*Tepuk*]

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Bodoh! Belum habis sudah hendak cakap.

**Beberapa Ahli Yang Berhormat:**  
Tarik balik!

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Yang Berhormat, janganlah gunakan perkataan yang tidak senonoh. Walaupun tidak dirujuk kepada sesiapa, janganlah menggunakan perkataan itu.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Saya kata 'bodoh' mungkin saya kata kepada tembuk itu, tetapi bodohlah senang.

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Janganlah Yang Berhormat. Teruskan kepada soalan sahaja.

**Tuan Shahidan bin Kassim:** Saya bukan menunjukan kepada Ahli lain, saya kata 'bodoh' — tak dak fasal-fasal tepuk tangan — fasal apa?

Yang Berhormat, Perkara 14 bahawa sports, leisure dan juga rekreasi yang dinamakan bot mestilah dilesenkan. "...shall obtain a licence under this Part" — makna kata mesti ambil lesen. Jadi, saya hendak cadang Yang Berhormat, supaya disebutkan bot ini termasuk —

orang hendak bayar duit Yang Berhormat supaya untuk ciri-ciri keselamatan dimasukkan. Sebab saya tidak hendak bila Bukit Bintang yang tidak mengerti main jet-ski yang bercakap berkenaan jet-ski, dia pergi main, dia langgar habis orang. Jadi, kalau dia ada lesen dia boleh mengikut perutusan sedikit.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti**

**Ismail:** Tidak juga, orang yang ada lesen pun melanggar orang juga. [*Tepuk*] Betul! Pengalaman saya di darat semuanya ada lesen tetapi melanggar orang juga, dia melanggar dan mati juga.

Yang Berhormat, walau bagaimanapun saya masih mengatakan jet-ski tidak boleh dikatakan bot. Takkanlah jet-ski pula bot, bukan bot itu. Itu kalau dikatakan skuter air — mungkin agaknya.

**Tuan Shahidan bin Kassim:**

[*Bangun*]

**Timbalan Shahidan bin Kassim:**

Okay, saya ada dua soalan Yang Berhormat. Ini pendapat Yang Berhormat, ini pendapat orang yang menggunakan jet-ski, saya rasa penggunaan jet-ski ini, bukan sahaja untuk sport tetapi ciri keselamatan, demi keselamatan saya mencadangkan supaya ianya didaftarkan, dilesenkan — okay.

Yang kedua, pemandu bot dan juga pemandu jet-ski ini, dia bukan ada lesen, dia tidak ada driving licence. Apakah kita juga hendak syaratkan supaya mereka mendapatkan lesen seperti juga kaptain kapal dan sebagainya, sebab sekarang ini siapa-siapa pun boleh bawa. Jadi, sekurang-kurangnya mereka tahu, kalau kita tidak beri lesen kepada pemandu bot ini, dia tidak tahu peraturan laut, kalau sekiranya berlaku kejadian perlanggaran, kita hendak saman dia, dia kata dia tidak ada lesen — lesen apa?

Bukan ada peraturan dia mesti ambil lesen. Saya tidak ada lesen sekarang, tetapi saya boleh bawa, sebab tidak ada syarat yang mesti saya ambil lesen.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti**

**Ismail:** Itulah sebabnya kita masukkan bot-bot kecil ini di bawah pendaftaran ini, sebab kalau ianya didaftarkan dia punya pemandu itu mestilah dapat tauliah helmsman, barulah dia betul, barulah selamat.

Walaupun bagaimanapun, jet-ski Yang Berhormat itu kita tengoklah, sama ada boleh dimasukkan dalam kelas itu atau tidak.

Dan Ahli Yang Berhormat dari Arau juga tadi menyebutkan iaitu kawasan-kawasan pulau-pulau dan kawasan batu karang katanya, memang Jabatan Laut ada meletakkan tanda-tanda untuk keselamatan, memberi notis dan sebagainya di tempat-tempat merbahaya. Kalau adalah lagi tempat-tempat yang merbahaya dan untuk panduan bot sama ada dia boleh lalu di situ ke kanan atau ke kiri pun memang kita beri tanda-tanda, ada 'boya', ada 'suar' — macam-macam dalam laut itu.

Ahli Yang Berhormat dari Arau juga mengatakan tadi — dia tidak ada pun tidak mengapalah — saya jawab juga. Dia kata bot-bot yang didaftarkan selama lima tahun katanya, nanti sudah berkaratlah apa semuanya, lesennya lima tahun samalah juga macam kita beri pendaftaran kepada kereta, kepada teksi, kepada bas, kepada lori, tetapi ada masamanya kita hendak 'check' jugalah mengenai sea worthiness bot-bot ini. Jadi, untuk menjaga keselamatan tidaklah semestinya bot kecil ini sampai 150 tahun kata beliau tadi itu — tidak. Pelesenannya — jangka pendek lima tahun, tetapi 'sea worthiness'nya kita akan tentukan juga.

Dan mengenai berapa jarak dari pantai dan semunya itu — itu adalah rasa saya memang ada kita hadkan beberapa jaraknya, di mana kawasan dan keluasan yang setengah-setengah bot boleh bergerak. Beliau kata bot naik darat tadi. Bot naik darat takkan bot itu berjalan di atas darat, mesti di atas satu-satu kenderaan dan ini juga kalau sudah melebihi had-had panjangnya satu-satu barangkah, atau botkah yang dibawa oleh kenderaan lain, oleh lori dan sebagainya, ia juga ada syarat-syarat tertentu yang mesti dipatuhi demi keselamatan pengguna-pengguna jalan raya yang lain.

Mengenai bot yang berlabuh lama, ini pada hemat saya dalam rondaan, dalam penguatkuasaan Jabatan Laut dan juga Marine Police (Polis Laut) boleh mengambil tindakan apatah lagi ada peruntukan dari segi kawalan perkapalan tadi di mana kalau ada laporan, kalau disyaki ada sesuatu yang tak kena maka Pagar Laut boleh menaiki dan memasuki kapal-kapal itu untuk menyiasat dan sekiranya perlu dan memang sabit kesalahan ianya boleh mengambil tindakan.

Sebenarnya, bot-bot yang dilesenkan ini dihadkan kepada perairan-perairan negeri yang melesenkan sehingga lebih kurang 12 batu dari pantai. Tadi Ahli Yang Berhormat kata sama ada kalau dilesenkan di negeri Selangor boleh juga sampai satu Malaysia tadi atau ke negeri-negeri lain, ianya terhad kepada 12 batu dari pantai di perairan negeri tersebut.

Saya rasa saya telah sentuh hampir kesemua.

**Dr. Kua Kia Soong:** [*Bangun*]

**Timbalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** Yang Berhormat, Petaling Jaya bangun.

**Dr. Kua Kia Soong:** Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bertanya satu soalan yang lebih serius daripada apa yang Arau bangkitkan apa yang frivolous sahaja, di antara aktiviti-aktiviti yang dikawal oleh Pengarah Marine adalah kabel dan pipe-laying. Di sini saya hendak bertanya adakah Timbalan Menteri sedar bahawa kabel yang bersangkutan dengan projek Bakun yang merupakan satu projek yang gergasi, di mana tiada tempat dalam dunia ini yang ada satu kabel yang sepanjang 500 lebih kilometer. Dan nampaknya adakah kementerian mempunyai kepakaran untuk mengkaji atau mengawal atau menguatkuasa satu projek gergasi seperti ini. Dan adakah Kementerian berhubung dengan Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar umpamanya untuk memper-timbangkan projek seperti itu.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Tuan Yang di-Pertua, kenapa sampai ke Bakun? Saya rasa tadi itu kita perkatakan berkenaan kapal dan di laut sahaja. Jadi, kalau dari segi kabel-kabel yang itu, adakah ianya di laut ataupun di mana?

**Dr. Kua Kia Soong:** Tuan Yang di-Pertua, di bawah Fasal 16 — “Notification to the Director of Marine of activity engaged by a ship”. — Kedua-dua versi pun dalam bahasa Inggeris, saya pun tidak tahu kenapa tiak ada versi dalam Bahasa Malaysia. Di bawah seksyen 491B mukasurat 6.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Yang dimaksudkan ini kapal-kapal lautlah, ia di bawah kawalan Perkapalan tadi. Antara lainnya pindaan ini memerlukan semua kapal-kapal yang terlibat dalam sebarang aktiviti yang disenaraikan untuk melapor kepada Pengarah Jabatan Laut iaitu pengorekan, perlombongan, pemasangan kabel dasar

laut, pembinaan laut, pembuangan, sukan atau rekreasi, pengukuran, pembersihan termasuk pembersihan tangki kapal dan pemaliman. Setahu saya ini di laut sahajalah. Yang Berhormat maksudkan tadi semua ada di tasik, di sungai atau di mana?

**Dr. Kua Kia Soong:** Laut.

**Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail:** Laut? Memang, dia kena beri tahu kepada Pengarah Jabatan Laut mengenai apa yang dia hendak buat dan kalau kita tidak orang yang pakar, kita akan lantik pakar-pakar (consultant) untuk itu. Saya tidak jamin bahawa orang Jabatan Laut hendak tahu dalam segala-gala hal bawah laut itu. Kalau kita tahu ada orang yang mengetahui, dari segi, misalnya, meletakkan pemasangan kabel dasar laut, kita terpaksa mencari orang yang pakar untuk melaksanakan kerja itu, tetapi siapa juga yang hendak melaksanakan aktiviti-aktiviti ini hendaklah memberitahu dan melaporkan kepada Pengarah Jabatan Laut.

Tuan Yang di-Pertua, rasa saya, saya sudah meliputi hampir semua perkara-perkara yang disentuh oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dan sekali lagi saya mengucapkan ribuan terima kasih dan dengan itu saya mohon mencadangkan.

**Timnalan Yang di-Pertua [Tuan Ong Tee Keat]:** 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 disetujui.

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

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

[Timbalan Yang di-Pertua *mempengerusikan Jawatankuasa*]

*Fasal 1 hingga 18* diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Rang Undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan: dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan.

### **RANG UNDANG-UNDANG MAHKAMAH KEHAKIMAN (PINDAAN) 1994**

#### **Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

4.25 ptg.

**Menteri di Jabatan Perdana Menteri dan Menteri Undang-undang [Dato' Syed Hamid bin Syed Jaafar Albar]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon izin untuk membacakan Rang Undang-undang Mahkamah Kehakiman (Pindaan) 1994 bagi kali yang kedua.

Tuan Yang di-Pertua, pada 9hb dan 10hb Mei, 1994 Dewan yang mulia ini telah membahaskan Rang Undang-undang Perlembagaan (Pindaan) 1994 dan pada petang semalam kita telahpun meluluskan Rang Undang-undang tersebut selaras dengan kehendak Undang-undang negara.

Salah satu tujuan utama dalam Rang Undang-undang tersebut ialah untuk menjelaskan dan membawa pendekatan yang boleh membantu keberkesanan perjalanan Badan Kehakiman selaras dan sesuai dengan perkembangan semasa.

Pindaan-pindaan ini tercetus dengan adanya satu reformasi sistem kehakiman