

Demi maruah negara, rakyat

UM-15/1/2006

BERIKUT ialah kenyataan media yang dikeluarkan oleh Jabatan Perdana Menteri mengenai pengklasifikasian semula dokumen rahsia berhubung isu jambatan bengkok

KERAJAAN telah mengklasifikasikan semula beberapa dokumen rahsia yang relevan dan petikan darinya, bagi membolehkan rakyat Malaysia memahami mengapa kerajaan mengambil keputusan untuk membatalkan projek jambatan bagi menggantikan Tambak Johor.

Dengan berbuat demikian, ia telah menjawab dengan sebenarnya beberapa dakwaan yang dibuat oleh bekas Perdana Menteri, Tun Dr. Mahathir Mohamad iaitu:

● Kerajaan Singapura menerima cadangan Malaysia untuk membina sebuah jambatan bengkok.

● Jambatan berkenaan bukan sebahagian daripada pakej tertunggak isu dua hala.

● Malaysia adalah negara lemah dan tidak mempunyai keberanian (half past six with no guts) dengan tidak meneruskan projek jambatan bengkok.

● Ketika di meja rundingan, Malaysia yang mengemukakan isu penjualan pasir dan kebenaran untuk Tentera Udara Republik Singapura (RSAF) menggunakan ruang udara negara ini.

Ini adalah kali kedua dalam sejarah negara di mana maklumat yang dilindungi di bawah Akta Rahsia Rasmi 1972 telah diklasifikasikan semula dan diluluskan untuk tatapan masyarakat awam. Langkah ini merupakan satu bukti jelas betapa seriusnya kerajaan ingin memberi fakta yang lengkap kepada rakyat agar mereka dapat memahami mengapa kerajaan membuat keputusan untuk membatalkan projek jambatan berkenaan.

Di dalam pakej dokumen yang dikeluarkan ini adalah segala surat-menyurat yang dibuat antara Dr. Mahathir dengan dua bekas Perdana Menteri Singapura, Lee Kuan Yew dan Goh Chok Tong.

Petikan daripada rekod mesyuarat di antara Perdana Menteri, Datuk Seri Abdullah Ahmad Badawi dengan Goh Chok Tong di Kuala Lumpur pada Mac 2005, juga akan dikeluarkan untuk tatapan umum.

Kandungan bagi dokumen ini mempunyai tiga fakta utama:

1. **Perbincangan bersama Singapura mengenai isu ruang udara bukanlah satu perkara baru yang disyorkan oleh kerajaan di bawah pimpinan Datuk Seri Abdullah Ahmad Badawi.**

Dr. Mahathir sendiri telah memasukkan isu ruang udara sebagai satu pertukaran (*trade off*) dan menjadi sebahagian daripada isu berpakaj yang ingin diselesaikan bersama Singapura ketika mengadakan beberapa rundingan dari tahun 1998 sehingga 2002. Ini terbukti dalam kandungan surat Dr. Mahathir kepada Lee Kuan Yew pada 4 Mac 2002. Isu yang sama inilah yang dibangkitkan oleh Goh Chok Tong semasa satu mesyuarat bersama Abdullah pada 1 Mac 2005. Fakta ini menangkis dakwaan Dr. Mahathir bahawa kerajaan sekarang yang menawarkan penggunaan ruang udara Malaysia oleh jet-jet pejuang RSAF.

2. **Penjualan pasir kepada Singapura dibangkitkan oleh republik tersebut semasa mesyuarat di antara Abdullah dan Goh Chok Tong pada 1 Mac 2005.**

Ini menangkis dakwaan bahawa kerajaan sekarang yang membangkitkan isu pasir di meja rundingan.

3. **Pendapat undang-undang dari Jabatan Peguam Negara menunjukkan bahawa Malaysia tidak boleh meneruskan usaha membina jambatan secara bersendirian (unilateral) tanpa mematuhi tuntutan undang-undang.** Khususnya, Malaysia mempunyai tanggungjawab yang terkandung di bawah Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962, Perjanjian Wayleave dan Perjanjian Pemisahan 1965.

Rintangannya yang dihadapi Malaysia dalam soal ini adalah jika pembinaan jambatan bengkok diteruskan, ia akan melibatkan perobohan Tambak Johor sebelah Malaysia. Perobohan ini secara langsung menjejaskan paip-paip air yang dibina dalam Tambak Johor dan paip-paip air yang dibina di kiri dan kanan Tambak Johor. Mengikut Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962, hak milik paip-paip tersebut diberikan kepada Lembaga Kemudahan Awam Singapura (*Public Utilities Board* atau PUB).

Jabatan Peguam Negara telah memberi pendapat undang-undang bahawa di bawah Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962, "Malaysia perlu mendapatkan kebenaran dari PUB bagi mengubah kedudukan paip-paip untuk pembinaan jambatan lurus sepenuhnya atau jambatan bengkok".

Di bawah Perjanjian Pemisahan Malaysia - Singapura 1965, Malaysia menjamin obligasinya yang terkandung dalam Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962. Paip-paip air yang terletak di dalam Tambak Johor adalah tertakluk di bawah Perjanjian Air Johor - Singapura 1961. Justeru, peruntukan Perjanjian Wayleave yang boleh digunakan pakai ke atas paip-paip air yang terletak di kiri dan kanan Tambak Johor tidak boleh digunakan pakai ke atas paip-paip air yang terletak di dalam Tambak Johor. Oleh itu, dakwaan bahawa paip-paip air yang terletak di dalam Tambak Johor boleh dialihkan secara bersendirian (*unilateral*) selepas memberi notis enam bulan kepada Singapura adalah tidak benar.

Dengan mengambil kira fakta ini, kerajaan sekarang perlu membuat keputusan tegas untuk menolak cadangan timbang balas (*quid-pro-quo*) Singapura untuk memperoleh pasir dan ruang udara. Keputusan ini



DR. MAHATHIR MOHAMAD



GOH CHOK TONG



LEE KUAN YEW

Persetujuan Singapura bagi Malaysia membina jambatan bengkok adalah sebaik-baiknya, suatu persetujuan yang diberikan secara tidak rela hati sepenuhnya dan dilakukan semata-mata berdasarkan pendekatan berpakaj

dibuat memandangkan ia akan menjejaskan kedaulatan negara. Kerajaan perlu membuat keputusan politik untuk menghentikan projek jambatan ini memandangkan ia selaras dengan sentimen rakyat dan kepentingan negara.

Kesimpulannya, keseluruhan isu ini berkisar pada satu fakta yang mudah - Malaysia mahukan jambatan tersebut dan Singapura tidak.

Jambatan lurus sepenuhnya yang dicadangkan oleh Malaysia sepatutnya menjadi simbol persahabatan dan seharusnya memberikan manfaat kepada kedua-dua negara. Walau bagaimanapun, tanggungjawab untuk mencapai matlamat ini tidak hanya terletak kepada Malaysia semata-mata.

Keterangan lanjut mengenai isu ini terkandung dalam Lampiran A yang disertakan bersama.

Lampiran A:

Bekas Perdana Menteri, Dr. Mahathir telah membuat pelbagai dakwaan berkenaan dengan keputusan kerajaan untuk tidak meneruskan pembinaan jambatan bagi menggantikan Tambak Johor.

Kerajaan kini ingin membentangkan fakta-fakta dan menjelaskan rentetan sejarah mengenai keputusan yang telah diambil.

Dakwaan: Bahawa kerajaan Singapura telah menerima cadangan Malaysia untuk membina sebuah jambatan bengkok untuk menggantikan Tambak Johor sebelah Malaysia.

Fakta: Pada 4 Mac 2002, Dr. Mahathir telah menulis kepada Lee Kuan Yew mengenai cadangan Malaysia berkenaan pakej isu dua hala yang tertunggak. Antara lainnya, beliau telah mencadangkan pembinaan jambatan di sebelah Malaysia manakala Singapura akan membina jambatan di sebelah Singapura dengan masing-masing menanggung kos sendiri. Selepas jambatan tersebut siap, Tambak Johor akan dirobohkan. Dr. Mahathir seterusnya mencadangkan bahawa sekiranya Singapura tidak mahu membina jambatan di sebelahnya, Malaysia berancang untuk membina jambatan di kawasan sendiri. Sebaik sahaja jambatan itu siap, Tambak Johor sebelah Malaysia akan dirobohkan.

Pada 11 April 2002, Goh Chok Tong membalas surat tersebut dan menyatakan persetujuanannya, walaupun beliau lebih gemar kepada cadangan jambatan penuh. Bagaimanapun, cadangan ini telah dibuat dalam konteks pendekatan berpakaj untuk isu-isu dua hala yang tertunggak, yang akan dibincangkan dengan lebih lanjut lagi di peringkat menteri dan pegawai kanan.

Pada 7 Oktober 2002, Dr. Mahathir memberitahu Goh Chok Tong bahawa Malaysia telah membuat keputusan untuk tidak meneruskan perbincangan mengenai isu-isu tersebut secara berpakaj dan hendak memberi tumpuan kepada penyelesaian isu air yang sudah lama tertangguh, terutamanya isu penyemakan semula harga air mentah yang dibekalkan kepada Singapura. Pendekatan ini diambil kerana tiada kemungkinan dapat dicapai persetujuan dalam menyelesaikan isu-isu ini secara berpakaj.

Pada 14 Oktober 2002, Perdana Menteri Goh Chok Tong bersetuju untuk tidak meneruskan perbincangan mengenai isu-isu tersebut secara berpakaj. Singapura menarik balik persetujuan yang diberikan untuk pembinaan jambatan bengkok yang dilakukan dalam konteks penyelesaian secara berpakaj dan menyatakan persetujuan yang telah diberikan terlebih dahulu untuk projek jambatan kini tidak boleh dipakai lagi.

Perdana Menteri Goh Chok Tong menulis: "... Saya sebenarnya telah bersedia untuk memberi konsesi (*concessions*) dengan mengubahsuai *Points of Agreement* (POA) dengan beberapa bidang tanah tambahan, membenarkan pengeluaran awal bagi caruman *Central Provident Fund* (CPF) dan untuk membina jambatan di kawasan kami untuk menggantikan Tambak Johor dengan kos yang ditanggung oleh kami sendiri, sebagai pertukaran (*trade off*), supaya anda boleh memberi kepada kami ruang udara dan air di masa hadapan pada harga yang berpatutan. Oleh kerana anda kini mahu membincangkan isu air secara berasingan dan tidak meneruskan pendekatan berpakaj, pertukaran-pertukaran (*trade offs*) kini tidak boleh dilakukan."

Kesannya, surat ini menunjukkan bahawa kedua-dua pihak kini kembali kepada status quo. Kenyataan Perdana Menteri Goh tidak disangkal oleh Dr. Mahathir. Malah, Dr. Mahathir tidak menjawab surat Perdana Menteri Goh.

Singapura kemudiannya mengulangi persidangnya dalam Nota Diplomatik pada 29 November 2004, ketika Kompleks Kastam, Imigresen dan Kuarantin (CIQ) di Bukit Chagar sedang dibina. Ia menyatakan: "..... rundingan-rundingan yang berdasarkan pakej ini telah secara unilateral dihentikan oleh

bekas Perdana Menteri Malaysia, Tun Dr. Mahathir Mohamad pada 7 Oktober 2002." Dengan terhentinya perundingan isu-isu berpakaj ini, persetujuan Singapura untuk jambatan bengkok tidak lagi wujud.

Kesimpulan: Adalah tidak benar untuk menyatakan bahawa Singapura menerima cadangan Malaysia untuk membina jambatan bengkok dalam wilayahnya. Persetujuan Singapura bagi Malaysia membina jambatan bengkok adalah sebaik-baiknya, suatu persetujuan yang diberikan secara tidak rela hati sepenuhnya dan dilakukan semata-mata berdasarkan pendekatan berpakaj.

Dakwaan: Bahawa surat daripada Perdana Menteri Goh Chok Tong pada 11 April 2002 adalah komitmen muktamad republik tersebut untuk cadangan pembinaan jambatan oleh Malaysia.

Fakta: Semasa rundingan di antara kedua negara, telah wujud persefahaman bahawa sebarang cadangan tidak akan dianggap muktamad selagi ia tidak dimeterai dalam satu perjanjian yang ditandatangani oleh kedua-dua pemimpin Malaysia dan Singapura. Ini adalah seperti yang dijelaskan dalam surat Lee Kuan Yew kepada Menteri Tugasan-Tugas Khas dan bekas Menteri Kewangan dahulu, Tun Daim Zainuddin pada 24 Ogos 2000.

Antara lain, surat itu menyatakan; "Untuk memudahkan kita menulis antara satu sama lain, untuk mencuba pelbagai pilihan, segala nota atau surat yang saya hantarkan kepada anda atau Mahathir, dan sebaliknya, perlu dilihat sebagai Tanpa Prasangka (*Without Prejudice*): Bahawa tiada persetujuan melainkan semua perkara dipersetujui dan ditandatangani oleh kedua-dua PM."

Kesimpulan: Adalah tidak tepat untuk dikatakan bahawa Goh Chok Tong telah memberikan komitmen terhadap jambatan ini di dalam suratnya pada 11 April 2002. Tidak ada sebarang perjanjian yang ditandatangani oleh kedua-dua Perdana Menteri Malaysia dan Singapura berhubung pembinaan jambatan ini.

Dakwaan: Bahawa jambatan ini tidak termasuk sebagai sebahagian daripada isu-isu berpakaj dua hala.

Fakta: Pada mulanya, isu-isu berpakaj tertunggak hanya meliputi empat perkara - air, *Central Provident Fund* (CPF), ruang udara dan menempatkan semula Kompleks Kastam, Imigresen dan Kuarantin KTM di Singapura. Ini telah disepakati oleh kedua-dua negara di Hanoi pada 27 Disember 1998.

Namun demikian, projek jambatan itu telah dimasukkan kemudiannya ke dalam isu-isu berpakaj melalui surat Dr. Mahathir kepada Lee Kuan Yew pada 4 Mac 2002 dan isu jambatan telah menjadi salah satu daripada lima isu di dalam pakej bertajuk "PAKEJ LIMA ISU MALAYSIA-SINGAPURA - CADANGAN MALAYSIA"

Kesimpulan: Isu jambatan ini menjadi sebahagian daripada isu-isu berpakaj dua hala yang belum selesai disebabkan surat Dr. Mahathir telah memasukkannya dalam isu berpakaj.

Dakwaan: Bahawa keputusan kerajaan untuk membatalkan projek jambatan ini akan mengakibatkan kerugian berbilion ringgit.

Fakta: Jumlah kos pembinaan CIQ, jambatan bengkok dan landasan KTM yang baru merentasi Selat Johor adalah RM2.379 bilion.

Buat masa ini, kerajaan masih lagi mempertimbangkan bayaran pampasan kepada Gerbang Perdana Sdn Bhd. Namun begitu, perlu ditekankan bahawa keputusan untuk membatalkan projek jambatan ini bukanlah satu keputusan ekonomi. Setelah berpuas hati bahawa Malaysia tidak boleh membina jambatan secara *unilateral* atau tunduk kepada tuntutan Singapura, pembatalan rancangan pembinaan jambatan ini adalah keputusan kewangan yang paling bertanggungjawab dan tepat.

Kesimpulan: Bukanlah satu keputusan yang wajar untuk membelanjakan RM1.13 bilion untuk struktur pembangunan yang akhirnya menemui jalan buntu.

Dakwaan: Bahawa Malaysia adalah negara yang lemah dan dayus (*half past six*) kerana membatalkan projek jambatan tersebut.

Fakta: Jelasnya, kerajaan perlu membuat keputusan yang tepat dengan mengambil kira kepentingan rakyat. Kerajaan telah menimbang semula keputusan *unilateral* yang dibuat oleh Dr. Mahathir untuk membina jambatan bengkok tetapi yang akhirnya tidak menghasilkan penyelesaian yang terbaik.

Jambatan bengkok bukanlah satu warisan yang harus dan wajar ditinggalkan kepada generasi mendatang Malaysia. Sebelum mengambil keputusan untuk membatalkan projek jambatan ini, kerajaan telah mengkaji bukan sahaja Perjanjian Wayleave tetapi juga



TAMBAK Johor yang menghubungkan Malaysia dan Singapura kekal berikutan keputusan kerajaan membatalkan pembinaan jambatan bengkok baru-baru ini.

Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962, Perjanjian Pemisahan Malaysia - Singapura (*Separation Agreement*) 1965 dan turut mengambil kira pandangan daripada Jabatan Peguam Negara.

Berikut adalah Pendapat Undang-Undang dari Jabatan Peguam Negara: "...pembinaan jambatan bengkok untuk menggantikan Tambak Johor sebelah Malaysia perlu dikaji secara menyeluruh dengan mengambil kira implikasi undang-undang antarabangsa khususnya kesan alam sekitar terhadap Singapura dalam dan di sekitar kawasan Selat Johor.

"Selain daripada itu, pembinaan jambatan bengkok ini akan melibatkan perobohan Tambak Johor sebelah Malaysia. Perobohan ini akan secara langsung menjejaskan paip-paip air yang terletak di dalam Tambak Johor dan paip-paip air yang terletak di kiri dan kanan Tambak Johor. Dalam konteks ini, implikasi undang-undang perlu dikaji berdasarkan Perjanjian Air Johor - Singapura 1961 dan 1962, Perjanjian Wayleave dan Perjanjian Pemisahan Malaysia - Singapura (*Separation Agreement*) 1965.

"Malaysia sebagai sebuah negara berdaulat dan bebas mempunyai kuasa mutlak terhadap kawasanannya dan di dalam melaksanakan kuasa tersebut, tidak ada negara lain yang berhak campur tangan. Walau bagaimanapun, Malaysia tidak boleh mengambil tindakan unilateral tanpa mengambil kira prinsip dan tuntutan undang-undang antarabangsa, yang turut menyertai serta mengambilkira hak dan kepentingan negara-negara jirannya."

Kesimpulan: Dengan timbulnya pelbagai kekeliruan, adalah penting bagi kerajaan untuk mengkaji keputusannya dan melakukan tindakan yang betul. Untuk mentadbir kerajaan, ia tidak seharusnya didorong oleh kemahuan mengejar populariti ataupun untuk menimbulkan sebarang konflik. Pengurusan kerajaan adalah mengenai pertimbangan baik dan buruknya sesuatu tindakan, dan seterusnya membuat satu keputusan yang terbaik untuk Malaysia.

Dakwaan: Malaysia menawarkan ruang udara dan pasir kepada Singapura.

Fakta: Isu berkaitan penggunaan ruang udara Malaysia sudah pun dibawa ke meja rundingan antara tahun 1998 dan 2002. Dr. Mahathir sendiri memasukkannya di dalam surat kepada Lee Kuan Yew pada 4 Mac 2002. Beliau menawarkan kemudahan tersebut sebagai satu pertukaran (*trade off*) semasa rundingan berpakaj diadakan. Oleh kerana isu-isu dua hala tidak dibincangkan secara berpakaj, dakwaan yang dibuat Dr. Mahathir Mohamad tidak lagi relevan.

Sebelum ini, Singapura pernah menikmati lima jenis kemudahan penerbangan sebelum ditarik balik pada tahun 1998. Semasa perundingan, Singapura telah meminta agar Malaysia membenarkan semula kesemua kemudahan tersebut tetapi kerajaan sekarang hanya bersedia menawarkan dua daripada lima kemudahan berkenaan, iaitu Mencari dan Menyelamat (*Search and Rescue*) dan Transit Koridor Utara (*Northern Transit Corridor*) dengan terma dan syarat yang perlu dipersetujui oleh kedua belah pihak.

Kemudahan Mencari dan Menyelamat ditawarkan berdasarkan prinsip timbal balas (*reciprocity*) dan ia adalah selaras dengan amalan antarabangsa. Kemuda-