

**DEWAN RAKYAT  
PARLIMEN KEDUA BELAS  
PENGKAL KEEMPAT  
MESYUARAT PERTAMA**

---

---

**Bil. 19**

**Rabu**

**6 April 2011**

---

**K A N D U N G A N**

<b>JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN</b>	(Halaman 1)
<b>RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT</b>	(Halaman 28)
<b>RANG UNDANG-UNDANG:</b>	
Rang Undang-undang Juruanalisis Makanan 2010	(Halaman 28)
Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010	(Halaman 41)
Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) (Pindaan) 2010	(Halaman 120)
<b>USUL:</b>	
Waktu Mesyuarat dan Urusan Dibebaskan Daripada Peraturan Mesyuarat	(Halaman 27)

**MALAYSIA**  
**DEWAN RAKYAT**  
**Rabu, 6 April 2011**  
**Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi**  
**DOA**

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

---

**JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN**

1. **Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]** minta Menteri Perusahaan Perladangan dan Komoditi menyatakan:-

- (a) langkah-langkah proaktif kerajaan dalam memperkenalkan dan mendidik masyarakat perniagaan tentang industri hiliran dan nilai tambah terhadap produk komoditi di negara ini; dan
- (b) insentif dan langkah dalam membantu usahawan lebih ramai berani menerokai bidang baru serta menambah nilai produk komoditi negara.

**Timbalan Menteri Perusahaan, Perladangan dan Komoditi I [Dato' Hamzah bin Zainudin]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Yang Berhormat Kinabatangan yang mengajukan soalan untuk kementerian saya.

Tuan Yang di-Pertua, kerajaan sentiasa menggalakkan lebih ramai masyarakat perniagaan untuk menceburkan diri dalam industri hiliran dan nilai tambah produk komoditi. Langkah-langkah yang diambil adalah:-

- (i) penganjuran *Malaysia International Commodity Conference and Showcase* (MICCOS) yang dilaksanakan dua tahun sekali di mana usahawan-usahawan berpeluang untuk meninjau peluang-peluang perniagaan atau mengembangkan perniagaan mereka sama ada melalui penyertaan dalam pameran, persidangan dan *business matching* malah untuk maklumat Tuan Yang di-Pertua dan Ahli-ahli Yang Berhormat, MICCOS pada tahun ini akan diadakan pada 28 hingga 30 Oktober 2011;
- (ii) seminar pemindahan teknologi dan pameran oleh Lembaga Minyak Sawit Malaysia (MPOB) untuk memperkenalkan dan mendidik masyarakat perniagaan tentang industri hiliran dan nilai tambah terhadap produk-produk sawit;

- (iii) penyediaan latihan kemahiran dan kursus keusahawanan dianjurkan oleh Pusat Pembangunan Kemahiran Industri Perkayuan (WISDEC) seperti kursus kemahiran teknologi pembuatan perabot dan kursus reka bentuk perabot;
- (iv) kursus perusahaan coklat buatan tangan yang dianjurkan oleh Lembaga Koko Malaysia (LKM) pada setiap bulan;
- (v) pameran coklat dan koko di pusat-pusat membeli belah bertujuan mendedahkan para usahawan coklat buatan tangan kepada dunia perniagaan coklat; dan
- (vi) menganjurkan kursus pengeluaran produk lada bernilai tambah seperti lada berkualiti eksport, lada putih krim dan lada hitam versi asli mendapat sambutan yang memberangsangkan dan mempunyai pasaran tersendiri, *niche market* dengan izin, terutamanya di negara-negara maju seperti di Amerika Syarikat, Eropah, Jepun dan Korea Selatan.

Tuan Yang di-Pertua, antara insentif yang disediakan oleh kementerian untuk membantu usahawan-usahawan ini adalah:-

- (i) bagi usahawan coklat buatan tangan, insentif yang diberi adalah bantuan untuk memulakan perniagaan dalam bentuk peralatan dan bahan mentah asas atau *starter kit* dengan izin;
- (ii) bagi usahawan sawit seperti produk-produk kosmetik dan MPOB mengadakan seminar pemindahan teknologi secara percuma sebagai persediaan untuk mengkomersialkan hasil penyelidikan pembangunan dan pengkomersialan;
- (iii) bagi usahawan perabot kayu bumiputera, kerajaan telah menyediakan bantuan dari segi bekalan bahan mentah kayu bernilai RM50,000 seorang; dan
- (iv) bagi usahawan tapak semeian getah yang baru mendapat lesen dari LGM, mereka dikehendaki untuk mengikuti kursus pengurusan semeian dan pengeluaran bahan tanaman getah berkualiti di Akademi Hevea Malaysia, Sungai Buloh dan pengetahuan yang diperolehi daripada kursus ini akan membolehkan mereka mengeluarkan bahan tanaman getah yang berkualiti dan berhasil tinggi.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya memang tiada keraguan berhubung dengan hasrat murni kerajaan untuk mengeksploitasi sama ada kelapa sawit, getah dan sebagainya.

Soalan tambahan, apakah kerajaan menyedari bahawa kelapa sawit sebagai salah satu komoditi negara yang telah banyak menghasilkan keuntungan negara dan masyarakat luar bandar. Jadi apakah kementerian ini tidak berhasrat untuk menjadikan Kinabatangan sebagai hab kelapa sawit sebab di kawasan ini terdapat 45 buah kilang kelapa sawit dan beratus-ratus estet kelapa sawit yang rasa saya terbesar di negara ini dijadikan sebagai satu pusat hab untuk kita bentuk kelapa sawit itu di peringkat *down stream* dan ini akan dapat memberi peningkatan ekonomi kepada masyarakat di Kinabatangan yang terlibat secara langsung dalam industri kelapa sawit. Terima kasih.

**Dato' Hamzah bin Zainudin:** Terima kasih Yang Berhormat Kinabatangan. Tuan Yang di-Pertua, dalam penyelidikan kita, kita sebenarnya beranggapan bahawa minyak sawit ini bukan hanya di Kinabatangan, tetapi cadangan Yang Berhormat Kinabatangan untuk meminta supaya kerajaan menjadikan Kinabatangan sebagai satu hab bagi produk sawit di kawasan tersebut, ini adalah satu pandangan yang baik yang mungkin kita tidak nampak tetapi dari segi pandangan Yang Berhormat yang menjurus ke kawasan Kinabatangan, *insya-Allah* akan kita tinjau. Ini kerana banyak lagi produk-produk daripada sawit ini yang sedang dalam kajian kita untuk kita ketengahkan di pasaran-pasaran dan juga untuk kita berikan peluang-peluang usahawan-usahawan yang mahu menceburkan diri dalam produk-produk kelapa sawit di seluruh negara, bukan hanya di Kinabatangan. Jadi pandangan Yang Berhormat ini akan kita ambil dan akan kita bawa untuk perhatian yang selanjutnya. Terima kasih.

■1010

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Kementerian ini Kementerian Perusahaan Perladangan dan Komoditi dan memandang kepada industri-industri hiliran ini Tuan Yang di-Pertua, boleh saya rakamkan, inilah antara sektor yang boleh melonjakkan pencapaian dan prestasi negara kita ini yang kita akui masih bersifat *export oriented* dan beralih atau beredar daripada hanya *the traditional* bahan yang kita eksport seperti ENE (*electrical and electronic product*) dan juga *chemical product* kerana kita hari ini bercakap tentang menjana *value added product* yang hasil daripada yang kita sebutkan tadi seumpama daripada MPOB, Lembaga Koko – industri-industri seperti ini.

Persoalan yang kita kerap ditanya dan kita berdepan dengan masalah itu adalah kita dikekang dengan *knowledge intensive industry*. Itu satu. Maknanya, kurangnya keupayaan melakukan R&D&C, *research and development* dan akhirnya *commercialization*. Kita kurang itu kerana kita dikekang dengan *human capital* yang tidak ada *skill* yang kita akui telah banyak kali kita bincangkan perkara ini.

Persoalan yang ingin saya tanya, apakah jumlah dana yang kita peruntukkan untuk benar-benar memacu *knowledge intensive* industri ini *based on our own commodities*? Keduanya, bagaimana kita mahu mengekang ataupun mengatasi kekangan-kekangan

khususnya dari sudut *knowledge workers* itu, orang yang punya keupayaan itu? *The creativity, the innovation that is required*, yang diperlukan Tuan Yang di-Pertua.

Itu dua perkara yang saya rasa bukan hanya kita bercakap tentang perkara ini tetapi kita mahu satu *planning* yang konkrit untuk memacu peningkatan dalam hal ini. Terima kasih.

**Dato' Hamzah bin Zainudin:** Terima kasih kepada sahabat saya Yang Berhormat Kuala Selangor. Saya bersetuju tentang apa yang Yang Berhormat katakan dari segi *knowledge workers* ataupun *knowledge intensive industry* yang sekarang ini berada dalam negara kita, tambahan pula dalam produk komoditi dalam negara kita.

Saya hendak beritahu, pertamanya tentang R&D yang telah pun kita hasilkan, inovasi yang telah pun dihasilkan melalui kementerian ataupun agensi-agensi di bawah kementerian, setakat ini kita telah pun menghasilkan inovasi sebanyak 676 dan inovasi yang telah pun dikomersialkan adalah sebanyak 181. Ini menunjukkan bahawa kementerian ini memang melihat dari segi *research and development* daripada produk-produk yang akan kita hasilkan supaya menjadi nilai tambah yang begitu tinggi mutunya adalah sesuatu yang boleh kita banggakan kerana ianya telah pun memberikan satu penghasilan yang agak lumayan sehinggakan tahun lepas, dari segi *export earning* dengan izin Tuan Yang di-Pertua, daripada kementerian ini sudah berjumlah – yang tertinggi – sebanyak hampir RM130 bilion semuanya.

Jadi ini menunjukkan bahawa dari segi *research and development* yang telah pun kita anjurkan melalui agensi-agensi yang ada dalam kementerian ini seperti MPOB, Lembaga Getah Malaysia, MTIB, Lembaga Koko Malaysia, Lembaga Kenaf dan Tembakau, Lembaga Lada Malaysia, membuktikan bahawa kita telah pun dapat menghasilkan sesuatu inovasi yang boleh sama-sama kita banggakan.

Dari jumlah dana yang telah kita gunakan daripada dahulu hingga sekarang, saya tidak mempunyai angka yang tepat pada waktu ini, tetapi *insya-Allah*, saya akan beri kepada Yang Berhormat. Akan tetapi percayalah, daripada *collection* yang kita buat melalui SES, melalui levi yang ada melalui komoditi-komoditi yang kita menggunakan levi-levi tersebut, inilah yang kita gunakan untuk mencapai sesuatu yang boleh sama-sama kita banggakan seperti yang saya katakan, dan kita juga mengadakan kursus-kursus yang tertentu.

Akhirnya, daripada *knowledge workers* yang kita katakan, kita bukan hanya memberikan pengajaran atau kursus-kursus ini kepada kumpulan-kumpulan tertentu yang tinggi seperti mereka yang telah pun keluar daripada universiti untuk menjadikan mereka yang lebih berkemahiran tinggi dengan adanya PhD dan sebagainya, tetapi juga kita berikan kursus-kursus kepada peringkat bawahan, kepada mereka yang mahu berkecimpung dalam produk-produk komoditi dalam negara kita. Jadi keseluruhannya kita berikan juga kursus-kursus yang baik di seluruh peringkat dalam negara kita. Itulah yang telah pun kita buat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

[**Soalan No. 2** – *Y.B. Dato' Rashid Din (Merbok) tidak hadir*]

**3. Datuk Raime Unggi [Tenom]** minta Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan menyatakan:-

- (a) hak rakyat dalam memiliki kediaman yang selesa ekoran daripada isu pemaju perumahan yang lebih cenderung membina rumah mewah dan sederhana untuk orang asing; dan
- (b) apakah tidak ada mekanisme perancangan dan pembangunan sesebuah kawasan yang mendahulukan lapisan rakyat sendiri dan bukannya mesra kelas elit dan orang asing semata-mata.

**Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan [Dato' Wira Chor Chee Heung]:** Tuan Yang di-Pertua, pertama sekali saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Tenom yang telah pun mengemukakan soalan pada pagi ini.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, jawapan bagi soalan (a) ialah kerajaan sentiasa mengambil berat keperluan rakyat terutamanya golongan berpendapatan rendah untuk memiliki rumah sendiri. Bagi membolehkan golongan ini membeli rumah sendiri walaupun pendapatan mereka sebenarnya tidak dapat menampung pembelian sedemikian, kerajaan telah pun menetapkan harga siling rumah kos rendah pada harga RM42,000 hingga RM50,400 iaitu dalam lingkungan pencapaian golongan ini. Kerajaan turut sedar adalah lumrah para pemaju tidak memperoleh keuntungan yang maksimum dengan melaksanakan pembangunan skim perumahan kos tinggi dan mewah.

Oleh yang demikian, kementerian saya telah pun lama mengeluarkan spesifikasi kepada semua pihak berkuasa negeri untuk mengenakan pembinaan sehingga 30% rumah kos rendah dalam setiap projek perumahan yang diluluskan. Langkah ini akan memastikan bekalan rumah kos rendah adalah mencukupi. Namun, perlu ditegaskan di sini bahawa implementasi penetapan kuota ini adalah mengikut amalan yang dipersetujui dan ditetapkan oleh pihak berkuasa negeri.

Hasrat untuk menyediakan rumah kos rendah ini turut digandakan dengan usaha kerajaan sendiri melalui pelbagai program seperti Program Perumahan Rakyat Mampu Milik, Program Rumah Mesra Rakyat, Program Rumah Mampu Milik dan juga program Bantuan Rumah yang dilaksanakan oleh Jabatan Perumahan Negara, Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah serta Syarikat Perumahan Negara Berhad di bawah kawalan Kementerian Kewangan.

Dalam tempoh Rancangan Malaysia Kesembilan, kerajaan telah pun berjaya membina sebanyak 128,000 unit rumah. Selain itu, bagi memastikan harga rumah dalam negara tidak terdedah kepada kegiatan spekulasi pelabur-pelabur asing, kerajaan turut mengehadkan pemilikan rumah oleh warga asing kepada pembelian rumah melebihi RM500,000 ke atas sahaja. Pemilikan rumah kos rendah adalah terhad kepada rakyat Malaysia yang berpendapatan rendah iaitu dalam lingkungan RM2,500 dan ke bawah sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, jawapan bagi soalan (b), seperti yang telah saya maklumkan tadi, perancangan untuk pembangunan sesuatu kawasan termasuk penetapan kuota pembinaan perumahan adalah terletak di bawah bidang kuasa pihak berkuasa negeri. Namun, saya yakin setiap pihak berkuasa negeri sentiasa mendahulukan kepentingan penduduk setempat dalam proses perancangan dan kelulusan yang dikeluarkan.

Sebagai panduan kepada semua PBN, kementerian saya telah pun merangka dan menyediakan dasar perumahan negara yang bermatlamatkan penyediaan perumahan yang mencukupi, selesa, berkualiti dan mampu dimiliki bagi meningkatkan lagi keselamatan hidup rakyat. Melalui dasar ini, kerajaan akan meneruskan usaha penyediaan rumah rakyat mampu milik untuk rakyat berpendapatan rendah termasuk golongan setinggan.

■1020

Untuk makluman Dewan yang mulia ini juga, di bawah Rancangan Malaysia Kesepuluh, kerajaan menyasarkan tambahan 161,000 unit rumah mampu milik yang merangkumi 78,000 unit dibina oleh kerajaan dan 83,000 unit dibina oleh pemaju swasta. Daripada jumlah 78,000 unit yang dirancang, kerajaan akan membina 38,942 unit melalui projek perumahan rakyat iaitu di bawah kementerian saya dan 39,058 unit melalui program bantuan rumah iaitu di bawah Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah. Sekian, terima kasih.

**Datuk Raime Unggi [Tenom]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Menteri untuk datang sendiri menjawab soalan saya pada pagi ini.

Tuan Yang di-Pertua, mendengar jawapan tadi, saya harap kawasan saya Yang Berhormat Menteri dengan pengumuman yang beribu-ribu unit, saya harap di kawasan saya pun dapat juga. Soalan tambahan saya, sebagai umumnya kita mengetahui nilai pasaran harta di negara ini dijangka akan meningkat sebanyak 20% dalam tempoh enam bulan iaitu dalam bulan Januari kerana dipengaruhi keadaan semasa seperti kenaikan harga bahan binaan dan juga minyak selain permintaan meningkat khususnya seperti di kawasan Lembah Klang, di Kota Kinabalu dan lain-lain kawasan. Kaji selidik pasaran turut mendapati harta tanah seperti rumah teres berkembar dan juga banglo dan juga kondominium serta pangsapuri Tuan Yang di-Pertua, akan terus memajukan industri terbabit pada tahun ini.

Soalan tambahan saya Tuan Yang di-Pertua, nilai pasaran harta masih antara terendah kalau dikira di rantau Asia Tenggara Yang Berhormat Menteri sehingga ramai warga asing pada hari ini memang berminat untuk datang ke negara kita untuk memiliki rumah. Saya ingin mengetahui Yang Berhormat Menteri, apakah juga kriteria-kriteria yang ditetapkan kepada warga asing ini untuk membeli harta tanah di negara kita kerana kita perlu memberi peraturan yang ketat supaya mereka tidak menjadikan negara kita ini dengan melaksanakan perkara-perkara yang tidak baik.

Saya juga ingin tahu Tuan Yang di-Pertua, apabila kerajaan mengumumkan Skim Rumah Pertamaku setakat ini Yang Berhormat Menteri, dengan kerjasama sebanyak 25 agensi

perbankan bagi memberi pinjaman 100% kepada golongan muda. Adakah kita melihat agensi-agensi perbankan ini memberi kerjasama sebab saya melihat bahawa untuk memberi pinjaman sebagai contoh kepada untuk membeli rumah-rumah elit, rumah-rumah mewah ini amat mudah tetapi kalau cakap mengenai kos rumah rendah ini, macam susah sebab tidak berapa margin keuntungannya amat kurang. Jadi saya ingin tahu status sejak kerajaan mengumumkan untuk melaksanakan Skim Rumah Pertamaku. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Terima kasih diucapkan kepada Yang Berhormat daripada Tenom. Mengenai perancangan program perumahan rakyat iaitu Program PPR di bawah kementerian saya, saya ingin memberitahu di Dewan yang mulia ini bahawa sebelum kita mula hendak buat pembinaan, program-program PPR di seluruh Malaysia ini kita akan meneliti dan memperhalusi dengan lebih terperinci untuk mengenal pasti di negeri mana, di daerah mana yang amat memerlukan rumah-rumah di bawah PPR. Ini bagi Sabah dan Sarawak, saya ingin memberitahu bahawa sejak sepuluh tahun kebelakangan ini, kerajaan telah pun banyak memberi tumpuan di dua-dua buah negeri ini sebab permintaan daripada kerajaan negeri pada setiap tahun kepada kerajaan telah pun dibuat dengan tidak henti-henti. Sama ada di Tenom ada atau tidak, kita akan kaji dan saya akan mengambil maklum tentang keperluan tetapi kita kena buat kajian terlebih dahulu.

Kedua, mengenai nilai pasaran perumahan di Lembah Klang ini akan meningkat 20%. Ini adalah berasaskan kepada laporan-laporan yang kita terima dan baca tetapi tidak semestinya menjadi satu kenyataan. Kalau kita membaca surat khabar pada pagi ini, didapati satu laporan oleh Bank Negara Malaysia di mana mengikut Bank Negara Malaysia, harga rumah di Lembah Klang ini tidak naik tetapi sudah turun sedikit oleh kerana kerajaan telah pun bercampur tangan dengan menetapkan lebih banyak syarat untuk mendapat pinjaman bagi orang yang ingin membuat spekulasi terhadap harga-harga rumah.

Mengenai kriteria pembelian ataupun perolehan harta tanah oleh orang asing. Saya ingin memberitahu hanya dua golongan pembeli asing yang boleh mempunyai peluang untuk memperolehi harta tanah. Seperti saya katakan tadi dalam jawapan asal iaitu hanya rumah kediaman dengan harga RM500,000 ke atas, hanya boleh diminta, boleh dibeli oleh orang asing atau warga asing. Sebelum pembelian ini diluluskan, maka Unit Perancang Ekonomi Negara akan memperhalusi sama ada wajar atau tidak satu-satu permohonan yang diterima oleh mereka. Sama juga bagi program di bawah *Malaysia My Second Home (MM2H)*, warga asing pun boleh mempunyai peluang untuk memperolehi rumah dan kriterianya sama juga, kurang RM500,000 ke atas hanya boleh dilayan.

Mengenai Skim Rumah Pertamaku ini, walaupun skim ini baru dilancarkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, ianya agak baru sahaja, kita tidak dapat melihat perkembangan selanjutnya tetapi untuk makluman Dewan yang mulia ini, semua institusi perbankan dan kewangan telah pun diberitahu supaya bank-bank dan institusi-institusi kewangan

dapat menyertai skim ini untuk memberi pinjaman sekurang-kurangnya kepada hingga mencapai 90% dan 10% itu, maka ianya akan dijamin oleh institusi di bawah Kementerian Kewangan.

Kerajaan Persekutuan sedang menyemak semula tentang tanah-tanah yang kepunyaan Kerajaan Pusat. Jika boleh, Kerajaan Persekutuan ingin mengambil keluar tanah-tanah ini iaitu bukan di tengah-tengah Kuala Lumpur, mungkin tujuh atau lapan kilometer dari Kuala Lumpur Tengah supaya ianya dapat dibina lebih banyak rumah yang boleh dimiliki oleh golongan yang mempunyai pendapatan tidak melebihi RM2,500 sebulan. Sekian, terima kasih.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Nampaknya soalan tidak dijawab oleh Yang Berhormat Menteri. Nombor satu soalan (a) iaitu berkaitan dengan kecenderungan membina rumah mewah dan sederhana oleh pemaju, itulah asasnya dan bukan sahaja pendirian kerajaan yang diterangkan, itu satu aspek.

Akan tetapi saya hendak tanya mengenai hal di mana di Rancangan Malaysia Kesembilan, di mana *target-target* yang tertentu untuk membina rumah kos rendah tidak dicapai, bukan sahaja oleh kerajaan tetapi juga oleh swasta. Jadi macam mana ia dapat dipastikan walaupun kita gagal pada Rancangan Malaysia Kelapan, Kesembilan dan selepas itu Kesepuluh. Sekarang kita ada *target* untuk membina 161,000 rumah kos rendah kepada masyarakat. Adakah ia dapat dicapai? Itu soalan saya yang pertama.

Manakala, yang berkaitan, ada di mana beberapa kerajaan negeri telah mengisytiharkan sifar setinggan. Adakah Kerajaan Persekutuan setuju kepadanya kerana desakan-desakan masyarakat bila diarah keluar dari tanah kerajaan, macam di Ipoh di Gunung Cheroh dan Kampung Taili di mana tidak ada rumah atau tempat yang disediakan oleh kerajaan Barisan Nasional, kerajaan Perak.

#### ■1030

Apakah usaha yang dibuat dan apakah pendirian kerajaan supaya semua yang ada hak dalam dasar kerajaan ini, mereka akan dapat sekurang-kurangnya satu rumah seperti yang dijanjikan oleh kerajaan negeri diterajui oleh Kerajaan Barisan Nasional.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Menteri. Sebelum Yang Berhormat Menteri menjawab, saya suka ingatkan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat, menurut Peraturan Mesyuarat 24(3)(ii), apabila mengemukakan soalan tambahan, apa-apa pertanyaan tambahan tidaklah boleh terdiri daripada beberapa pertanyaan atau gabungan beberapa pertanyaan. *Meaning*, soalan tambahan itu mesti satu soalan sahaja. Bukan dua atau tiga soalan yang dirangkaikan seperti yang dibuat oleh Yang Berhormat Ipoh Barat. Ini sebagai ingatan.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** Sedikit kelonggaranlah Tuan Yang di-Pertua. Bila kita tanya, ada berkaitan. *I know* Tuan Yang di-Pertua hendak *confine* tetapi hari ini pun, tengok! Berapa orang di Dewan ini? Jadi kelonggaran.

**Tuan Yang di-Pertua:** Saya cuma mengingatkan.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** *Discussion. Thank you, thank you.*

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat, saya cuma mengingatkan. Saya sentiasa mengamalkan kelonggaran. Akan tetapi kalau longgar selalu, kadang-kadang itulah timbul kekecohan. Ini untuk makluman juga. Ini penuntut-penuntut, apabila kita bersidang, mereka pun ingin tahu juga peraturan mesyuarat. Sila, Yang Berhormat Menteri.

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Terima kasih Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat dari Ipoh Barat. Kalau saya ditanya sama ada kita berjaya di bawah Rancangan Malaysia Kesembilan, kalau kita mengambil segala perangkaan dan segala usaha-usaha yang telah pun dihulurkan oleh Kerajaan Persekutuan, memang saya berani kata kita telah pun mencapai 80% mengenai matlamat yang telah pun ditetapkan oleh Kerajaan Persekutuan. Hanya 10% hingga 15% yang tidak dicapai oleh banyak faktor yang lain. Kita tengok dalam tiga tahun ini, Kerajaan Negeri Selangor tidak buat begitu banyak apa pun usaha walaupun kita sentiasa meminta supaya pihak berkuasa negeri- sebab tanah ini adalah hak kerajaan negeri.

So, kalau Kerajaan Negeri Selangor kalau tidak ingin menyertai, tidak menghiraukan apa yang diminta oleh Kerajaan Persekutuan, maka susahlah. Susahlah.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** Saya tanya mengenai Perak, Yang Berhormat. Saya tanya mengenai Perak.

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Susah. Saya jawab dulu, Tuan Yang di-Pertua. *[Dewan riuh]*

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** *You* tidak perlu alih kepada Selangor. Saya tanya negeri Perak.

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Ini ada berkaitan dengan jawapan.

**Datuk Raime Unggi [Tenom]:** Itu contohlah, Yang Berhormat Ipoh Barat.

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Kalau negeri Selangor tidak akan akur dan menyertai skim ataupun tidak menghiraukan permintaan-permintaan dari Kerajaan Persekutuan, memang susah kita hendak mencapai 100% sebab angka keseluruhan, jumlah rumah kos rendah ini bukan sahaja terletak pada bahu Kerajaan Persekutuan. Kerajaan-kerajaan negeri harus memainkan peranan. Negeri Perak memang mereka cukup tegas sejak Barisan Nasional mengambil alih balik kerajaan itu.

Baiklah Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** Setujulah. 50 tahun tidak ada buat apa-apa. Selepas Pakatan Rakyat ambil alih kerajaan, baru kerajaan Barisan Nasional...

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Tidak ada masalah. *[Dewan riuh]*

**Datuk Raime Unggi [Tenom]:** Yang Berhormat Ipoh Barat, sudahlah!

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih, terima kasih. Terima kasih, Yang Berhormat Ipoh Barat. Kelonggaran apa lagi yang Yang Berhormat Ipoh Barat hendak?

**Dato' Wira Chor Chee Heung:** Jawapan saya lebih kurang macam itulah, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

**Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]:** Lari dari tanggungjawab. Tidak boleh jawab.

4. **Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]** minta Perdana Menteri menyatakan adakah kerajaan bercadang untuk menggubal undang-undang supaya lebih jelas difahami oleh semua pihak, agar tidak ada penganut yang bukan beragama Islam membaca sebaris dua ayat Al-Quran di tempat rasmi, yang dijadikan gimik politik dan juga menghalang mana-mana pihak yang mempertikaikan dan mempersoalkan segala bentuk ibadah umat Islam seperti azan, sambutan Maulidur Rasul dan sebagainya.

**Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Mejar Jeneral (B) Dato' Seri Jamil Khir Baharum]:** *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim. Assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh.* Tuan Yang di-Pertua, saya turut mengalu-alukan kehadiran anak-anak pelajar kita di dalam Dewan yang mulia pagi ini.

Tuan Yang di-Pertua, berhubung dengan soalan daripada Yang Berhormat Pasir Mas, kerajaan sentiasa peka dan mengambil langkah-langkah yang serius untuk melindungi dan mempertahankan kedudukan serta kesucian agama Islam sebagai agama bagi Persekutuan sebagaimana yang termaktub dalam Perkara 3 - Perlembagaan Persekutuan.

Berkenaan dengan larangan mentafsirkan isi kandungan Al-Quran sewenang-wenangnya oleh mana-mana pihak termasuk bukan Islam, Jawatankuasa Fatwa Majlis Kebangsaan bagi Hal Ehwal Agama Islam Malaysia telah membincangkan isu tersebut dalam muzakarah khas yang telah diadakan pada 3 Disember 2010 dan bersetuju bahawa perbuatan orang-orang bukan Islam membaca dan menghuraikan teks-teks Al-Quran sewenang-wenangnya mengikut fahaman sendiri dengan tidak menepati maksud yang sebenar di samping tidak terdapat unsur-unsur keikhlasan dan kejujuran adalah merupakan suatu penghinaan terhadap kesucian Al-Quran dan boleh mendatangkan keraguan dan fitnah di dalam masyarakat.

Oleh itu ia perlu dihentikan dengan segera. Walau bagaimanapun, adalah tidak menjadi kesalahan bagi tujuan untuk mengkaji, memahami, bagi tujuan untuk mendekati diri kepada Islam, Islam tidak pernah menghalang perkara tersebut. Pokoknya ialah keikhlasan terhadap pembacaan ayat suci tersebut. Dari perspektif undang-undang yang berkuat kuasa, mana-mana orang yang menimbulkan atau menyebabkan suasana yang tidak harmoni dalam masyarakat, melukakan perasaan agama seseorang, benci-membenci, sakit hati dan sebagainya boleh diambil tindakan berdasarkan seksyen 298 dan 298A(i) Kanun Keseksan disemak 1997 di Mahkamah Sivil.

Menurut seksyen 298, seseorang yang berniat hendak melukakan perasaan agama seseorang sama ada melalui perkataan, perbuatan, bunyi atau isyarat dan sebagainya hendaklah dikenakan hukuman penjara selama tempoh tidak melebihi setahun atau denda atau kedua-duanya. Di samping itu, tindakan juga boleh diambil kepada sesiapa yang menyebabkan suasana

tidak harmoni, perpecahan, perasaan permusuhan, benci-membenci, sakit hati atau memudaratkan keadaan yang harmoni atau perpaduan atas alasan keagamaan hendaklah dihukum dengan penjara tidak kurang dari dua tahun dan tidak lebih daripada lima tahun sebagaimana yang dijelaskan dalam seksyen 298A(i) Kanun Keseksaan disemak 1997. Berdasarkan kepada keputusan muzakarah Jawatankuasa Fatwa Majlis Kebangsaan bagi Hal Ehwal Agama Islam Malaysia dan peruntukan-peruntukan undang-undang tersebut, kerajaan boleh mengambil tindakan yang sewajarnya terhadap pihak-pihak yang menyalahgunakan ayat-ayat Al-Quran untuk kepentingan tertentu serta mempertikaikan atau mempersoalkan segala bentuk ibadah umat Islam bagi memastikan keharmonian pelbagai kaum di Malaysia terus terpelihara. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya menyambut baik apabila pihak kerajaan menyatakan bahawa sentiasa peka dan ada undang-undang yang boleh diambil tindakan. Akan tetapi apa yang saya lihat, keadaan menghina Islam sebagai agama orang-orang Islam dan juga agama rasmi bagi Persekutuan terus menjadi-jadi. Saya berpendapat, apakah Yang Berhormat Menteri setuju bahawa undang-undang yang ada ini tidak mencukupi, dengan jelas seperti ada pihak bukan Islam menjadikan gimik ayat Al-Quran waktu berceramah politik.

Mereka bukan orang Islam. Ini apa yang berlaku dan sudah pun berlaku. Ada pihak membantah pula suara azan yang seperti dalam soalan asal saya. Jadi, ia mesti ada undang-undang yang lebih jelas dan tindakan itu lebih tegas. Mesti ada tindakan. Kalau setakat peka, ada undang-undang, setakat peka, ada undang-undang, berlarut-larut. Maka, sebab itu saya percaya Majlis Raja-raja Melayu telah pun mengeluarkan kenyataan. Saya rasa ada kaitan dengan perkara ini. Jadi, perkara ini harus dihentikan. Saya mintalah pihak kerajaan lebih tegas termasuklah apabila disebut oleh Yang Berhormat tadi, mentafsirkan ayat-ayat Al-Quran itu ikut suka hati. Malah yang terbaru saya tengok, surah An-Nur bersabit dengan zina juga disalahertikan kerana hendak menjawab video yang dikaitkan dengan satu kontroversi, yang saya difahamkan ayat ini kalau hendak menjaga penghormatan, hendak memelihara penghormatan seseorang perempuan. Jadi kalau tidak ada bukti, orang yang dituduh mesti dirotan 80 kali.

Akan tetapi yang sibuk ini mengenai dengan perempuan Cina daripada negara China. Itu tidak ada kena mengena dengan hendak memelihara penghormatan seseorang wanita. Ini perempuan Cina, pelacur dan orang hendak tahu siapa yang di dalam video itu. Itu yang saya katakan, menggunakan ayat-ayat Al-Quran ikut suka hati kerana kepentingan politik dan sebagainya. Sekian, terima kasih.

■1040

**Mejar Jeneral (B) Dato' Seri Jamil Khir Baharum:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih atas soalan tambahan. Yang dapat saya tangkap daripada soalan itu sebenarnya kalau dimohon

cadangan untuk diperkukuhkan tindakan dan juga peraturan undang-undang. Saya datang merasakan Tuan Yang di-Pertua bahawa peruntukan yang ada, yang saya telah saya sebutkan sebentar tadi seksyen 298 dan 298A(i). Kanun Keseksaan ini telah mempunyai kekuatan untuk berdiri tetapi proses untuk dibawa dalam konteks perundangan memerlukan kepada laporan yang dibuat kepada pihak polis dan juga termasuk tindakan untuk siasatan dan berikutan untuk dibawa kepada tindakan mahkamah.

Jadi, saya dapat merasakan bahawa memang ada di sana provokasi-provokasi yang saya sebutkan di dalam jawapan awal tadi ialah mestilah kalaulah balik kepada konteks kepada ayat suci al-Quran dengan tanpa niat ada di sana pendekatan memahami atau mempelajari ataupun di sana pokok besarnya ialah soal keikhlasan. Jadi, sudah ada beberapa kes yang terdahulu, yang diambil tindakan kerana membaca ayat suci al-Quran dengan tidak berdasarkan keikhlasan dan boleh dibuktikan di mahkamah maka tindakan pernah diambil dalam kes yang terdahulu. Kemudian, saya merasakan tindakan mengukuhkan peraturan ini sentiasa kita lihat dari semasa ke semasa, bukan hanya di Mahkamah Sivil, termasuklah di Mahkamah Syariah sehingga saya sebutkan tadi.

Pihak Majlis Fatwa Kebangsaan begitu bersungguh-sungguh sehingga mengambil pendekatan apabila berlaku sahaja cerita ataupun perkembangan tentang bacaan ayat suci al-Quran dalam pentas-pentas yang tidak sewajarnya untuk yang bukan Islam, maka muzakarah fatwa telah mengambil persidangan dengan segera iaitu pada 3 Disember 2010. Ini untuk memperlihatkan betapa kita serius untuk kita menghadapi persoalan-persoalan yang seperti ini, dalam masa yang sama juga peruntukan undang-undang memberikan kebebasan untuk bagi mereka yang ikhlas walaupun bukan Islam, untuk ikhlas mempelajari dan belajar tentang Islam itu sendiri, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Puan Siti Zailah Mohd. Yusoff [Rantau Panjang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sebelum saya kemukakan soalan tambahan, saya mengalu-alukan rombongan daripada muslimah Batu Caves yang turut hadir bersama dengan kita pada hari ini.

Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan saya ialah kita bersetuju dengan dasar kerajaan untuk menjaga kesucian Islam. Akan tetapi kita kena mengingati tentang peringatan dalam al-Quran, sebagaimana firman Allah. *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim [Membaca sepotong ayat al-Quran]* Islam adalah agama rahmat untuk sekalian alam.

Jadi, sepatutnya Islam ini dijadikan sebagai agama dakwah, bukan untuk orang Melayu sahaja. Untuk semua kaum sebab kita melihat dalam al-Quran bagaimana seruan Allah kepada 'Ya aiyuhan nas' bukan sahaja orang Islam tetapi kepada seluruh manusia, tidak kira kaum, bangsa dan keturunan. Malah Islam adalah agama untuk memberikan kerahmatan untuk semua kaum dan mengajar perpaduan kepada semua bangsa. Jadi, saya ingin penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, bersedia kah Yang Berhormat Menteri untuk kita membawa Islam ini

sebagai satu mesej dakwah yang membawa orang yang bukan Islam melihat Islam cara positif. Oleh sebab apa yang dibuat oleh kerajaan hari ini menakutkan orang bukan Islam kepada Islam.

Kita lihat bagaimana disebutkan, potong itu potong ini membuatkan orang bukan Islam takut. Sedangkan Islam ini agama rahmat, agama yang cukup memberikan kebaikan kepada seluruh manusia. Jadi, saya ingin supaya pihak kementerian – bagaimana seruan Allah dalam al-Quran kepada semua ahli kitab, kepada semua manusia dan kepada semua orang supaya kembali kepada al-Quran, agar al-Quran adalah agama dakwah yang mengajar manusia kepada kebaikan dan kenapa mesti dihadkan kepada orang Melayu sahaja. Kenapa? Saya minta penjelasan.

**Mejar Jeneral (B) Dato' Seri Jamil Khir Baharum:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Rantau Panjang. Saya melihat Yang Berhormat Rantau Panjang ini terbabas sedikit daripada jawapan saya. Saya sebutkan awal tadi, saya ulang jawapan tambahan daripada Yang Berhormat Pasir Mas. Saya katakan tadi bahawa Majlis Fatwa telah mengeluarkan, muzakarah fatwa ketetapan bahkan sebelum daripada itu kita sebutkan saya ulangkan tadi bahawa orang yang ingin mempelajari, ingin mendekati untuk melihat dan sebagainya dibenarkan. Jadi, maknanya tidak timbul apa yang disebutkan tadi dan bahkan semua kita faham bahawa... [*Membaca sepotong ayat al-Quran*] Dalam konteks bukan sahaja sekadar manusia, rahmat kepada sekian alam merangkumi seluruh alamnya termasuk manusianya, binatangnya, gunungnya, airnya, bukit-bukau dan seluruhnya sekali tercakup.

Maka sebab itu kita tidak pernah menghadkan tetapi kita memahami dalam menjaga keharmonian seluruh masyarakat yang telah kita sedia maklum, bahawa dalam konteks negara Malaysia pelbagai kaum dan pelbagai bangsa dan anutan agama yang berbeza maka perlu ada di sana batas-batas untuk menentukan supaya tidak ada golongan yang saling menyalahkan di antara satu sama lain, melahirkan provokasi dan menyebabkan pergaduhan dan sebagainya. Jadi, sebab itu dalam menjaga keharmonian dan inilah kejayaan kerajaan Barisan Nasional menerajui negara sejak dari tempoh sekian lama untuk menyusun keharmonian, sehingga Yang Berhormat Rantau Panjang dan semua Yang Berhormat dapat bersidang dengan baik pada pagi ini. Inilah kejayaan kerajaan Barisan Nasional yang dinafikan oleh pihak pembangkang. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]:** Mohon penjelasan.

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Soalan tambahan Tuan Yang di-Pertua.

**Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]:** Tuan Yang di-Pertua...

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Tuan Yang di-Pertua, Kalau boleh kita bagi tambahan, Yang Berhormat Menteri hendak menjawab...

**Tuan Yang di-Pertua:** Nanti dahulu, nanti dahulu Yang Berhormat.

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Yang Berhormat Menteri sudah sedia hendak menjawab...

**Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]:** Soalan daripada orang bukan Islam Tuan Yang di-Pertua...

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

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Kita adakan perbahasan Yang Berhormat Menteri sedia menjawab, terima kasih. [*Dewan riuh*]

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]:** Mengenai...

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

**Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]:** Boleh Tuan Yang di-Pertua? Kelonggaran...

**Tuan Yang di-Pertua:** Atas dasar keterbukaan dan isu ini saya nampak mustahak, saya benarkan satu lagi soalan tambahan dan dari Ahli Yang Berhormat yang bukan beragama Islam. Sila Yang Berhormat Putatan.

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]:** Bukan Balik Pulau? [*Ketawa*]

**Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Ini kelonggaran yang paling baik bagi saya. Saya tertarik dengan kenyataan Yang Berhormat. Saya amat sokong dengan pendirian kerajaan Barisan Nasional terhadap – secara terbuka. Jadi, baru-baru ini Tuan Yang di-Pertua, kita telah mendengar berita bahawa mufti dari Perak *banning* poco-poco. Tarian yang amat popular bukan sahaja di golongan masyarakat Islam, di kawasan saya, saya sendiri menari poco-poco dan saya seronok. [*Dewan riuh*] Saya rasa Yang Berhormat Rantau Panjang pun seronok dengan tarian poco-poco ini. Saya tidak tahulah tetapi saya seronok. Apabila majlis perkahwinan Yang Berhormat, di situlah saya *enjoy* bergaul dengan pengundi-pengundi saya, gadis-gadis pun okey, tidak ada masalah. Apa pendapat Kerajaan Pusat terhadap kenyataan ataupun pendirian daripada mufti Perak ini, minta penjelasan sedikit.

**Mejar Jeneral (B) Dato' Seri Jamil Khir Baharum:** Tuan Yang di-Pertua, kalau diizinkan untuk saya menjawab walaupun soalan ini lari daripada soalan asal Yang Berhormat Pasir Mas. Kita daripada Yang Berhormat Pasir Mas baca ayat al-Quran, sekarang ini pergi poco-poco pula Tuan Yang di-Pertua. Jadi, nampak dia lari jauh. Akan tetapi apa pun kalau izinkan untuk saya menjawab...

**Tuan Yang di-Pertua:** Ini warna-warni Dewan rakyat. Kalau Yang Berhormat sudi untuk menjawab, saya tidak ada halangan.

**Mejar Jeneral (B) Dato' Seri Jamil Khir Baharum:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya akan berikan sedikit penjelasan bahawa mengikut Peruntukan Perlembagaan Persekutuan, Jadual 9 memperuntukkan bahawa agama adalah bergantung kepada kuasa negeri masing-masing. Jadi, di negeri kita ada 14 buah negeri yang mempunyai 14 orang mufti dan pihak mufti dia mengangkat untuk tujuan perbincangan di peringkat negeri masing-masing dan oleh kerana pandangan itu dibawa di Perak, pandangan ini tidak sampai ke Putatan. Oleh sebab dia bukan mufti dari Putatan, dari Perak semata-mata.

Jadual 9 ini mengizinkan untuk mufti memberikan pandangan dan diangkat kepada Dewan untuk digazetkan berdasarkan kepada perkenan daripada Duli Yang Maha Mulia Tuanku dan kemudian barulah digazet dan dijadikan undang-undang yang mempunyai kuasa untuk berdiri di atas kakinya sendiri. Jadi, ini kuasa yang ada di negeri masing-masing, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**5. Datuk Nur Jazlan Mohamed [Pulai]** minta Menteri Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar menyatakan sama ada kerajaan bercadang untuk menubuhkan sebuah badan penguat kuasa berkanun untuk menguruskan pembangunan Greater Klang Valley seperti IRDA di Iskandar Malaysia. Nyatakan nama dan peranan agensi kerajaan yang dipertanggungjawabkan untuk menguruskan pembangunan ini sekarang.

**Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar [Datuk Saravanan a/l Murugan ]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat Pulai, Greater Kuala Lumpur atau Klang Valley merangkumi satu wilayah ekonomi yang melibatkan kawasan-kawasan bagi sepuluh pihak kuasa tempatan dengan anggaran keluasan 2,793 kaki meter persegi. Termasuk Majlis Perbandaran Ampang, Kajang, Klang, Petaling Jaya, Sepang, Selayang, Shah Alam, Subang Jaya, Perbadanan Putrajaya dan Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. Pihak kerajaan tidak bercadang menubuhkan badan penguat kuasa berkanun supaya IRDA untuk menguruskan pembangunan di Kuala Lumpur untuk mengelakkan pertandingan tugas antara kerajaan tempatan dan badan-badan berkanun ini.

■1050

Buat masa ini, projek-projek pembangunan dipertanggungjawabkan kepada agensi-agensi kerajaan tertentu termasuk pihak berkuasa tempatan. Segala kemajuan projek ini dilaporkan kepada Jawatankuasa Peneraju yang dipengerusikan oleh Menteri Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar dengan wakil-wakil dari agensi persekutuan, Kerajaan Negeri Selangor dan sektor swasta. Di samping itu, kemajuan projek tertakluk kepada *Key Performance Index* (KPI) dengan izin jabatan ataupun kementerian untuk memastikan pelaksanaan yang berkesan.

**Datuk Nur Jazlan Mohamed [Pulai]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih jawapan Timbalan Menteri. Saya ada beberapa perkara yang saya khuatir. Pertama adalah peruntukan berbilion yang akan diberikan oleh Kerajaan Pusat untuk nak menjayakan projek ini. Kedua, adalah masalah-masalah yang di bawah bidang kuasa kerajaan negeri seperti tanah dan sebagainya yang perlu bagi menjayakan projek ini juga. Jadi kalau tidak ada satu agensi kerajaan yang berkuasa untuk menentukan sama ada wang tersebut telah dibelanjakan dengan betul dan kedua, masalah-masalah seperti kelulusan permohonan tanah bagi menjayakan projek-projek yang telah dicadangkan ini dapat dilaksanakan dengan cepat, maka projek *Greater Klang Valley* ini tidak akan berjaya.

Jadi soalan saya, apakah mekanisme kerajaan yang digunakan oleh kerajaan sekarang ini sekiranya ada masalah di antara Kerajaan Pusat dengan kerajaan negeri berdasarkan kepada dua-dua perkara yang saya sebutkan tadi. Apakah mekanisme yang digunakan oleh kerajaan sekarang ini untuk menyelesaikan masalah-masalah yang timbul berkenaan dengan dua-dua perkara tersebut. Terima kasih.

**Datuk Saravanan a/l Murugan:** Tuan Yang di-Pertua, kerajaan memang telah mengambil teliti dengan isu-isu yang mungkin kita akan menghadapi. Maka untuk memastikan projek ini berjaya, kerajaan telah melibatkan wakil-wakil daripada agensi-agensi Kerajaan Pusat dan juga kerajaan negeri khususnya semua PBT yang terlibat walaupun PBT-PBT terletak di negeri-negeri yang dikuasai oleh kerajaan pembangkang tetapi mereka diberi peluang untuk menganggotai dalam senarai *standing committee* dengan izin untuk memastikan program ini berjaya. Terima kasih.

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusof [Balik Pulau]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Timbalan Menteri, pohon penjelasan tadi Menteri mengatakan ada pendekatan melibatkan kelompok-kelompok tertentu dalam agenda 'Greater Klang Valley' atau 'Greater Kuala Lumpur' ini. Yang Berhormat Menteri, kita tengok di Dewan ini, Rang Undang-undang Kampung Baharu masih lagi dalam senarai, tebal, bantahan kuat, orang kampung terpaksa ambil peguam, hak mereka kan? Bantahan telah dibuat, dan Menteri pun faham tetapi seolah-olah pandangan itu tidak ada tindakan, orang kata *masuk telinga kanan keluar telinga kiri* sebab benda yang sama masih di dalam Dewan. Jadi apa yang Menteri kata tadi melibatkan pandangan, ada tindakan berdasarkan maklum balas, saya rasa saya kurang jelas. Saya rasa penduduk Kampung Baru masih lagi marah. Mohon penjelasan.

**Datuk Saravanan a/l Murugan:** Tuan Yang di-Pertua, mengenai Kampung Baru memang hampir 80% penduduk Kampung Baru setuju. Setiap pembangunan mesti ada mereka yang membantah. Walau bagaimanapun, kerajaan mengambil kira semua pandangan dan input daripada semua penduduk di Kampung Baru untuk memastikan kita menjayakan program ini. Terima kasih.

**6. Tuan Muhammad bin Husin [Pasir Puteh]** minta Menteri Kewangan menyatakan jumlah hutang perumahan di negara ini dan unjuran masa depan beban hutang rakyat berkaitan perumahan akibat kenaikan kos pembinaan rumah.

**Timbalan Menteri Kewangan II [Dato' Donald Lim Siang Chai]:** Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, nisbah hutang isi rumah kepada KDNK kekal stabil pada 75.9% pada tahun 2010. Jumlah hutang isi rumah adalah tertumpu kepada peminjaman bercagar seperti pembelian rumah kediaman dan kenderaan. Jumlah hutang pinjaman bagi pembelian harta kediaman sehingga akhir bulan Februari 2011 kekal stabil pada kadar 26.9% atau RM241.8 bilion berbanding jumlah pinjaman terkumpul dalam sistem perbankan. Pada masa yang sama,

tahap keupayaan bayar balik hutang serta isi rumah adalah kekal kukuh. Ini adalah kerana aset kewangan isi rumah yang terdiri daripada antaranya adalah deposit saham unit amanah dan pemegang ekuiti telah berkembang sebanyak 13.1% pada tahun 2010 melebihi jumlah hutang isi rumah sebanyak 2.38 kali.

Aset cair isi rumah yang merangkumi 65% daripada jumlah aset kewangan isi rumah juga kekal mencukupi dengan nisbah aset cair kepada jumlah hutang isi rumah berada pada tahap selesa iaitu 193.9%. Pinjaman tidak berbayar atau NPL serta isi rumah dengan sistem perbankan yang rendah pada RM11.2 bilion atau 2.3% pada tahun 2010 menunjukkan peminjam mampu membayar hutang pinjaman mereka. Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat juga, sepanjang tempoh tahun 2005 hingga tahun 2010, harga rumah di Malaysia telah mencatatkan pertumbuhan di antara 1.5% hingga 6.2%. Kenaikan ini adalah sejajar dengan peningkatan permintaan berikutan pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pendapatan isi rumah.

Selain itu, kenaikan harga bahan input pembinaan seperti batu bata, besi dan keluli serta harga tanah juga mempengaruhi harga rumah. Walaupun terdapat peningkatan dalam harga rumah, nisbah pinjaman bagi rumah kediaman kekal stabil antara 26.2% dan 27.5% daripada tahun 2006 hingga tahun 2010. Kadar pinjaman rumah kediaman dijangka terus kekal stabil berikutan pelaksanaan pelbagai projek di bawah Program Transformasi Ekonomi atau ETP yang dijangka akan berupaya meningkatkan pendapatan rakyat dan seterusnya mengekalkan keupayaan untuk memiliki rumah. Bank Negara Malaysia telah mengumumkan pelaksanaan nisbah maksimum *loan to value* atau LTV sebanyak 70% bagi kemudahan pembayaran rumah ketiga pada 3 November 2010 untuk menyokong pasaran harta tanah agar terus stabil dan mampan di samping memastikan orang ramai akan terus mampu untuk membeli rumah di Malaysia.

Pelaksanaan nisbah LTV ini dijangka dapat mengurangkan aktiviti pelaburan yang berlebihan serta kegiatan spekulatif dalam pasaran harta kediaman yang telah mengakibatkan peningkatan yang lebih tinggi di lokasi tertentu. Selain itu, penempatan standard pembelian yang lebih bertanggungjawab oleh institusi-institusi perbankan juga telah dilaksanakan dengan menggalakkan praktis-praktis yang konsisten dalam penilaian kapasiti individu untuk membayar balik hutang sebelum kemudahan pembiayaan tersebut diberikan serta memastikan produk kewangan yang ditawarkan menepati keperluan mereka. Kerajaan juga telah memperkenalkan satu skim khas iaitu Skim Rumah Pertamaku bagi mengurangkan beban kewangan golongan muda yang menghadapi masalah kos sara hidup dan harta kediaman yang tinggi di lokasi tertentu di Malaysia.

Di bawah skim ini, pekerja swasta yang berumur 35 tahun ke bawah layak memohon pinjaman melalui 25 buah bank termasuk institusi kewangan Islam bagi membeli rumah yang berharga antara RM100,000 hingga RM220,000. Bagi golongan berpendapatan tidak lebih daripada RM3000 sebulan, pembiayaan 100% akan diberikan. Kerajaan melalui Cagamas

Berhad akan menjamin bayaran pendahuluan sebanyak 10%. Oleh itu, skim ini akan membolehkan golongan tersebut memiliki rumah pertama mereka dengan segera.

■1100

Tuan Yang di-Pertua, arah aliran dan perkembangan pinjaman kepada sektor isi rumah termasuk pinjaman bagi rumah kediaman akan sentiasa dipantau. Juga kerajaan akan mengambil mereka yang bersesuaian bagi memastikan tahap hutang isi rumah berada pada tahap yang berpatutan dan keupayaan bayar balik hutang kekal. Sekian.

**Tuan Muhammad bin Husain [Pasir Puteh]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sekarang ini kita lihat bahawa contohnya di bandar-bandar ataupun di kawasan-kawasan tertentu. Telah mewujudkan suatu masalah kewangan yang besar kepada pengguna ataupun peminjam-peminjam beli rumah ini. Iaitu yang akibatnya semacam kerajaan tidak ada suatu kawalan yang menyeluruh terhadap pemaju-pemaju perumahan ini. Akhirnya banyak rumah yang tidak terjual dan juga ialah projek-projek yang terbengkalai. Tuan Yang di-Pertua, apa yang saya ingin sebutkan di sini seperti yang dinyatakan oleh Menteri berkenaan tadi adakah kerajaan dapat memastikan projek Rumah Pertamaku ini yang dinyatakan tadi ialah tidak dijadikan hanya sebagai suatu ataupun tidak dipolitikkan semata-mata untuk menarik undi.

Ini kerana kita kena pastikan bahawa supaya generasi baru kita ini tidak menanggung hutang akibat tidak dapat membayar hutang rumah tadi. Ini kerana selain daripada kita mengemukakan program ini ataupun skim ini, kerajaan dapat memastikan bahawa pengguna berkenaan ataupun generasi baru kita itu ialah orang yang betul-betul bukan sahaja dapat membeli dan memastikan supaya dia dapat membayar dengan betul. Kalau tidak kita sekali lagi dibebankan oleh beban hutang perumahan kepada generasi kita. Terima kasih.

**Dato' Donald Lim Siang Chai:** Terima kasih Yang Berhormat dari Pasir Puteh. Memang saya setuju dengan apa yang dinyatakan. Rumah di tempat-tempat tertentu harga itu memang tinggi sedikit yang tadi telah dijelaskan oleh Yang Berhormat Menteri Perumahan. Dia yang pakar dalam bidang ini. Memang Kementerian Kewangan melalui Bank Negara akan kerjasama dengan Kementerian Perumahan supaya kita menjaga harga rumah kediaman di kawasan tertentu terutama sekali di bandar. Kita akan ambil tindakan supaya agar itu dalam tahap yang berpatutan.

Tadi Yang Berhormat ada sebut Skim Rumah Pertamaku memang itu ada satu program yang baik untuk orang muda. Saya sudah buat penjelasan tadi dan kita memang hendak semua rakyat di Malaysia ada rumah sendiri. Itu memang adalah hasrat rakyat dan kerajaan Barisan Nasional kita akan membantu mereka.

**Dato' Haji Lilah Yasin [Jempol]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Dasar kementerian yang membenarkan warga negara asing membeli rumah yang bertanah telah menyebabkan harga rumah dalam negara kita meningkat begitu tinggi. Ini telah pun memberikan persaingan yang hebat kepada rakyat dalam negara ini untuk memiliki rumah dan menanggung

kos yang begitu tinggi. Apakah pihak kementerian ingin mengkaji semula dasar ini supaya warganegara asing hanya dibenarkan untuk membeli rumah *strata title* sahaja?

**Dato' Donald Lim Siang Chai:** Terima kasih Yang Berhormat. Memang cadangan ini kementerian akan bincang dengan agensi-agensi yang berkenaan. Kita akan bincang dan buat keputusan pada masa akan datang.

**Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]:** Soalan tambahan ringkas Tuan Yang di-Pertua, ringkas.

**Tuan Yang di-Pertua:** Lain kali saya beri peluang.

7. **Dato' Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]** minta Menteri Kewangan menyatakan apakah langkah-langkah yang sedang diambil oleh kerajaan untuk meningkatkan bank-bank Islam yang mempunyai modal-modal berbayar yang tertinggi di negara ini kerana keupayaan institusi-institusi kewangan Islam ini untuk mengambil bahagian dalam pembiayaan projek-projek adalah terhad kerana faktor kekurangan modal yang mana boleh menjejaskan kedudukan Malaysia sebagai hab kewangan Islam.

**Timbalan Menteri Kewangan II [Dato' Donald Lim Siang Chai]:** Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Yang Berhormat kerajaan sentiasa berusaha untuk meningkatkan daya saing dan keupayaan bank-bank Islam supaya setanding dengan bank-bank konvensional tempatan. Pelbagai strategi dan langkah yang telah dilaksanakan antaranya ialah:-

- (i) memastikan bank-bank Islam di Malaysia mempunyai modal berbayar yang kukuh sekurang-kurangnya RM300 juta. Syarat minimum yang diperkenalkan sejak tahun 2009 ini telah meningkatkan keupayaan bank-bank Islam untuk menjadi lebih berdaya saing. Ketika ini terdapat tujuh buah bank Islam yang mempunyai modal asas atau *capital base* melebihi RM1 bilion. Tahap modal ini membolehkan bank-bank Islam meneroka peluang baru pelbagaikan komponen pembiayaan dan pelaburan. Di samping itu bank-bank Islam juga membenarkan untuk menerima deposit daripada institusi perbankan Islam atau bank-bank induk sekiranya modal berbayar mereka tidak mencukupi untuk membiayai projek berskala besar;
- (ii) membuka pasaran domestik menerusi langkah liberalisasi kewangan Islam. Langkah liberalisasi yang diperkenalkan sejak tahun 2009 membolehkan bank-bank Islam memanfaatkan kepakaran pengetahuan dan teknologi asing untuk memperluaskan operasi ke pasaran baru. Bagi tujuan ini bank-bank Islam diberi *flexibility* untuk menjalin perkongsian strategik dengan peserta asing menerusi kenaikan hak ekuiti asing sehingga 70% tertakluk kepada syarat perkongsian strategik tersebut. Mempunyai modal berbayar minimum sebanyak USD1 bilion

dengan matlamat untuk mengekalkan kedudukan Malaysia sebagai pusat kewangan Islam antarabangsa. Beberapa buah bank Islam domestik kini bergerak aktif di peringkat antarabangsa khususnya dalam pasaran sukuk sejajar dengan langkah liberalisasi ini; dan

- (iii) menawarkan lesen bank Islam mega dengan modal berbayar USD1 bilion kepada institusi perbankan antarabangsa. Kehadiran bank-bank Islam berstatus mega yang mempunyai kapasiti yang besar dapat memenuhi keperluan pembiayaan projek-projek berskala tinggi iaitu domestik dan antarabangsa. Inisiatif ini akan memperkukuhkan kedudukan Malaysia sebagai hab kewangan Islam antarabangsa terunggul. Untuk makluman Yang Berhormat jumlah pembiayaan bank-bank Islam sehingga Disember 2010 ialah sebanyak RM162.1 bilion. Di mana 19.3% digunakan untuk pembiayaan berskala melebihi RM50 juta. Sekian.

**Dato' Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Timbalan Menteri. Dalam satu kajian yang dibuat oleh McKenzie & Co. pada tahun lepas, menunjukkan bahawa keuntungan institusi kewangan Islam beberapa pasaran dilaporkan merosot dengan agak teruk kalau kita bandingkan dengan bank-bank konvensional. Salah satu daripada faktornya adalah seperti faktor modal berbayar yang agak rendah dan kekangan untuk bank-bank Islam ini untuk lebih berkembang. Saya bangkitkan soalan ini hendak melihat bahawa kedudukan kita ini sebagai hab pembiayaan kewangan Islam bukan sahaja di rantau ini tetapi juga di dunia. Malah dilaporkan *Islamic Bank of Asia* yang dimiliki oleh *DBS Bank of Singapore* juga mengalami kerugian lebih daripada SGD77 juta pada tahun 2006.

Jadinya soalan tambahan saya walaupun tadi Timbalan Menteri ada menyatakan mengenai prestasi yang elok yang ditunjukkan oleh bank-bank Islam tempatan. Pada pandangan Yang Berhormat Menteri, adakah institusi kewangan kita ini akan mengalami satu masalah yang serupa. Kita tidak mahu ia terjadi seperti IBA ini ataupun adakah kita juga berpotensi untuk mengalami masalah yang serupa untuk masa hadapan? Terima kasih.

■ 1110

**Dato' Donald Lim Siang Chai:** Terima kasih Yang Berhormat dari Parit Sulong. Untuk makluman Yang Berhormat, sejak tahun 1993 Kerajaan Malaysia memperkenalkan Skim Perbankan Islam dan juga Akta Bank Negara Malaysia 2009, mengiktiraf kewangan Islam sebagai sebahagian daripada sistem kewangan negara bagi meningkatkan lagi kedudukan kewangan Islam di Malaysia.

Pada masa ini negara kita mempunyai 17 buah Islamic bank. Tujuh buah *Islamic investment bank*, empat buah *international Islamic bank*, enam buah *Islamic development*

*financial institution*. Pada hujung tahun 2010, jumlah aset *Islamic banking* adalah 20.6% jumlah aset *banking* negara. Memang di arena antarabangsa, Malaysia juga adalah sebuah negara yang telah mengeluarkan sukuk yang terbesar di dunia dan telah diiktiraf sebagai sebuah negara yang telah memberi sumbangan yang besar dan membangunkan perbankan Islam. Kita telah dipuji oleh banyak negara dan juga industri perbankan.

Kenyataan yang dikeluarkan oleh Syarikat McKenzie dan juga apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat tadi, kita akan ambil pandangan serius dengan apa yang dikatakan itu. Buat masa ini di negara kita dengan kepakaran dan pengalaman kita, memang kita tidak menghadapi masalah yang dibangkitkan tadi. Kita memang akan selalu melalui Bank Negara memberi kawalan yang berpatutan. Sekian.

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Bolehkah Yang Berhormat menerangkan kepada Dewan yang mulia ini cara dan formula yang digunakan oleh 17 buah bank Islam di negara ini, iaitu formula untuk kadar *interest*. Kalau kadar-kadar *interest* cara Islam ini berbanding dengan *interest* untuk bank-bank lain yang bukan Islam, ini *conventional interest*. [Disampuk] Tuan Yang di-Pertua, banyak kacaulah itu dan mengganggu.

**Tuan Yang di-Pertua:** [Ketawa] Yang Berhormat Kepong sudah lama dalam Dewan Rakyat ini. Seharusnya Yang Berhormat Kepong tahu...

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Ya, selalu. Kita hendak bincangkan mengenai *interest* untuk ala *Islamic banking* dan *conventional banking* itu...

**Datuk Ir. Haji Idris bin Haji Haron [Tangga Batu]:** Tuan Yang di-Pertua, kalau Yang Berhormat Kepong tidak tanya, biar saya tanyalah. Bank Islam tidak ada *interest* Yang Berhormat Kepong. Macam mana hendak kira *interest*?

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Ala Islam. Jadi Yang Berhormat Tangga Batu tak tahulah apa Islam atau bukan Islam. [Dewan riuh][Ketawa]

**Tuan Yang di-Pertua:** Sila, sila teruskan Yang Berhormat Kepong.

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Mintalah, minta. Saya akan terus menyusuli soalan ini di dalam Dewan yang mulia ini.

**Dr. Dzulkefly Ahmad [Kuala Selangor]:** Tuan Yang di-Pertua.

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

**Dato' Donald Lim Siang Chai:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat dari Kepong. Dia pakar dalam kulit. Memang saya pun hendak belajar bersama dengan Yang Berhormat dari Keponglah sebab untuk membangunkan perbankan Islam, Bank Negara telah menubuhkan dua pusat pendidikan perbankan Islam iaitu Pusat Pendidikan Kewangan Islam Antarabangsa (INCEIF) dan Akademi Pendidikan Syariah Antarabangsa dalam Kewangan Islam (ISRA). Memang Yang Berhormat kalau berminat boleh pergi belajar bersama dengan saya supaya kita boleh jawab soalan dan kita faham, okey?

**[Soalan No. 8 – Y.B. Puan Teo Nie Ching (Serdang) tidak hadir]**

**9. Datuk Mohd. Nasir Ibrahim Fikri [Kuala Nerus]** minta Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani menyatakan apakah tindakan kerajaan untuk mengawal dan memulihkan sumber laut di pesisir Pantai Timur yang semakin pupus angkara penggunaan pukot tunda yang tidak terkawal dan pencerobohan nelayan asing.

**Timbalan Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani I [Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum]:** Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Yang di-Pertua, langkah-langkah yang diambil bagi mengawal dan memulihkan sumber di pesisir pantai adalah seperti berikut:-

- (i) membina tukun penghalang pukot tunda bagi menghalang dan mengurangkan aktiviti pencerobohan pukot tunda di kawasan tertentu seperti di kawasan larangan perikanan dan kawasan perikanan tradisi iaitu Zon A, lebih kurang dalam jarak lima batu nautika daripada pantai;
- (ii) menubuhkan Komuniti Pengurusan Sumber Perikanan (KPSP) yang terdiri daripada masyarakat nelayan bersama-sama mengurus sumber perikanan dan mengurus sumber yang ada;
- (iii) menerapkan konsep amalan perikanan yang bertanggungjawab melalui kempen pendidikan dan kesedaran kepada nelayan;
- (iv) penguatkuasaan di laut khususnya pencerobohan bot pukot tunda dan pencerobohan *vesse/s* nelayan asing kepada Agensi Penguat Kuasa Maritim yang telah mula beroperasi mulai 30 Oktober 2005 dan akan bertindak sebagai Agensi Penguat Kuasa Maritim tunggal di negara ini menjelang tahun 2011.

**Datuk Mohd. Nasir Ibrahim Fikri [Kuala Nerus]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Soalan saya, apakah kerajaan tidak bercadang untuk membatalkan pembekuan lesen-lesen nelayan pantai yang bergantung hidup dengan hasil tangkapan harian supaya apabila mereka ini berlesen, mereka dapat menikmati kemudahan-kemudahan, insentif-insentif dan juga subsidi minyak yang diberikan oleh kerajaan. Mereka juga ada mendapat elaun bulanan RM200 yang diberikan oleh kerajaan kerana ini juga boleh mengurangkan kos tangkapan dan juga menambah pendapatan nelayan pantai. Terima kasih.

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Terima kasih Yang Berhormat. Mengenai pembekuan lesen kelas A ini, memang telah dibuat sejak dari tahun 1982 lagi. Walau bagaimanapun kita akan mengkaji dari semasa ke semasa mengikut keperluan. Untuk pengetahuan Yang Berhormat, jumlah lesen yang kita keluarkan di seluruh negara iaitu lesen A, B dan C adalah sebanyak 48,745 lesen.

Untuk pengetahuan Yang Berhormat, dari jumlah itu lesen kelas A ialah 40,741. Maknanya satu jumlah yang amat besar. So, sekarang ini kita demi untuk menjaga sumber alam, maka kita terpaksa menghadkan lesen ini.

Di samping itu juga akhir-akhir ini apabila kerajaan kita meluluskan elaun sara hidup, sudah ramai di antara mereka yang minta lesen ini adalah yang terdiri daripada nelayan-nelayan pantai. Nelayan-nelayan *part time* iaitu ada daripada cikgu, ada posmen dan sebagainya. Apabila saya pergi ke Langkawi, apabila berdialog dengan mereka, yang datang berjumpa saya itu ialah posmen. Posmen pun ada juga yang minta lesen kerana ada RM200 ini. So kerana itu, kementerian terpaksa berhati-hati. Walau bagaimanapun, kita akan kaji balik supaya mereka yang betul-betul nelayan akan diberi lesen ini.

Selain daripada itu juga, kita menggalakkan sekarang ini iaitu ada satu skim yang dinamakan Skim Transformasi Nelayan iaitu kita gabungkan nelayan pantai ini dengan tiga lesen nelayan pantai.

#### ■1120

Kita bagi satu lesen untuk satu bot yang lebih besar, di mana kita membenarkan mereka meminjam sehingga RM100,000 sehingga maksimum RM500,000 untuk menyediakan bot yang lebih besar. Ini adalah cara bagaimana kita hendak membantu nelayan-nelayan pantai untuk menambahkan pendapatan mereka.

**Tuan Nga Kor Ming [Taiping]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Sektor perikanan merupakan di antara sumber makanan yang amat penting untuk bekalan makanan rakyat Malaysia memandangkan tanah air kita mengimport RM30 bilion untuk makanan pada tahun lepas. Soalan saya dibahagikan kepada dua bahagian tentang soalan asal. Pertama, baru-baru ini Jabatan Perikanan dan Lembaga Kemajuan Ikan telah menetapkan satu dasar baru untuk mengenakan syarat mutlak kepada semua kapal-kapal kelas B dan kelas C agar memasang alat pengesan satelit atau dengan kata lain kotak hitam, untuk mengesan jejak langkah kapal-kapal tersebut.

Bagaimanapun, amalan baru ini telah menerima bantahan dan kritikan daripada warga nelayan khususnya mereka dikehendaki membeli semua alat pengesan elektrik daripada satu syarikat di mana namanya adalah Maritime Automation Sdn Bhd. Maka, saya hendak bertanya, alat pengesan satelit ini, apakah jaminan untuk melindungi keselamatan nelayan kita daripada pencerobohan nelayan asing? Ini kerana ia bernilai daripada RM4,000 sehingga RM6,000 untuk setiap kapal dan ini merupakan satu beban yang berat.

Kedua, mengapa hanya ada satu syarikat sahaja diberikan hak untuk membekal dan monopoli? Adakah *open tender* pernah dikenakan sebagai sebahagian daripada transformasi ekonomi kerajaan? Soalan kedua adalah, pada tahun 2009, di mana sewaktu Menteri Pengangkutan telah pun mengumumkan... [Disampuk] Kabinet telah meluluskan untuk mengatasi

masalah sumber tenaga di sektor perikanan, *vessel-vessel* kelas B dibenarkan untuk mengupah pekerja asing, tetapi sehingga kini tidak dilaksanakan. *[Disampuk]* Sabar dahulu. *[Dewan riuh]*

Ini adalah kebajikan nelayan dan saya rasa Yang Berhormat Timbalan Menteri menjawab dua soalan iaitu mengapa hanya Maritim Automation dan bilakah dasar untuk mengupah pekerja asing dilaksanakan untuk mengatasi kekurangan sumber tenaga khususnya *vessel* kelas B? Terima kasih.

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Terima kasih Yang Berhormat. Soalan tadi yang saya jawab ialah untuk menjaga sumber perikanan. Sebab itu kita hendak menggunakan *vessel tracking* ini, supaya pencerobohan-pencerobohan oleh nelayan-nelayan daripada kelas A dan kelas B ini tidak masuk ke kawasan-kawasan tradisi ini. Saya selalu ke laut, Yang Berhormat. Minggu lepas pun saya ada pergi ke laut. Saya pergi ke Sungai Dulang dengan nelayan-nelayan pantai dan tengok sendiri bagaimana pukat tunda masuk ke kawasan pantai. Jadi sebab itu kita kena ada *vessel tracking* ini. Jadi soal ini adalah untuk menjaga kepentingan 40,000, bukan hanya 1,000 tetapi 40,000 nelayan pantai. Daripada nelayan yang saya sebut daripada 8,000 di kalangan mereka ini ialah *vessel-vessel* yang besar. Oleh sebab itu kita terpaksa pasang *vessel tracking* walaupun RM4,000...

**Tuan Nga Kor Ming [Taiping]:** Isu open tender.

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Saya ingat RM4,000 ini perkara kecil daripada subsidi minyak yang kita berikan yang lebih besar daripada itu. Saya ingat takkan mereka tidak boleh mengeluarkan RM4,000.

Berkenaan dengan syarikat ini, saya akan tengok bagaimana. Saya pun tidak ada bukti lengkap buat masa sekarang ini. Saya akan mengambil tindakan sekiranya ada satu syarikat sahaja. Saya hendak tahu bagaimana. Saya tidak ada maklumat bersama saya dan saya akan berikan jawapan secara bertulis.

**Tuan Nga Kor Ming [Taiping]:** Boleh minta jawapan bertulis?

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Saya berikan jawapan bertulis.

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Jadi mengenai dakwaan Yang Berhormat mengenai Menteri Pengangkutan dahulu, memang tidak ada dasar, tidak ada keputusan yang dibuat untuk membenarkan nelayan-nelayan kelas B, setakat ini belum ada. Saya ingat maklumat daripada Menteri itu mungkin salah faham atau beliau tidak mendapat maklumat yang tepat. Tidak ada. Terima kasih.

**Datuk Seri Panglima Wilfred Mojilip Bumburing [Tuaran]:** Tuan Yang di-Pertua, ini isu penting dan saya memohon untuk satu soalan tambahan.

**Tuan Yang di-Pertua:** Ya, sila Yang Berhormat Tuaran, soalan tambahan dari Sabah.

**Datuk Seri Panglima Wilfred Mojilip Bumburing [Tuaran]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Beberapa Ahli:** *[Menyampuk]*

**Tuan Yang di-Pertua:** Nelayan banyak juga Ahli-ahli Yang Berhormat. Sila Yang Berhormat.

**Datuk Seri Panglima Wilfred Mojilip Bumburing [Tuaran]:** Tuan Yang di-Pertua, ini isu mengenai dengan pengawalan sumber ikan di pesisir pantai di Sabah. Masalah di Sabah ini bukan sahaja tertumpu kepada pencerobohan kapal-kapal tunda tetapi juga masalah bom ikan. Mereka ini telah berada di Sabah dan pengeboman ikan ini bukanlah dibuat oleh orang tempatan tetapi orang asing, PATI. Jadi kesannya Tuan Yang di-Pertua, ialah harga ikan di Sabah ini melambung tinggi. Sebagai contoh Yang Berhormat – kita panggil ikan di Sabah itu ikan Basung ya, Yang Berhormat Labuan?

Ikan Basung ini dahulu berharga RM2.00 tetapi sekarang berharga RM8.00. *Even the poor people cannot afford eat*, dengan izin. Jadi Tuan Yang di-Pertua, apakah tindakan kementerian mengenai dengan masalah yang besar ini? Ini kerana marin ataupun tentera laut tidak mempunyai kakitangan yang cukup untuk mengawal. Kementerian Pertanian harus mengambil alih.

Saya ingin bertanya kepada kementerian, di Sabah ini ada satu sistem – ini sungai Tuan Yang di-Pertua – yang dikenali sebagai 'tagal' lah. Ia sangat berkesan iaitu memelihara sumber ikan di sungai dan ini penglibatannya melibatkan masyarakat tempatan. Bolehkah ini diguna pakai di tepi laut? Ini kerana Tuan Yang di-Pertua, di Filipina sudah ada. *The local communities are involved in protecting the resources* dengan izin dan di Sabah ini sudah diterima pakai serta dihormati tagal ini. Bolehkah kementerian mengambil inisiatif supaya sistem ini diperkenalkan untuk memelihara sumber ikan kita yang semakin pupus agar pengeboman ikan ini dapat dihalang? *The people must be involved*. Terima kasih.

**Dato' Wira Mohd. Johari bin Baharum:** Terima kasih Yang Berhormat. Tadi di dalam jawapan saya, saya sudah menyebut berkenaan dengan penguatkuasaan di laut ini. Sekarang penguatkuasaan di laut mengenai pencerobohan, salah laku dan sebagainya, ia dibuat oleh APMM. APMM yang sekarang ini diberikan kuasa sepenuhnya dan kebanyakan daripada *vessel* yang dahulunya dipunyai oleh jabatan-jabatan lain termasuklah Jabatan Perikanan, semua *vessel* kita telah serahkan kepada APMM. *So* sekarang kita di kementerian hanya menjaga sumber, *more on* menjaga, *preserve* sumber perikanan ini. Oleh sebab itu cadangan Yang Berhormat tadi memang sesuai lah.

Jika kita tengok di Langkawi sekarang ini, kita banyak menggalakkan nelayan terutama sekali komuniti nelayan terlibat dengan menjaga sumber alam ini dengan membina – *term* nya mungkin lain, di Kedah dipanggil tuas iaitu dibina rumah ikan yang kita minta nelayan buat. Baru-baru ini saya ke Yan minggu lepas, saya tengok sumber ini memang baik. Kita ada lebih kurang 70 tuas yang dibina di dalam laut dan ini telah memberikan hasil yang baik. Saya tengok dia pergi memancing daripada pagi sehingga petang, mereka mendapat hampir 100 hingga 150 kilogram

ikan tenggiri yang besar-besar. Memang lah sekarang ini Kementerian Pertanian di bawah Jabatan Perikanan memang melihat perkara ini sebagai satu perkara yang serius.

Oleh sebab itu di dalam *rolling plan* yang kedua ini, yang akan dibentangkan tidak lama lagi, di antara perkara yang kita titik beratkan ialah untuk membina tukun-tukun di kawasan-kawasan persisiran pantai. Jadi Jabatan Perikanan sekarang sedang memohon di dalam *rolling plan* untuk mendapatkan peruntukan yang lebih besar bagi tujuan tersebut. Terima kasih.

*[Soalan No. 10 – Y.B. Dato' Seri Ir. Mohammad Nizar bin Jamaluddin (Bukit Gantang) tidak hadir]*

*[Soalan No. 11 – Y.B. Datuk Juslie Ajirol (Libaran) tidak hadir]*

**12. Tuan Amran bin Ab. Ghani [ Tanah Merah ]** minta Menteri Luar Negeri menyatakan sama ada kerajaan menyokong atau tidak terhadap cadangan pembangunan bersama di kawasan Spratly dengan negara berkaitan dan apa alasan jika tidak menyokong.

**Timbalan Menteri Luar Negeri I [Tuan A. Kohilan Pillay a/l G. Appu]:** Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Tanah Merah di atas soalan yang dikemukakan. Seperti yang telah dimaklumkan di dalam Dewan yang mulia ini pada persidangan yang lepas, wujud tuntutan bertindih kawasan maritim dan tuntutan bertindih ke atas ciri-ciri geografi di kawasan maritim seperti pulau, terumbu dan sebagainya yang terletak di kawasan Laut China Selatan. Tuntutan bertindih di Laut China Selatan ini melibatkan Malaysia, Vietnam, Brunei Darussalam, Filipina dan juga Republik Rakyat China.

■1130

Kawasan yang dirujuk seperti Spratly dari segi geografi ia terletak di bahagian Selatan Laut China Selatan. Merujuk kepada persoalan yang dikemukakan oleh Yang Berhormat Tanah Merah, sukacita dimaklumkan bahawa pembangunan bersama, *joint development* merupakan satu langkah sementara yang boleh diambil oleh negara-negara yang terlibat di dalam kawasan tuntutan bertindih untuk bekerjasama dalam mengeksplotasikan sumber-sumber semula jadi di kawasan tuntutan bertindih.

Contohnya, pembangunan yang bersama adalah seperti di kawasan pembangunan bersama Malaysia–Thailand, Malaysia–Thailand Joint Development Area. Untuk makluman Yang Berhormat selanjutnya tidak ada sebarang cadangan pembangunan bersama secara khusus di kawasan laut pantai Sabah dan Sarawak di Laut China Selatan dikemukakan oleh mana-mana negara kepada Malaysia pada masa kini. Dalam masa yang sama, sebarang cadangan pembangunan bersama dengan negara lain di kawasan Laut China Selatan perlu diperhalusi dengan sewajarnya.

Tuan Yang di-Pertua, dalam masa yang sama, sukacitanya saya ingin memaklumkan bahawa isu berhubung tuntutan ke atas pulau-pulau dan terumbu di kawasan Laut China Selatan

ditangani berasaskan kepada semangat dan aspirasi yang terkandung di dalam *Declaration on Conduct of Parties in South China Sea* (DOC) yang ditandatangani oleh negara-negara ASEAN dan Republik China pada 4 November 2002.

Melalui deklarasi ini pihak-pihak yang mempunyai tuntutan bertindih di Laut China Selatan bertekad untuk menyelesaikan pertelingkahan dan perbalahan berhubung tuntutan wilayah maritim bertindih di Laut China Selatan dan mencari penyelesaian secara damai melalui jalan perundingan tanpa menggunakan kekerasan. Usaha-usaha juga diambil bagi membina keyakinan di antara negara-negara yang terlibat.

Malaysia sentiasa peka dengan isu-isu yang melibatkan tuntutan bertindih ke atas pulau-pulau dan wilayah Malaysia. Usaha sentiasa dilaksanakan demi mengukuhkan tuntutan Malaysia ke atas ciri-ciri geografi di kawasan maritim berkenaan. Malaysia sentiasa mewujudkan rundingan dua hala dengan negara jirannya bagi membataskan sempadan maritim di kawasan di mana belum ada lagi perjanjian sempadan maritim. Malaysia berpendirian bahawa tuntutan bertindih wajar diselesaikan melalui meja rundingan dan rujukan kepada pihak ketiga seperti Mahkamah Keadilan Antarabangsa (ICJ) atau Tribunal Timbang Tara adalah merupakan opsi terakhir di dalam mencari penyelesaian. Sekian.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat sesi pertanyaan-pertanyaan bagi jawapan lisan berakhir.

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

### USUL

#### **WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN DIBEBASKAN DARIPADA PERATURAN MESYUARAT**

**11.33 pg.**

**Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan [Dato' Wira Chor Chee Heung]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan;

“Bahawa mengikut Peraturan Mesyuarat 12(1) Majlis Mesyuarat pada hari ini tidak akan ditangguhkan sehingga jam 7.30 malam dan selepas itu Majlis Mesyuarat akan ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi hari Khamis 7 April 2011.”

**Timbalan Menteri Pelajaran I [Datuk Dr. Wee Ka Siong]:** Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

**Tuan Yang di-Pertua:** Terima kasih Ahli-ahli Yang Berhormat. Sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis untuk diputuskan. Masalahnya ialah usul seperti yang dikemukakan tadi hendaklah disetujui.

Usul dikemuka bagi diputuskan; dan disetujui.

**RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT****RANG UNDANG-UNDANG LEMBAGA KEMAJUAN  
PERINDUSTRIAN MALAYSIA (PEMERBADANAN) (PINDAAN) 2011****Bacaan Kali Yang Pertama**

Rang undang-undang bernama Suatu Akta untuk meminda Akta Lembaga Kemajuan Perindustrian Malaysia (Pemerbadanan) 1965; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri I [Dato' Mukhriz bin Tun Dr. Mahathir]; dibaca kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

**RANG UNDANG-UNDANG****RANG UNDANG-UNDANG JURUANALISIS MAKANAN 2010****Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

Aturan Urusan Mesyuarat dibaca bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguh atas masalah, "Bahawa Rang Undang-undang ini dipertimbangkan dalam Jawatankuasa sekarang". **[5 April 2011]**

***Majlis bersidang dalam Jawatankuasa.***

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

Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa.

**Fasal-fasal 1 hingga 48 -**

**Tuan Pengerusi:** Sila Yang Berhormat Pendang.

**11.35 pg.**

**Dato' Dr. Mohd. Hayati bin Othman [Pendang]:** Terima kasih Tuan Pengerusi. Saya ingin menyentuh tentang fasal 27(1), iaitu pemotongan nama oleh sebab kelemahan fizikal atau mental. Memang kita tahu dalam Bahagian II ia mempunyai Jawatankuasa Kajian Semula Perubatan.

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

**Dato' Dr. Haji Mohd. Hayati bin Othman [Pendang]:** Akan tetapi saya ingin mendapat penjelasan daripada kementerian apakah dasar yang akan digunakan oleh Jawatankuasa ini.

Apabila disebut kelemahan fizikal ini maknanya apakah dari segi pancaindera ataupun anggota. Jika sekiranya mereka ini cacat dari segi anggota memang tidak sesuailah kita hendak mengatakan mereka itu terpaksa dipotong nama disebabkan oleh kelemahan fizikal. Akan tetapi kalau kecacatan pancaindera mungkin dia boleh kita terima sebagai alasan untuk memotong nama mereka daripada menduduki pendaftaran juruanalisis makanan ini. Jadi saya minta jawapan daripada pihak kementerian.

Kedua, berhubung dengan apa yang saya sentuh semalam, Bahagian yang VI iaitu yang ke-33 dan 34. Ini berhubung dengan pendaftaran secara *fraud*. Kalau kita lihat daripada rang undang-undang ini mereka yang mendaftar secara *fraud* dikenakan denda tidak melebihi RM100,000 dan juga penjara lima tahun. Akan tetapi mereka yang langsung tidak berdaftar tetapi menipu hanya didenda sebanyak RM20,000 dan juga dua tahun. Maknanya kalau macam ini lebih baik kita tidak payah daftar dan tipu daripada mendaftar secara tipu. Jadi saya minta penjelasan daripada pihak kementerian.

Ketiga, berhubung dengan ke-38, Bahagian IV, iaitu seseorang pegawai diberi kuasa untuk menjalankan kuasa di bawah seksyen ini hendaklah mengemukakan kad kuasanya apabila diminta. Kenapakah kita mengemukakan kad kuasa setelah diminta. Kenapakah tidak ditunjukkan kad kuasa terlebih dahulu sebelum membuat pemeriksaan. Ini kerana kita bimbang sesuatu mungkin akan berlaku kepada pegawai tersebut jika sekiranya ia tidak mengemukakan bahawasanya ia ada berkuasa untuk membuat pemeriksaan.

Jadi harap mendapat penjelasan juga daripada kementerian. Akhir sekali 46(1), iaitu berhubung dengan kuasa Menteri untuk mengecualikan. Kalau kita lihat di Bahagian A dan juga Bahagian B, disentuh tentang institut pengajian tinggi dan juga industri-industri mengenai analisa makanan bagi kegunaan sendiri. Jadi saya rasa kalau industri, mungkin dalam industri makanan ini takkanlah dia hendak buat analisa untuk kegunaan dia sendiri. Tentulah dia buat analisa untuk buat makanan untuk dijual kepada orang ramai.

Jadi kenapakah kita tidak mengecualikan kesemua IPTA, IPTS dan juga organisasi yang menjalankan R&D mengecualikan mereka semua ini daripada juruanalisis mereka berada di dalam pendaftaran juruanalisis ini. Sekian Tuan Pengerusi, terima kasih.

**Tuan Pengerusi [Datuk Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Telok Intan, selepas itu Menteri menjawab. Yang Berhormat Telok Intan, Yang Berhormat Kepong seterusnya Menteri menjawab.

**11.39 pg.**

**Tuan M. Manogaran [Telok Intan]:** Terima kasih Tuan Pengerusi. Saya ada beberapa komen mengenai beberapa seksyen. Pertama saya nampak ramai di antara Yang Berhormat – Yang Berhormat menggunakan perkataan juruanalisis berbanding dengan juruanalisis. Adakah ia lebih sesuai jika kita panggil akta ini sebagai Undang-undang Juruanalisis Makanan sebab rang

undang-undang ini lebih menjurus kepada personaliti iaitu seseorang yang menjawat jawatan Juruanalisis Makanan yang berdaftar.

■1140

Sama seperti peserta doktor-doktor di bawah *Medical Act* dan peguam-peguam di bawah Akta Guaman. Jadi, mungkin Yang Berhormat Menteri boleh ambil kira cadangan saya untuk pinda tajuk daripada 'Juruanalisis' Makanan kepada 'Juruanalisa' Makanan. Oleh sebab ramai Yang Berhormat menggunakan perkataan 'juruanalisa'.

Seterusnya, saya ingin menyentuh di antara seksyen 2 dan seksyen 3 rang undang-undang ini di mana di seksyen 2 yang mengatakan ahli kimia berdaftar ertinya seseorang yang didaftarkan di bawah Akta Ahli Kimia 1975. Akan tetapi di seksyen 3 akta ini tidaklah terpakai bagi ahli kimia yang didaftarkan di bawah Akta Ahli Kimia 1975. Apakah rasional di antara seksyen 2 dan seksyen 3 yang merupakan bercanggah tetapi mungkin Yang Berhormat Menteri ada penjelasan.

Seterusnya, saya mendapati seksyen 36 iaitu *body of corporate*, badan berkanun seksyen 36 di rang undang-undang ini ia menyatakan kesalahan yang dilakukan oleh pertubuhan-pertubuhan perbadanan. Ia mengatakan jika sesuatu pertubuhan perbadanan melakukan sesuatu kesalahan di bawah akta ini. Saya rasa seksyen ini tidak relevan di sini atau tidak boleh diterima pakai sebab akta ini adalah untuk individu. Saya percaya, individu.

Jadi, siapakah badan pertubuhan perbadanan yang boleh membuat kesalahan di bawah akta ini. Jadi saya ingin meminta penjelasan jika didapati wajar seksyen ini dibatalkan ataupun dipinda sebab saya rasa rang undang-undang ini adalah sama seperti *Medical Act* dan *Legal Profesional Act*, dengan izin. Jadi, ia untuk mengawal kualiti dan sistem pendaftaran juru analisa makanan. Jadi, siapakah perbadanan yang akan didapati salah jika ia menjurus kepada seseorang individu sebagai seorang profesional juru analisa makanan. Saya pohon penjelasan ataupun pohon seksyen ini dipandang balik untuk dibatalkan.

Seterusnya Tuan Pengerusi, saya ingin menyentuh mengenai - saya dapati tiada seksyen untuk kesalahan iaitu *offences section* yang terperinci. Mungkin pihak kementerian boleh ambil contoh daripada sekali lagi *Medical Act 1971*, dengan izin, untuk dapat - di situ ada *offences* yang terperinci. Di rang undang-undang ini ia menyebutkan Juruanalisis Makanan yang berdaftar. Jadi, jika saya memanggil diri saya sebagai seorang Juruanalisa Makanan tanpa menggunakan perkataan berdaftar, jadi bolehkah saya amal sebagai seorang Juruanalisa Makanan. *Can I practice as a Food Analysis*, dengan izin, *without using the word 'registered'*.

Jika kita nampak *Medical Act 1971* ia adalah keseluruhan, jadi kita boleh ambil contoh daripada *Medical Act* untuk membawa perubahan kepada rang undang-undang ini supaya ia lebih konsisten sebab ia adalah satu rang undang-undang yang membuat regulasi terhadap seseorang profesional juru analisa makanan. Seterusnya, seksyen 38. Saya tidak setuju dengan kuasa-kuasa yang diberikan kepada pegawai yang boleh membuat *search*. Sebab pegawai ini

adalah seorang pegawai yang diberi kuasa oleh menteri dan dalam seksyen 37 definisinya adalah pegawai ini adalah seorang kakitangan kerajaan. Jadi, bolehkah kita membenarkan seseorang pegawai di bawah seksyen 38 untuk hanya masuk dan rampas barang-barang untuk membuat pemeriksaan. Tidakkah perlu pegawai tersebut untuk pergi ke mahkamah untuk mendapat perintah mahkamah dahulu.

Kalau kita tengok Kanun Acara Jenayah di mana pihak polis pun mesti pergi ke mahkamah di bawah seksyen 54 hingga 65 - Kanun Acara Jenayah, pihak polis pun mesti pergi ke mahkamah untuk mendapat perintah untuk *reasonable suspicion* untuk membuat penyerbuan dan geledah barang-barang yang dimaksudkan di dalam akta ini. Jadi, bolehkah kita jika saya boleh pohon untuk membuat satu pindaan di mana seseorang pegawai itu jika ada *reasonable suspicion*, dengan izin, perlu dan harus mendapat perintah daripada Mahkamah Majistret seperti terkandung di Kanun Acara Jenayah.

Sebab barang-barang makanan seperti ini tidak akan menjejaskan ataupun tidak adalah dalam suatu situasi *emergency* saya rasa. Jadi, mereka bolehlah dalam satu atau dua hari mendapat perintah mahkamah di bawah Kanun Acara Jenayah sebab Kanun Acara Jenayah adalah akta ataupun undang-undang yang *general* yang boleh dipakai untuk situasi seperti ini. Dengan itu, saya pohon untuk cadangan saya diambil kira oleh Yang Berhormat Menteri ataupun penjelasan diberi mengapa tidak boleh diambil kira. Terima kasih.

**Tuan Pengerusi [Datuk Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat Kepong.

**11.46 pg**

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Tuan Pengerusi, fasal 43 dan fasal 46. Di sini dengan rang undang-undang kita tahu individu tanpa tauliah yang didapati mengeluarkan laporan analisis makanan bagi produk makanan untuk jualan umum boleh didenda sehingga RM50,000 atau penjara sehingga tiga tahun atau kedua-duanya sekali jika sabit kesalahan bagi kali pertama. Dengan demikian, kita sekarang ada fasal 43 dan 46. Saya tidak tahulah macam mana ini akan dilakukan kerana walaupun ada Yang Berhormat yang menyatakan ini seperti itu Yang Berhormat Telok Intan menyatakan seperti itu ubat-ubat dan sebagainya tetapi bagi saya makanan itu lebih menyeluruh, lebih sukar daripada ubat terutamanya kerana ada dua kementerian yang terlibat yang kadang-kadang bertindih kuasa.

Malah, tidak ada langkah-langkah yang seragam dan ada perbezaan. Di sini misalnya, fasal 43(1) ketua pengarah boleh dengan keizinan bertulis pendawa raya mengkompaun apa-apa kesalahan yang dilakukan oleh mana-mana orang di bawah akta ini atau peraturan-peraturan yang dibuat di bawah akta ini dan yang ditetapkan oleh menteri sebagai suatu kesalahan boleh kompaun dengan membuat suatu tawaran bertulis kepada orang itu untuk mengkompaun kesalahan itu apabila dibayar kepada ketua pengarah atau mana-mana orang yang diberi kuasa

secara bertulis oleh ketua pengarah apa-apa amaun yang tidak melebihi 50% daripada denda maksimum, maka kesalahan itu dalam apa-apa masa yang dinyatakan dalam tawaran itu.

Tuan Pengerusi, ini memang di dalam bahasa undang-undang memang rumitlah. Kadang-kadang tidak merupakan bahasa Inggeris pula, dia sangat rumit, bertindih-tindih dan rumit, ini bahasa peguam, bahasa undang-undang. Bagaimana Yang Berhormat, kita dapat melaksanakan fasal 43 dan juga fasal 46. Itu kuasa menteri untuk mengecualikan- menteri boleh melalui perintah yang disiarkan dalam warta mengecualikan dan sebagainya.

#### ■1150

Ini pun saya nampak bahasanya sangat rumit dan dengan ini saya berharap Yang Berhormat dapat menjawab, kerana Tuan Pengerusi, yang pentingnya saya sering melihat apabila seseorang disiasat, kadangkala susah kita hendak dapatkan maklumat kerana mereka tidak mahu mengeluarkan maklumat itu. Oleh sebab itu kita perlu ada hukuman dan peraturan yang lebih ketat untuk menyelesaikan masalah-masalah menggunakan atau menjual makanan yang tidak sesuai untuk khalayak ramai, sekian terima kasih.

#### 11.50 pg.

**Timbalan Menteri Kesihatan [Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin]:** Terima kasih Tuan Pengerusi, terima kasih Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian di peringkat Jawatankuasa ini yang telah menyentuh beberapa perkara mengenai rang undang-undang ini. Yang Berhormat Batu Gajah telah membangkitkan beberapa isu berkaitan Rang Undang-undang Juruanalisis Makanan 2010. Untuk makluman Yang Berhormat, rang undang-undang ini bertujuan untuk mengawal amalan dan tingkah laku Juruanalisis Makanan dan bagi memastikan rang undang-undang dapat dilaksanakan dengan berkesan dan menepati tujuan akta ini, penjawat awam iaitu Juruanalisis Makanan yang berpengalaman dan berkemahiran akan dilantik untuk menguatkuasakan undang-undang ini. Rang undang-undang ini memberi fokus utama terhadap *regulatory* dan pengawalseliaan amalan Juruanalisis Makanan.

Dalam hal ini, skop rang undang-undang ini tidak boleh dikelirukan dengan skop Akta Makanan 1983. Segala perkara yang menyentuh mengenai keselamatan dan kualiti makanan adalah diperuntukkan di bawah Akta Makanan 1983. Mengenai isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Batu Gajah berkenaan dengan pematuhan dan kegagalan mematuhi garis panduan yang dikeluarkan oleh Majlis Juruanalisis Makanan Malaysia merupakan kesalahan di bawah fasal 22, saya ingin menjelaskan Yang Berhormat bahawa fasal 22 hendaklah dibaca dengan fasal 5(1)(g) rang undang-undang ini. Fasal 5(1)(g) rang undang-undang memperuntukkan kuasa kepada Majlis untuk mengeluarkan garis panduan bagi menentukan tatacara dan kaedah ujian analisis makanan yang akan digunakan Juruanalisis Makanan berdaftar.

Garis panduan yang dikeluarkan hanya untuk menentukan tatacara dan kaedah ujian analisis makanan di mana ia amat penting bagi memastikan tatacara dan kaedah analisis yang

digunakan oleh Juruanalisis Makanan berdaftar adalah seragam. Ini bermaksud setiap tatacara dan kaedah analisis yang digunakan oleh semua Juruanalisis Makanan berdaftar yang menjalankan analisis di semua makmal awam dan swasta, adalah mengikut garis panduan yang sama, yang telah ditetapkan oleh Majlis. Dengan adanya garis panduan ini, akan memastikan standard amalan juruanalisis adalah di tahap yang sama. Ini dapat mengelakkan sebarang keputusan analisis makanan yang berbeza di antara satu makmal dengan makmal yang lain, sekiranya tatacara dan kaedah analisis yang digunakan adalah berbeza.

Dengan itu, kredibiliti keputusan analisis yang dikeluarkan oleh Juruanalisis Makanan berdaftar dapat dijamin bagi mengelakkan keraguan dan pertikaian *discrepancy* dengan izin oleh mana-mana pihak. Ahli-ahli Yang Berhormat, maka mana-mana Juruanalisis Makanan yang gagal mematuhi garis panduan yang dikeluarkan oleh Majlis mengenai tatacara dan kaedah ujian analisis makanan, merupakan kesalahan di bawah fasal 22(2) dan boleh dikenakan denda tidak melebihi RM10.000 atau dipenjarakan selama tempoh tidak melebihi satu tahun ataupun kedua-duanya sekali. Garis panduan tidak dapat dilampirkan bersama rang undang-undang ini kerana ini merupakan perkara operasi dan teknikal yang perlu diubah dari semasa ke semasa. Sekiranya garis panduan dijadikan sebahagian rang undang-undang ini, setiap pindaan kepada garis panduan ini perlu mendapat kelulusan Parlimen dan ini akan mengambil masa yang panjang untuk dikuatkuasakan.

Maka ini adalah tidak praktikal untuk dimasukkan sebagai sebahagian daripada rang undang-undang ini. Ini harus diserahkan kepada Majlis yang mempunyai kepakaran yang arif di dalam bidang ini untuk menentukan tatacara dan kaedah ujian analisis makanan. Kita harus meyakini keupayaan Majlis yang terdiri daripada pakar yang berkemahiran dalam bidang analisis untuk menentukan amalan terbaik bagi profesion, bagi menyediakan garis panduan mengenai tatacara dan kaedah ujian analisis makanan menurut skop rang undang-undang ini. Isu kedua adalah mengenai...

**Puan Fong Po Kuan [Batu Gajah]:** Minta penjelasan. Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri atas penjelasan tersebut. Apa yang saya cuba bangkitkan semalam berkenaan garis panduan mengapa kuasa diberi kepada Majlis dan tidak dijadikan sebahagian rang undang-undang, *point* yang saya bangkitkan ini sama dengan apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Telok Intan sebentar tadi, menyatakan ia adalah satu kesalahan kalau langgar garis panduan, kalau langgar peraturan. Tadi Yang Berhormat kata ia boleh didenda dan boleh dipenjarakan. Akan tetapi tiada kandungan, apa yang dikatakan kesalahan. Jadi, saya rasa ia sepatutnya menjadi sebahagian daripada rang undang-undang ini, jadi pihak Parlimen Dewan Rakyat ini boleh meneliti kewajarannya menjadikan sesuatu tindakan itu sebagai satu kesalahan.

Ini sebab ia boleh didenda dan boleh dipenjarakan. Jadi, *point* yang saya bangkitkan semalam, sama dengan Yang Berhormat Telok Intan bangkitkan. Semua kata kesalahan kalau langgar garis panduan, langgar peraturan. Akan tetapi apakah yang menjadikan ianya satu

kesalahan, tidak ada dalam sini. *[Merujuk buku rang undang-undang]* Itu *point* nya, Yang Berhormat boleh bagi alasan, operasi, teknikal ambil masa tetapi ini melibatkan seseorang boleh dipenjarakan tetapi tidak dinyatakan apakah tindakan yang akan menjadikan ia satu elemen kesalahan, itu *point* nya, terima kasih.

**Tuan Pengerusi [Datuk Ronald Kiandee]:** Yang Berhormat, saya cuma *highlight* kan peraturan mesyuarat, pada peringkat ini semua pindaan terhadap cadangan, butiran dalam rang undang-undang seharusnya dikemukakan dalam bentuk notis oleh mana-mana Ahli Parlimen, terima kasih.

**Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin:** Terima kasih Yang Berhormat Batu Gajah, saya sekali lagi ingin menegaskan kepada Yang Berhormat, garis panduan itu adalah garis panduan yang dibuat oleh Majlis. Daripada itu, garis panduan tersebut akan merangkumi perkara-perkara yang berkaitan dengan amalan juruanalisis. Untuk pengetahuan Yang Berhormat juga, perkara ini perlu dipertimbangkan dan dibincangkan di peringkat Majlis. Kita tidak akan mempunyai keupayaan untuk menyenaraikan perkara-perkara tersebut di atas alasan yang saya sebutkan tadi Yang Berhormat. Sekiranya ia dimasukkan sebagai sebahagian rang undang-undang ini, dan sekiranya ada pindaan yang dibuat terhadap garis panduan tersebut, ianya akan memerlukan perkara itu dibentangkan di Parlimen dan ini akan menyebabkan proses penguatkuasaan akan dilewatkan.

Jadi, atas alasan itu Yang Berhormat, kita melihat bahawa kita perlu mempunyai kepercayaan kepada pihak Majlis, mengupayakan pihak Majlis untuk memberikan garis panduan bagi profesion ini, bagi menentukan apakah perkara yang perlu dilakukan dan tidak boleh dilakukan. Dari segi penalti pun Yang Berhormat, kita telah menetapkan, saya kata sekali lagi, fasal 22 telah menetapkan bahawa akan menjadi satu kesalahan sekiranya garis panduan yang dikeluarkan Majlis mengenai tatacara, saya tekankan sekali lagi, tatacara dan kaedah ujian analisis makanan dipertikaikan. Jadi, Yang Berhormat, izinkan saya untuk meneruskan mengenai persoalan fasal 38 juga telah memperuntukkan kuasa kepada pegawai yang diberi kuasa untuk memasuki premis, memeriksa dan menyita dokumen dan sebagainya bagi maksud menjalankan pemeriksaan dan juga siasatan. Perkara ini telah disebut oleh Yang Berhormat Batu Gajah dan Yang Berhormat Telok Intan.

#### ■1200

Sebagaimana yang telah saya nyatakan semasa memperkenalkan rang undang-undang ini, tujuan rang undang-undang ini adalah untuk mengawal selia amalan juruanalisis makanan supaya dapat menjamin semua laporan analisis makanan hanya dikeluarkan oleh juruanalisis makanan yang berdaftar dan mempunyai perakuan amalan tahunan yang sah serta mematuhi garis panduan tatacara dan kaedah ujian analisis makanan yang dikeluarkan oleh Majlis seperti mana fasal 5(1)(g).

Bagi maksud ini adalah menjadi tanggungjawab pegawai yang diberi kuasa untuk menjalankan pemeriksaan secara rutin ke atas premis di mana juruanalisis makanan berdaftar sedang menjalankan analisis makanan. Dengan itu, adalah tidak munasabah untuk mendapatkan waran bagi pegawai diberi kuasa menjalankan tugas harian tersebut. Tanpa kuasa yang khusus, pegawai yang diberi kuasa tidak dapat memasuki mana-mana premis untuk melakukan pemeriksaan rutin bagi memastikan juruanalisis makanan mematuhi rang undang-undang ini.

Berhubung dengan kuasa memasuki premis bagi maksud siasatan di bawah Fasal 38, kuasa ini adalah setakat mana yang perlu sahaja untuk pegawai yang diberi kuasa untuk menjalankan penguatkuasaan. Kuasa yang diperuntukkan di rang undang-undang ini sebagaimana yang dinyatakan dalam fasal 38(1)(a) hingga (e), berbeza dengan apa Suruhanjaya Pencegahan Rasuah Malaysia (SPRM) 2008 yang mana kuasa seperti menangkap, kuasa menahan dan kuasa memintas komunikasi tidak diperuntukkan di bawah rang undang-undang ini. Maka kuasa yang diperuntukkan di bawah rang undang-undang ini adalah tidak seluas kuasa di bawah Akta SPRM 2008 dan hanya setakat mana yang perlu menguatkuasakan rang undang-undang ini.

Keputusan untuk memasuki premis, memeriksa dan menyita apa-apa dokumen perlu dilakukan dengan kadar segera untuk memperoleh bukti tentang kesalahan yang disyaki dilakukan di premis berkenaan. Kelengahan untuk berbuat demikian akan menggagalkan penguatkuasaan di bawah rang undang-undang ini. Maka segala aduan yang dibuat oleh mana-mana orang awam sukar dibuktikan memandangkan bukti boleh dialihkan atau dimusnahkan sekiranya waran diperlukan. Ini akan menjejaskan aktiviti penguatkuasaan demi kepentingan awam.

Fasal 38 juga memperuntukkan bahawa pegawai yang diberi kuasa, hanya boleh memasuki premis untuk melakukan pemeriksaan jika mempunyai alasan yang munasabah untuk mempercayai bahawa sesuatu kesalahan telah dilakukan. Ini bermakna Yang Berhormat, pada pendapat pegawai itu adalah perlu dan berdasarkan maklumat yang diterima sebelum dia membuat keputusan untuk memasuki premis. Peruntukan yang serupa juga telah diperuntukkan di bawah undang-undang bertulis yang sedia ada contohnya di seksyen 4 Akta Makanan 1983. Sekiranya berlaku penyelewengan kuasa oleh pegawai yang diberi kuasa, tindakan tatatertib boleh diambil terhadap pegawai tersebut berdasarkan Peraturan-Peraturan Pegawai Awam (Kelakuan dan Tatatertib 1993) memandangkan mereka merupakan penjawat awam.

Selain itu, mana-mana orang awam yang membuat aduan kepada mana-mana agensi penguatkuasaan tentang penyelewengan pegawai diberi kuasa di bawah Akta Perlindungan Pemberi Maklumat 2010. Mana-mana agensi penguatkuasaan yang menerima aduan itu, hendaklah menjalankan siasatan dan melaporkan hasil siasatan kepada ketua jabatan pegawai yang melakukan penyelewengan bagi membolehkan ketua jabatannya mengambil tindakan terhadap pegawai tersebut. Maka, rangka perundangan yang sedia ada adalah cukup untuk

mengawal dan mencegah penyelewengan kuasa oleh mana-mana agensi penguatkuasaan. Tambahan pula, Menteri boleh membatalkan pelantikan pegawai yang diberi kuasa ini jika dibuktikan dia telah melakukan penyelewengan.

Mengenai isu ketiga yang dibangkitkan berkenaan dengan tempoh penggantungan secara sementara pendaftaran seseorang juruanalisis makanan berdaftar yang tidak disebut di bawah fasal 24(3). Saya ingin memperjelaskan bahawa tempoh masa tidak ditetapkan kerana rang undang-undang ini bertujuan untuk memberikan budi bicara kepada Majlis untuk menentukan sama ada pendaftaran seorang juruanalisis makanan perlu digantung atau sebaliknya. Sekiranya perlu Majlis akan menentukan tempoh masa penggantungan pendaftaran itu, berdasarkan tahap keseriusan salah laku juruanalisis makanan tersebut. Sekiranya tempoh masa ditetapkan melalui rang undang-undang ini, ia akan mengehadkan penggunaan budi bicara Majlis dan juruanalisis makanan berkenaan akan digantung bagi tempoh yang telah ditetapkan walaupun melakukan kesalahan yang kecil dan berkemungkinan tidak setimpal dengan kesalahan yang dilakukan oleh dirinya.

Di bawah fasal 30, mana-mana juruanalisis makanan yang tidak berpuas hati dengan perintah penggantungan atau tempoh penggantungan yang dikenakan oleh Majlis, boleh merayu kepada Menteri. Oleh yang demikian, rang undang-undang ini telah memperuntukkan hak untuk didengar kepada juruanalisis makanan.

**Datuk Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]:** Yang Berhormat Timbalan Menteri, boleh bertanya sedikit? Saya kurang berpuas hati dengan saranan tadi iaitu menggantung juruanalisis makanan ini walaupun kesalahan kecil. Bayangkan kalau manusia tetap manusia. Dia akan melakukan kesilapan. Jadi, janganlah pula kesilapan kecil, dia digantung, merayu kepada Menteri. Kadang-kadang rayuan ini pun, jumpa Menteri bukan senang juga dia hendak berjumpa. Surat kadang-kadang ada yang hilang. Jadi, mengakibatkan dia kehilangan kerja dan sebagainya. Dia pun ada keluarga juga. Jadi, mungkin kita boleh ubahsuai sedikit dan ada isteri-isteri juga seperti kata Yang Berhormat Padang Besar.

**Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin:** Terima kasih Yang Berhormat Kinabatangan. Oleh daripada itulah Yang Berhormat, kita telah menetapkan bahawa Majlis mempunyai budi bicara untuk menentukan berapa tempoh yang ditetapkan untuk penggantungan kepada juruanalisis-juruanalisis yang telah melakukan kesalahan.

Untuk menambah Yang Berhormat berkenaan – saya juga ingin sekali gus menjawab pada isu keempat yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat mengenai tiada tempoh masa yang ditetapkan untuk Menteri membuat keputusan terhadap rayuan yang difailkan oleh juruanalisis makanan. Di bawah fasal 30, saya ingin memperjelaskan walaupun tiada tempoh masa dinyatakan dalam rang undang-undang ini, Menteri hendaklah membuat keputusan dalam tempoh masa yang munasabah agar tidak menyebabkan kesukaran kepada juruanalisis

makanan. Kementerian bercadang untuk menetapkan tempoh masa tersebut melalui peraturan-peraturan yang akan digubal kemudian di bawah fasal 47(2)(h).

Mengenai isu kelima yang dibangkitkan berkaitan dengan fasal 40(2), perintah bertulis yang dikeluarkan oleh pegawai yang diberi kuasa menghendaki kehadiran orang yang mempunyai pengetahuan tentang kes. Perintah bertulis ini adalah perlu bagi mewajibkan kehadiran seseorang yang mengetahui sesuatu kes itu bagi membantu pegawai yang diberi kuasa menjalankan siasatan. Tanpa perintah bertulis, pegawai yang diberi kuasa tidak dapat melengkapkan siasatannya dan pegawai yang diberi kuasa tidak dapat membuat aduan kepada majistret tentang keengganan saksi untuk hadir membantu siasatan.

Mengenai isu keenam yang dibangkitkan tentang pemeriksaan orang yang mempunyai pengetahuan tentang kes, peruntukan ini adalah serupa dengan peruntukan di bawah seksyen 112 kanun prosedur jenayah. Fasal 41 memperuntukkan hak kepada orang yang diperiksa untuk enggan menjawab apa-apa soalan yang akan mendedahkannya pada pertuduhan jenayah, penalti dan juga pelucutan hak. Ini sebenarnya melindungi saksi ini daripada menjawab apa-apa soalan yang mendiskriminasikan dirinya malah sebaliknya memberikan kebebasan kepada saksi untuk memilih apa-apa soalan yang difikirkan wajar dijawab olehnya.

Tuan Pengerusi, sidang...

**Puan Fong Po Kuan [Batu Gajah]:** Minta penjelasan. Maaf Yang Berhormat Timbalan Menteri. Terima kasih atas penjelasan yang panjang lebar. Akan tetapi, saya ingin membawa Yang Berhormat balik pada Fasal 24 yang mana tiada tempoh masa diberikan sementara Majlis membuat apa-apa siasatan.

■1210

Apa yang saya pertikaikan ialah tempoh masa yang diambil untuk menjalankan siasatan itu mesti dinyatakan agar Juruanalisis Makanan itu tidak akan digantung tanpa mengetahui berapa lama ia akan digantung sementara menunggu keputusan. Itu persoalannya. Ia bukannya kerana kesalahan kecil atau besar yang mengakibatkan tidak boleh letakkan tempohnya dalam rang undang-undang ini. Apa yang saya bangkitkan siasatan mesti diadakan satu tempoh agar juruanalisis ini kalau keputusannya bahawa beliau tidak melanggar apa-apa kesalahan bahawa garis panduan atau peraturan ia tidak akan digantung bagi tempoh yang terlalu lama, itu persoalannya, okey.

Yang Berhormat Timbalan Menteri, saya masih kurang boleh memahami berkenaan fasal 40. Semalam saya ada bangkitan berkenaan perintah bertulis untuk menghendaki seseorang untuk hadir memberi maklumat berkenaan sesuatu kes. Perintah bertulis tersebut. Apakah perintah bertulis semalam Yang Berhormat Timbalan Menteri kata akan dikeluarkan oleh pegawai yang diberi kuasa. Apa yang saya bangkitkan adalah mengapa tidak dinyatakan perintah bertulis tersebut haruslah daripada seorang pegawai atau dari majlis atau jawatankuasa tatatertib atau mana-mana jawatankuasa atau pegawai yang lebih tinggi pangkatnya agar ia boleh memastikan

bahawa pegawai yang diberikan kuasa ini bukannya menyalahgunakan kuasanya atau *going on fishing expedition* dengan izin.

**Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin:** Okey terima kasih kepada Yang Berhormat yang telah membangkitkan dua isu yang perlu saya jawab sebelum saya menyentuh hal yang berkaitan dengan perkara yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat yang lain ya.

Saya ingin menyatakan di sini Yang Berhormat mengenai fasal 24 ya. Tempoh siasatan sekiranya kita menetapkan tempoh siasatan dan kita letak untuk diletakkan di bawah fasal yang berkaitan dengan rang undang-undang ini, kita akan mengalami dua perkara Yang Berhormat.

Sebenarnya tempoh siasatan ini bergantung kepada kes tersebut sama ada kes itu berat ataupun kes yang ringan dan dengan izin *straight forward*. Sekiranya kita menetapkan tempoh siasatan, contoh kita menetapkan sebulan. Adakah yang Berhormat rasakan kita memberikan keadilan atau *justice* kepada juruanalisis yang melakukan kesalahan kecil? Ini kerana kita telah tetapkan. Walaupun kes tersebut tidak serius kita telah tetapkan sebulan.

Kita sebenarnya tidak melakukan keadilan kepada beliau walaupun kes tersebut *straight forward* tetapi kita telah terikat dengan tempoh siasatan sebulan. Jadi, apa yang ingin saya nyatakan kepada Yang Berhormat tempoh siasatan bergantung pada fakta kes. Jadi, sekali lagi kita memberikan hak ini kepada majlis dan kepada pegawai yang diberi tanggungjawab untuk menyiasat kes ini. Sekiranya kita meletakkan tempoh itu agak sukar Yang Berhormat atas penjelasan saya sebentar tadi.

Untuk perkara yang disebut oleh Yang Berhormat yang berkait rapat dengan fasal 40 ya. Mengenai perintah bertulis yang seharusnya dikeluarkan oleh pengerusi majlis dan sebagainya bukan oleh Pegawai Penyiasat. Sebenarnya pegawai yang diberi kuasa juga diberikan kuasa untuk menyiasat dan sekiranya kita memberikan tidak sepenuhnya kepada beliau dan contohnya perintah bertulis ini diberikan oleh pengerusi, ianya akan sekali lagi kita dikalahkan dengan faktor masa. Apakah salahnya sekiranya pegawai ini juga diberi kuasa untuk mengeluarkan perintah bertulis. Ini kerana dia menyiasat kes yang berkait rapat dengan kes tersebut. Segalanya kembali kepada faktor masa Yang Berhormat ya. Sekiranya kita tidak menyegerakan prosedur-prosedur termasuklah mengeluarkan perintah bertulis ia akan sekali lagi kita akan mengalami masalah dari segi faktor masa.

Jadi, Tuan Pengerusi dan Ahli-ahli Yang Berhormat, saya ingin menyentuh mengenai isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Pendang mengenai fasal 46(1) iaitu kuasa Menteri mengecualikan. Kenapakah tidak mengecualikan IPTA yang menjalani R&D. Untuk menjawab kepada persoalan ini Yang Berhormat, sebenarnya kuasa Yang Berhormat Menteri untuk mengecualikan dibuat di atas semua analisis bagi kegunaan sendiri. Ini termasuklah semua IPTA yang menjalankan *Research & Development* (R&D), dengan izin dan juga badan-badan penyelidikan yang lain.

Yang Berhormat Pendang juga membangkitkan persoalan mengenai fasal 27(1). Apakah dasar yang digunakan oleh Jawatankuasa untuk memotong nama Juruanalisis Makanan yang ada kecacatan fizikal. Untuk pengetahuan Yang Berhormat, majlis hanya akan memotong nama seseorang Juruanalisis Makanan selepas kelemahan mental itu dan apabila juruanalisis itu diperiksa juga disahkan oleh Jawatankuasa Kajian Semula Perubatan bahawa juruanalisis tersebut tidak lagi berkeupayaan untuk menjalani proses analisis.

Jadi, untuk menjawab persoalan Yang Berhormat Pendang mengenai kenapa penalti kesalahan di bawah pendaftaran fasal 33 dibuat secara *fraud* lebih berat daripada kesalahan seorang juruanalisis makanan di bawah fasal 34. Untuk pengetahuan Yang Berhormat, kesalahan di bawah fasal 33 adalah lebih serius kerana Juruanalisis Makanan telah secara *fraud* menipu majlis tentang kelayakannya sehingga beliau didaftarkan. Manakala kesalahan di bawah fasal 34 dilakukan oleh seseorang yang mempunyai kelayakan dan menyamar sebagai Juruanalisis Makanan.

Yang Berhormat Telok Intan telah membangkitkan mengenai fasal 38 di mana pihak polis pun perlu pergi ke mahkamah untuk mendapatkan perintah. Beliau juga memohon untuk meminda peruntukan ini. Kita semua telah jelas bahawa pindaan memerlukan notis seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat Tuan Pengerusi sebentar tadi.

Ahli Yang Berhormat Telok Intan juga telah membangkitkan mengenai seksyen 2 dan 3 dalam rang undang-undang ini. Jawapan kementerian kepada persoalan yang dibangkitkan kerana Akta Ahli Kimia mempunyai Institut Kimia Malaysia yang berfungsi seumpama Majlis Juruanalisis Makanan Malaysia dan Institut Kimia Malaysia bertanggungjawab mengawal amalan ahli kimia berdaftar dan daripada itulah adalah wajar untuk mengecualikan ahli kimia yang berdaftar di bawah Akta Ahli Kimia daripada rang undang-undang ini.

Ahli Yang Berhormat Telok Intan juga telah membangkitkan mengenai seksyen 36(1) yang merasakan bahawa seksyen ini tidak relevan kerana akta ini adalah untuk individu dan siapakah pertubuhan perbadanan di dalam seksyen ini? Untuk pengetahuan Yang Berhormat, fasal ini di peruntukan bagi mengawal pertubuhan perbadanan iaitu syarikat-syarikat yang menjalankan operasi perkhidmatan makanan yang mengajikan Juruanalisis Makanan. Ini adalah untuk memastikan semua aktiviti yang dilakukan oleh pihak syarikat itu memenuhi kriteria ataupun perundangan yang ada dalam rang undang-undang ini.

#### ■1220

**Tuan M. Manogaran [Telok Intan]:** Yang Berhormat Timbalan Menteri, penjelasan. Tuan Pengerusi, terima kasih. Jadi, maksud Yang Berhormat Timbalan Menteri adalah seseorang ahli pertubuhan perbadanan juga adalah juruanalisis yang berdaftar mengikut akta inilah ataupun mereka boleh didapati salah jika juruanalisis yang menjadi pekerja mereka didapati salah. Saya ingin penjelasan dengan izin.

**Datuk Rosnah binti Haji Abd. Rashid Shirlin:** Saya menekankan sekali lagi Yang Berhormat. Fasal ini juga diperuntukkan untuk mengawal pertubuhan perbadanan iaitu syarikat-syarikat dan sekiranya syarikat-syarikat ini yang telah menggaji juruanalisis-juruanalisis makanan yang telah melakukan kesalahan, maka syarikat ini akan didakwa. Sekiranya mereka bersalah, mereka juga *subjected*, dengan izin kepada peruntukan-peruntukan penalti yang ada di bawah rang undang-undang ini.

Yang Berhormat Telok Intan juga telah membangkitkan mengenai juruanalisis makanan. Tema sebenar adalah analisis dan suatu amalan atau sebutan kebiasaannya tidak semestinya betul. Istilah yang betul mengikut Kamus Dewan ialah “analisis” dan bukannya “analisa”. Saya berharap itu dapat menjawab kepada persoalan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat tadi.

Persoalan Yang Berhormat Telok Intan yang telah membangkitkan mengapakah penalti tidak diperuntukkan di bawah fasal 36(1). Untuk pengetahuan Yang Berhormat, fasal 36(1) tidak memperuntukkan penalti bagi kesalahan yang dilakukan oleh pertubuhan perbadanan memandangkan ia peruntukan anggapan. Sekiranya suatu syarikat melakukan suatu kesalahan, pegawai yang memegang jawatan sebagai pengarah, pengerusi atau setiausaha atau pegawai yang lain yang seumpamanya dengan pertubuhan perbadanan itu boleh dituduh secara berasingan ataupun bersama selaras dengan peruntukan fasal 36(1)(a) rang undang-undang ini.

Yang Berhormat Pendang telah membangkitkan mengenai fasal 38(4), mengapa dikemukakan kad kuasa semasa diminta, kenapa tidak sebelum diminta. Untuk menjawab kepada persoalan ini Yang Berhormat, memang menjadi kewajipan seseorang pegawai diberi kuasa mengemukakan kad kuasanya terlebih dahulu di dalam menjalankan kuasa di bawah fasal ini. Fasal ini lebih merupakan peringatan kepada pegawai diberi kuasa untuk mengemukakan kad kuasa apabila diminta dalam keadaan sama ada dia terlupa mengemukakannya sebelum itu atau diminta semula untuk mengemukakannya oleh individu yang diperiksa.

Ahli Yang Berhormat daripada Telok Intan sekali lagi telah membangkitkan mengenai persoalan adakah juruanalisis makanan tidak berdaftar boleh menjalankan analisis makanan. Untuk pengetahuan Yang Berhormat, juruanalisis yang tidak berdaftar tidak boleh menjalankan analisis makanan. Fasal 31(1) telah memperuntukkan bahawa hanya juruanalisis makanan berdaftar dan mempunyai perakuan amalan tahunan yang sah sahaja dibenarkan menjalankan analisis makanan dan mengeluarkan laporan analisis makanan.

Tuan Pengerusi, mengenai persoalan yang telah ditimbulkan oleh Yang Berhormat daripada Kepong iaitu mengenai pertindihan kuasa dan juga pertindihan fasal 43 dan 46 sama ada ia dapat dilaksanakan dan beberapa isu yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat, saya memohon untuk menjawab secara bertulis.

Segala pandangan serta teguran yang membina yang telah diberikan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat amat saya hargai. Sebarang isu-isu yang belum diperincikan secara jelas akan

diberikan perhatian sewajarnya oleh pihak Kementerian Kesihatan dan akan kami kemukakan jawapannya secara bertulis.

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

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

**Fasal-fasal 1 hingga 48** diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang.

Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang.

***Majlis Mesyuarat bersidang semula.***

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

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

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

**12.28 tgh.**

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

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

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

**■1230**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) seksyen 405 – merosakkan, mengalih, melanggar rumah api, lampu *beacon* atau alat-alat navigasi, di mana denda dinaikkan daripada RM500 kepada tidak melebihi RM50,000 dan kenaikan ini adalah sejajar dengan kos yang terpaksa ditanggung oleh kerajaan untuk memperbaiki kerosakan sekiranya berlaku sesuatu insiden;
- (ii) seksyen 423 – kegagalan malim menunjukkan lesen yang ditauliahkan kepada kapten kapal semasa bertugas, di mana denda dipinda daripada tidak melebihi RM50 kepada denda tidak melebihi RM5,000; dan
- (iii) seksyen 465 – membuang bangkai sama ada manusia atau haiwan di pelabuhan, di mana denda dinaikkan daripada tidak melebihi RM250 kepada tidak melebihi RM10,000.

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

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

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

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

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

**Beberapa Ahli: [Bangun]**

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

**12.38 tgh.**

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

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

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

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

■1240

Itu adalah juga bertujuan untuk meminda Ordinan 1952 bagi membolehkan pemakaian kedua-dua kod tersebut di Malaysia dan kemudian diperluaskan ke Sabah dan Sarawak. Saya ingin membangkitkan tentang pindaan Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 2007. Itu kerana berpendapat bahawa pindaan yang lebih komprehensif adalah perlu ketika itu bagi memastikan tahap dan juga piawai ketika itu untuk memastikan sekuriti pelabuhan jeti di Malaysia dan kapal-kapal dapat dipastikan dan pengurusan kawalan keselamatan bagi kapal-kapal Malaysia supaya lebih cekap dan kawalan pencemaran dari kapal di kawasan perairan Malaysia lebih berkesan.

Saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Kerajaan – penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri kenapa agaknya selepas

hampir empat tahun selepas pindaan 2007 itu barulah kerajaan mahu mengambil keputusan untuk membentangkan pindaan pada tahun 2011. Apakah rasionalnya pindaan-pindaan ini tidak diperkenalkan semasa pindaan tahun 2007 lalu? Sedangkan ketika itu pindaan telah pun meliputi kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sabah dan Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 bagi Sarawak.

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

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

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

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

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

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

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

**12.45 tgh.**

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

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

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

Sekurang-kurangnya harus ditingkatkan insurans *coverage* itu yang mana akan membolehkan kerajaan sedikit sebanyak mengurangkan biaya-biaya peralihan ataupun untuk *ship wrecked removal* tersebut dapat dilaksanakan dengan baik. Kedua adalah kendalian nakhoda dan juga pelaut. Satu lagi dalam hal ini kita memang ada ALAM yang mengendalikan

hal ini. Jadi apa yang diharapkan walaupun kita ada Akademi Laut Malaysia yang cukup baik untuk mengendalikan hal ini. Akan tetapi, masalah kita, masalah pelaut kita di Malaysia masih tidak mencukupi berbanding dengan negara-negara Indonesia dan juga Philippines yang mana kebanyakan pemilik kapal yang ada di Malaysia sekarang telah pun *I mean* mengemploy atau mengambil nakhoda-nakhoda ataupun pelaut-pelaut daripada luar Malaysia.

Ini disebabkan kita sendiri *demand* yang begitu tinggi dan juga *supply* daripada *local* atau dari Malaysia tidak mencukupi. Apakah ada langkah-langkah yang terbaik untuk kita menambah lagi selain daripada ALAM yang ada sekarang seperti mana universiti-universiti lain untuk memenuhi kehendak keperluan semasa. Kita terpaksa mengadakan universiti, kolej swasta dan sebagainya. Akan tetapi, dalam hal maritim cuma satu universiti atau satu kolej sahaja iaitu Akademi Laut Malaysia yang sampai saat ini tidak mencukupi untuk *supply* kepada pemilik-pemilik kapal.

Sehinggakan negara-negara lain terpaksa menyumbang kepada kita untuk memberikan tenaga-tenaga pelaut mereka ke Malaysia yang mana kadangkala kita terpaksa membayar gaji lebih berbanding dengan apa yang ada pada hari ini. Jadi oleh itu kita mengharap adanya satu akademi laut lagi untuk menambah pelaut-pelaut yang ada di Malaysia terutamanya untuk nakhoda dan juga *engineer*, di mana dalam hal ini keperluan sekurang-kurangnya kalau kapal-kapal kecil ataupun untuk kapal yang beroperasi ini '*nil coaster*' contohnya yang paling kecil kita memerlukan empat *officer* yang mempunyai *certificate*.

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

#### ■1250

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

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

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

12.51 tgh.

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk mengambil bahagian di dalam perbahasan bagi rang undang-undang ini. Satu rang undang-undang yang

penting kerana sekeliling Malaysia termasuk Sabah dan Sarawak adalah laut. Ini bermakna perkapalan saudagar adalah penting.

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

Kalau tidak silap saya, kalau di dunia sekarang syarikat MAERSK itu, kontena *shipping* itu, perkapalan saudagar itu daripada Denmark merupakan satu syarikat yang terbesar di dunia dan juga ada pangkalan di Tanjung Pelepas. Denmark bukan satu negara yang besar tetapi mempunyai syarikat perkapalan saudagar yang terbesar di dunia, kontena dengan teknologi moden.

Kerana masa tidak cukup, saya akan mendalami beberapa perkara. Cuma, sebelum saya menyentuh beberapa perkara ini, saya berharaplah pihak kementerian pengangkutan dapat mengkaji struktur korporat untuk perkapalan saudagar di Malaysia sama ada struktur ini sesuai untuk zaman sekarang, struktur korporat untuk kepakaran saudagar dan juga pengurusan.

Kalau kita hendak bandingkan dengan negara Denmark kita mesti ada pengurusan yang baik dan pengurusan profesional yang cukup supaya kita boleh menggunakan teknik-teknik daripada teknologi baru. Di sini kita memang ada satu tahap yang tinggi juga walaupun Pelabuhan Klang ada terjejas dengan skandal PKFZ. Akan tetapi, tahap Pelabuhan Klang itu sekarang sudah meningkat kepada nombor 13 kalau tidak silap saya di dunia. Sama juga Yang Berhormat mungkin boleh memberitahu sama ada Pelabuhan Klang bernombor 12 atau 13 di dunia sekarang.

Akan tetapi ini bermakna kita mempunyai satu harapan yang cerah untuk kepakaran perkapalan saudagar. Kalau tahap Pelabuhan Klang boleh meningkat sedikit, saya tidak tahulah dengan Tanjung Pelepas sama ada masih di dalam lingkungan 20 di dunia, walhal pun kita ada *company* MAERSK di situ, kita boleh tengok macam mana mereka boleh beroperasi dengan pengurusan profesional.

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

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

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Bukan, kerana dia kacau tadi. Melanggar peraturan, mengacau dan di kawasan sendiri, Mersing dekat dengan Tanjung Pelepas, dia tidak jaga. Itu masalah. Tanjung Pelepas. Kalau kapal kontena melabuh di Singapura pada waktu pagi, dalam

tempoh 24 jam kontena boleh dikeluarkan. Akan tetapi kalau di Tanjung Pelepas, oh teruk. Kadang kala dua minggu pun tidak boleh dikeluarkan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.00 petang.***

***Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang.***

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

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

**2.32 ptg.**

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

**Tuan Yang di-Pertua:** Okey, sila teruskan.

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

Tuan Yang di-Pertua, tadi saya ada sebutkan mengenai bantuan kewangan – *specific financial or fiscal assistance*. Di sini saya hendak menanya Yang Berhormat apakah bantuan kewangan yang diberi kepada industri perkapalan? Memang penting, setakat ini walaupun kita ada industri sendiri tetapi pengurusan yang profesional itu mesti dipertingkatkan dan struktur korporat mesti diperbaiki. Itu memang dan kita perlukan bantuan kewangan supaya industri

perkapalan kita terutamanya kapal-kapal saudagar dapat mencapai satu tahap yang tinggi. Ini kerana apa yang diertikan sebagai negara maju, bermakna industri perkapalan pun maju juga. Kita dikelilingi laut dan pantai kita yang panjang di Malaysia ini dan kita perlukan kapal-kapal yang bermutu tinggi bukan sahaja untuk perdagangan tetapi untuk perkhidmatan yang lain.

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

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

Ada satu perkara lagi iaitu mengenai keselamatan. Bukan sahaja kita hendak melindungi dari segi pencemaran, insurans untuk mengelakkan atau menangani masalah kemalangan dan kita pun hendak tahu mengenai keselamatan yang boleh kita beri kepada kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia. Memang penting Tuan Yang di-Pertua. Saya melihat Ahli-ahli Parlimen pun tidak begitu memberi perhatian kepada masalah perkapalan saudagar. *[Disampuk]* Mungkin mereka tidak diberitahu oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri begitu pentingnya sebab setiap benda yang kita gunakan seperti kertas di sini, komputer atau semua yang diimport itu melalui kapal saudagar Tuan Yang di-Pertua. Semua yang ada di sekeliling Tuan Yang di-Pertua termasuk kerusi kalau diimport melalui kapal saudagar kerana kalau melalui kapal terbang memang terlalu mahal. Lebih daripada 9% benda-benda atau bahan-bahan yang digunakan adalah melalui kapal saudagar.

■1440

Sebab itu saya mengambil masa sedikit untuk membincangkan macam mana kita boleh melindungi kapal-kapal yang berdaftar di Malaysia.

**Dato' Ismail Kasim [Arau]:** *[Menyampuk]*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Kepong. Dari pandangan Yang Berhormat Kepong mengenai ancaman

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

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

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

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

■1450

Apakah yang tidak seragam kecuali Putatan? Apakah tidak seragam? Arau tidak ada masalah kerana di situ tidak ada laut.

**Datuk Ismail Kasim [Arau]:** Ada.

**Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]:** Laut mana ada, banjir ada. Banjir ada di Arau, di Padang Besar, di Arau memang banjir tetapi laut tidak ada, air sungai adalah. Apakah yang tidak seragam di antara Sabah, Sarawak dengan Semenanjung? Oleh sebab kita hendak seragamkan dan di sini, di rang undang-undang ini memberi lebih kuasa kepada pengarah laut untuk melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya menjaga keselamatan perairan Malaysia tanpa perlu menunggu waran untuk Sabah dan Sarawak. Bolehkah Yang Berhormat menerangkan apakah kelebihan kuasa ini kepada pengarah laut kita dan dengan itu Tuan Yang di-Pertua, saya berharap permintaan saya atau soalan-soalan yang saya bangkitkan dapat dijawab supaya kita sama-sama boleh memahami mengapa kita perlukan pindaan ke atas rang undang-undang. Yang pentingnya, bilangan kes pencemaran, bilangan kes pencemaran. Sekian.

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

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

**Beberapa Ahli:** *[Menyampuk]*

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

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

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

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

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

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

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

*[Ketawa]*

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

**2.53 ptg.**

**Datuk Dr. Marcus Mojigoh [Putatan]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Kepong kerana melengah-lengahkan masa. Jadi saya pendek sahaja Tuan Yang di-Pertua, ini soal satu isu yang paling popular, yang sangat-sangat ditimbulkan apabila saja kita menyentuh soal barang naik, harga barang di Sabah dan di Sarawak. Apabila kita menyentuh barang naik, ia memang melibatkan kos pengangkutan

daripada antara Port Klang dan Port Sepanggar di Kota Kinabalu. Baru-baru ini ada juga berita dalam internet soal perkara yang sama Tuan Yang di-Pertua.

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

Jadi adakah pihak kementerian menyahut keluhan-keluhan, rintihan-rintihan peniaga-peniaga di negeri Sabah ini. Saya minta pihak kementerian dapat *review* supaya kapal-kapal saudagar yang kepunyaan bukan didaftarkan di negara kita dapat membantu kita menghantar barang-barang yang diimport dari luar negara.

Walaupun sambil itu juga saya bersama-sama dengan Yang Berhormat Kepong, ini pertama kali saya bersetuju dengan Yang Berhormat Kepong. Jumlah kapal saudagar yang didaftarkan di Malaysia ini kita mesti tahu siapa punya, siapa pemiliknyanya walaupun 30% bumiputera diwajibkan dan 75% mesti warganegara Malaysia. Saya pasti banyak antara kapal-kapal ini bukan sebenarnya dimiliki oleh bumiputera. Kalau ada pun saya mahu tahu berapa peratusan yang dimiliki. Kalau itulah hasrat tujuan dasar *cabotage* ini diwujudkan di Malaysia pada tahun 1980 untuk melindungi kapal-kapal kepunyaan bumiputera, saya mahu tahu berapa kapal-kapal yang dipunyai oleh bumiputera. Kalau itulah tujuan hasrat murni kerajaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

bertumpu kepada sini, banyak barang-barang tersebut daripada Semenanjung kemudian langsung ke Sabah dan Sarawak.

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

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

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

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

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

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

Saya rasa kalau polisi ini kita adakan, peniaga-peniaga dari luar negara juga bersetuju untuk langsung datang ke Sabah ataupun ke Labuan kalau kita jadikan ia hab port supaya barang-barang ini dilonggokkan di sana dan kita *distribute within the Borneo Island*. Saya rasa kalau benda ini dapat kita laksanakan, mungkin barang-barang dari luar negara itu dapat harga yang lebih murah berbanding dengan ke Semenanjung dahulu, ke Singapura dahulu, lepas itu baru ke Sabah dan Sarawak. Terima kasih.

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

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

## ■ 1500

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

**3.00 ptg.**

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

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

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

Tuan Yang di-Pertua tentu tahu P. Ramlee dengan sinis mengatakan orang yang kaya diibaratkan seperti, "*Kapal di laut, gedung di darat*". P. Ramlee kata. Lama sudah itu. Maknanya

hendak tunjuk kaya, orang itu mestilah ada kapal di laut, gedung di darat. Maknanya kapal dahulu. Banyak kapal, kaya. Lebih banyak kapal, lebih kaya. Ini memang tepat sama sekali kerana bukan sahaja pemunya aset itu yang dikatakan ada beberapa pindaan dalam ordinan ini yang dimasukkan untuk menegakkan liabiliti, menegakkan pampasan, menegakkan bidang kuasa untuk akses kepada unit aset itu sendiri. Dimasukkan dalam rang undang-undang ini.

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

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

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

Akan tetapi *concern* ataupun minat saya, tanggungjawab saya ialah untuk melihat sekiranya ada elemen-elemen yang tidak munasabah untuk dilakukan atau diperlakukan dalam aktiviti ini. Sudah tentu kita perlu bawa peringatan supaya dapat melakukan pencegahan dengan betul. Elemen yang memasukkan, menegakkan liabiliti ini maksudnya menegakkan ataupun memikirkan tentang aspek pertanggungjawaban itu. Malapetaka mungkin berlaku terhadap transaksi ini. Maka kita hadkan dengan memasukkan liabiliti yang terhad. Kita tidak kata buka seluas-luasnya liabiliti kepada perkapalan saudagar. Siapa yang hendak menanggung atau siapa

yang sanggup membuka dirinya terdedah kepada kerugian ataupun kemungkinan berlaku malapetaka?

Maka kita hendak masukkan elemen dan hendak kita persetujuan supaya kita hadkan. Hadkan perkara ini. Perkara pampasan juga dimasukkan.

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

Kita tidak boleh tolak ke tepi. Sebagai contoh dalam ini ada dinyatakan bahawa tujuan untuk meneliti sama ada, ada aktiviti terlarang, ada bahan-bahan yang mendatangkan bahaya, malapetaka dan bahana yang menjadi aktiviti dalam aktiviti perkapalan saudagar ini. Ada dinyatakan juga. Aktiviti apa? Barang-barang terlarang. Minggu lepas Parlimen penuh orang datang kerana mengatakan rasa tidak puas hati kerana ada syarikat luar, negara asing yang dibenarkan beroperasi atas membawa, angkut barang-barang bidang yang mencemarkan, berbahaya dan menjadi ancaman kepada rakyat Malaysia seperti syarikat yang beroperasi atau berpangkalan di Australia. Syarikat 'Lynas' menjadi syarikat – kerjanya akan mengangkut melalui kapal saudagar, barang-barang yang sudah tentu tercemar dengan *rare earth* yang dikatakan nadi bumi yang mereka sendiri mengesahkan bahawa perkara ini menjadi satu ancaman besar sehingga 100 tahun kepada rakyat negara yang dibawa benda ini diangkut.

#### ■1510

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

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

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

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

Walau bagaimanapun, tidak cukup dengan takziah, perkara ini telah mendatangkan satu malapetaka, pencemaran dari segi imej dan tercalarnya kredibiliti kita kerana sekali lagi perkara ini berlaku dalam masa kita berusaha dengan kuat untuk memulihkan kepercayaan umum dan imej pentadbiran agensi-agensi penguat kuasa dalam negara kita untuk mendapat dan memulihkan kepercayaan rakyat. Tidak ada satu elemen politik dalam isu ini Tuan Yang di-Pertua.

Akan tetapi saya harap perkara ini boleh diperbetulkan dengan seberapa segera yang boleh kerana ini melibatkan satu kepentingan awam, satu kepercayaan awam secara keseluruhannya yang perlu disegerakan. Oleh sebab itu, bersempena dengan rang undang-undang ini...

**Dato' Johari Abdul [Sungai Petani]:** Boleh? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Indera Mahkota. Saya juga dihujani dengan banyak SMS yang mohon saya bertanya dalam Parlimen ini berkenaan dengan kes atau insiden seorang pegawai kastam yang dijumpai meninggal dunia semasa beliau disoal siasat dalam kawalan SPRM. Malah, ada kawan-kawan yang buat sama ada pertanyaan ataupun sindiran kepada kerajaan, saya tidak tahu. Maknanya sekarang ini kalau ada orang yang kena panggil untuk siasatan oleh SPRM, keluarga kena sediakan kain putihlah nampaknya. Sama ada balik hidup ataupun mati. Itu menunjukkan imej negara kita ini yang makin teruk. Hari itu orang politik, hari ini pegawai kerajaan, mungkin besok Ahli Parlimen yang akan dipanggil siasatan dan mungkin juga dijumpai mati.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Beberapa Ahli:** *[Menyampuk]*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tuan Yang di-Pertua:** Ahli Yang Berhormat Balik Pulau, duduk dahulu Yang Berhormat. Yang menjadi permasalahan kepada kita Ahli Yang Berhormat ialah apabila Yang di-Pertua buat keputusan, jangan lagi dipertikaikan, atas sebab kalau saya beri kelonggaran lagi, akan timbul kekecohan.

## ■1520

Itu makanya saya daripada awal-awal ingatkan. Begitu. Sekarang ini Yang Berhormat Balik Pulau pula seolah-olah menjustifikasikan bahawa apa yang disebut oleh Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Indera Mahkota itu ada kaitan dengan perkapalan sedangkan saya kata tolong jangan. Jadi, Yang Berhormat Balik Pulau seolah-olah mempertikaikan lagi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*[Dewan riuh]*

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

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

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

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

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

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

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

Di dalam protokol-protokol ini Tuan Yang di-Pertua, tidak langsung dinyatakan apakah persediaan untuk sekali gus memasukkan elemen membanteras aktiviti menghidupkan, aktiviti pelanunan dalam jalur yang melibatkan laluan kapal-kapal termasuk kapal-kapal dagang dan saudagar yang sedang kita bincangkan ini. Jadi, bersempena dengan tidak ada implikasi kewangan ini, saya rasa Yang Berhormat Balik Pulau sangat betul dan sangat tepat kerana

hendak dibincangkan ini hanyalah berkenaan dengan mempertahankan atau melindungi aktiviti kapal saudagar sahaja yang sudah tentu elemen *commercialization* dia dengan izin terlalu tinggi.

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

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

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

Dia memberi satu situasi dan antaranya Yang Berhormat Indera Mahkota bahaskan tadi kerisauan mengenai *human trafficking* Tuan Yang di-Pertua yang mana sekarang ini dilaporkan banyak pendatang dibawa melalui kapal dan hari ini pula dikaitkan dengan kebobrokan rasuah di peringkat kastam yang saya timbulkan semalam, jongkong emas RM1.8 bilion, ini satu perniagaan yang besar, *human trafficking* yang besar dan di sini ada ruang sekiranya tidak dijelaskan oleh Menteri.

Contohnya fasal ini menggambarkan dengan izin, kapal-kapal yang masuk atas dasar kononnya atas nama dengan izin, *a foreign ship while it is exercising - the right of innocent passage*, itu satu. Kedua, *the right of transit passage through straits use for international navigation*. Ketiga, *business ship of war and troopships*. Ini paling penting untuk saya, berkaitan dengan kastam, *any ship for the time being used by the government of any state for purposes of other than commercial purposes*. Kita mana tahu kapal yang kastam bawa dalam itu ada barang-barang yang - tetapi kalau ikut akta ini, kita tak boleh tahan.

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

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

diberi ruang pula untuk lebih longgar di mana dengan izin *check and balance* tadi, akauntabilitinya itu di mana.

**Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]:** Permulaannya saya dalam isu ini saya hendak katakan transaksi yang begitu besar yang mencecah hampir RM2 trilion berkenaan dengan agensi yang ada kena mengenai dengan perkapalan, ini tidak dapat ditolak sama sekali kerana ini adalah nadi utama kepada penjaan aktiviti berasaskan *trading* ataupun keluar masuk import eksport negara kita. Ini tiada siapa boleh menafikan, ini adalah fakta dan aktiviti yang berlandaskan "*keluar masuk*" ini yang dikatakan terlindung seperti yang disebut oleh Yang Berhormat Balik Pulau ini sedang memuncak sekarang. Untuk pengetahuan berkongsi, saya juga telah dibawa kepada pengetahuan saya tentang satu elemen pemalsuan *letter of credit*, surat-surat kredit yang begitu eksklusif untuk tujuan menghantar dan menerima barangan *consignment* ini Tuan Yang di-Pertua, telah lama mengambil tapak dan menjadi satu bidang yang terlalu *luxuries*, terlalu mewah kepada sesiapa yang berkait ataupun menguruskan industri ini.

■1530

Ramai rakan-rakan kita akan menunduk merasa malu kerana elemen pemalsuan *letter of credit* boleh dikatakan hampir diketahui oleh umum. Pemalsuan...

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

Selamat datang Tuan Yang di-Pertua.

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

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

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

**Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]:** Hanya orang yang ada kapal sahaja yang sanggup meluluskan undang-undang ini hari ini yang ada kepentingan dalam industri perkapalan. Saya tidak ada, perahu pun saya tidak ada Tuan Yang di-Pertua, saya tidak ada. Sebab itu saya rasa adalah penting kalau kita melihat elemen cukai yang dipungut oleh pihak yang ada kena

mengena tentang elemen import dan eksport ini. Pada tahun lepas 2010 yang dikutip oleh pihak kastam hanyalah sekitar RM39.4 bilion. Hendak dibandingkan dengan cukai asas yang dikutip oleh seluruh rakyat Malaysia melalui cukai pendapatan bernilai RM90 bilion. Tiga kali ganda. Sedangkan transaksi yang kita sebutkan tadi mencecah hampir RM2 trilion.

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

Berkenaan *letter of credit* tadi Tuan Yang di-Pertua saya memang, saya dimaklumkan perkara ini menjadi satu lubang, satu lompong yang begitu besar. Dijadikan satu perniagaan atau usaha niaga yang begitu mewah sekali. Menggunakan *letter of credit* dipalsukan dihantar melalui kapal barang tidak ada. Apa yang disampaikan di sana cuma satu kotak kosong sahaja tetapi nilai yang diisytiharkan dalam *letter of credit* itu boleh mencecah ratusan juta. Sebenarnya tidak ada barang pun yang bergerak hanyalah sekeping kertas iaitu *letter of credit*. Ini memang bersangkutan, memang dekat dengan undang-undang ataupun akta yang sedang kita, rang undang-undang yang sedang kita bincangkan ini.

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

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

Perkara terakhir saya hendak katakan ini agaknya kesilapan tulisan atau apa pun saya sekali lagi saya tidak mahu Tuan Yang di-Pertua menuduh atau Dewan ini menuduh saya

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.39 ptg.**

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

**■1540**

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

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

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

pusat persinggahan yang mempunyai segala kemudahan terkini untuk kita bersaing dengan pelabuhan-pelabuhan terkemuka di dunia ini.

Jadi, pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini yang kita melihat di antaranya adalah melibatkan kenaikan had liabiliti kepada tuan punya kapal iaitu mereka. Sekiranya berlaku kecederaan, kematian, kerosakan harta benda dan sebagainya, ini telah secara tidak langsung, pindaan rang undang-undang ini akan memberikan peruntukan kepada pemilik dan juga kepada para pelaut dalam usaha menangani beberapa isu seperti isu *wreck* ataupun kapal karam yang saya rasa juga berlaku di banyak perairan negara seperti Yang Berhormat Kepong bangkitkan tadi. Kita mempunyai pantai yang terlalu luas, yang sukar untuk dikawal. Jadi, kita perlu ada satu akta yang membolehkan kita membuat kawal selia dan pemantauan yang lebih jelas berhubung kepada ini.

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

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

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

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

**Datuk Ismail Kasim [Arau]:** Sila.

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

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

Jadi saya minta Yang Berhormat terangkan bahawa kesan sekiranya Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini tidak dipinda sebagaimana dicadangkan dalam rang undang-undang ini, ia ada atau tidak kesan-kesan sampingan yang sebenarnya lebih baik kalau tidak dipinda dari dipinda? Jadi ini yang kita mahu dari segi kebaikan. Seterusnya sedikit sahaja dan akhir sekali Tuan Yang di-Pertua. Saya juga seperti saya katakan tadi mengendalikan Pelabuhan Klang sebagai pelabuhan utama dan pusat pemunggaan utama negara di rantau ini adalah sesuatu yang amat sukar dengan kesibukan yang berlaku sama ada di East Port dan West Port dengan izin.

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

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

## ■1550

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

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

**3.51 ptg.**

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

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

Kita menggunakan Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah ini sebagai rujukan dan landasan kepada perkara berkaitan maritim dan perkapalan. Justeru itu Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini apabila diluluskan nanti, saya ingin mendapatkan kepastian daripada pihak kementerian apakah masih relevan lagi Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah 1960 yang selama ini diguna pakai di perairan Malaysia Timur iaitu di perairan Sabah dan Sarawak. Ini adalah sebab kita tidak mahu nanti apabila wujud rang undang-undang ini, ia akan menyebabkan *conflict interest* di antara kerajaan persekutuan dan negeri Sabah dan Sarawak, sebab yang paling penting apabila nanti pelaksanaan rang undang-undang ini akan dapat mengemaskinikan dan memperluaskannya lagi seterusnya memberikan impak yang baik dari segi nilai perdagangan dan kita tahu perairan negara kita ini memang dikelilingi oleh negara-negara jiran dan perlu bagi kita semua bagi memastikan rang undang-undang ini dapat memenuhi kehendak tuntutan semasa yang membolehkan dari segi pengurusan, tarif dan apa-apa juga yang melibatkan perkara-perkara dari segi *barter trade*, sebab kita nampak bagaimana BIMP-EAGA

yang sekarang ini proaktif antara negara-negara jiran yang berhampiran dengan negeri Sabah dan Sarawak.

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

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

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

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

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

**Tuan Haji Salleh Kalbi [Silam]:** Silakan.

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

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

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

■1600

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

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

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

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

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

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

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

Saya ingin mohon penjelasan yang lebih lanjut juga daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri dari segi kesannya sekiranya Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini tidak dipinda seperti mana yang telah dicadangkan dalam rang undang-undang ini. Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, berhubung dari segi rang undang-undang ini juga saya melihat dari segi pindaan-pindaan yang dibuat memang bersesuaian dengan tuntutan semasa dan keperluan-keperluan yang telah difikirkan oleh kerajaan memang perlu dan penting kepada kita semua.

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

Memang kita melihat juga dalam rang undang-undang ini ia melibatkan nelayan-nelayan terutamanya di kawasan yang memang kaya dengan penangkapan ikan di zon Pantai Timur di negeri Sabah. Saya berharap supaya- ingin mencadangkan kepada pihak kementerian bagaimana kalau pindaan rang undang-undang ini juga difikirkan di masa-masa akan datang

untuk membolehkan kita dapat mengawal dan memastikan dari segi untuk kajian-kajian secara menyeluruh.

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

Ini disebabkan, mungkin di dalam jangka masa panjang apabila dari segi pelabuhan di negara kita ini memang semula jadi dari segi kedalamannya. Kalau kita memikirkan bahawa selain daripada kita bergantung kepada aktiviti ekonomi secara tradisi mungkin dari segi aktiviti pelabuhan dan perkapalan ini suatu industri yang sebenarnya banyak dari segi pulangnya kepada negara kita. Mungkin boleh menyumbang- satu ketika dulu bila kita melihat bagaimana ketika kayu balak begitu sangat baik dari segi eksport, nilai dan sebagainya.

Mungkin oleh sebab sekarang ini kita tidak lagi memikirkan soal pelabuhan itu hanya dipakai untuk mengeksport kayu-kayan ke negara-negara lain. Akan tetapi saya ingin bertanya kepada pihak kementerian dalam jangka masa panjang dari segi industri perkapalan dan maritim ini supaya dapat difikirkan bersama.

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

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

Akan tetapi saya lihat dari segi impaknya, peluang pekerjaan kemudian cara wibawa individu itu ada suatu kelainan. Jadi, kalau boleh saya berharap supaya pihak kementerian dari segi pekerja-pekerja yang bekerja di perkapalan ataupun pelabuhan-pelabuhan kita ini dapat

dikawal dari segi nisbah. Mungkin rakyat tempatan itu kita cadangkan supaya peratusannya melebihi daripada 50%.

Oleh sebab ini juga kita tidak mahu ianya boleh berlaku masalah-masalah dari segi penyeludupan dan sebagainya. Mungkin dibangkitkan beberapa perkara yang tidak baik dan mungkin kalau kita banyak *employ*, dengan izin, ataupun mengambil pekerja daripada warga asing ataupun pekerja daripada luar negara dari segi nilai untuk mereka – nilai integriti individu itu mungkin kurang kecintaan mereka kepada negara kita.

■1610

Jadi oleh itu sebabnya saya ingin dapat penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri dari segi perancangan pihak kementerian mengenai pengambilan tenaga kerja ini, sebab kita tidak mahu masalah-masalah sosial yang boleh berleluasa di negara kita ini dan terutamanya yang kalau dari segi tenaga buruh dan tenaga kerja yang bekerja di pelabuhan-pelabuhan perkapalan di negeri Sabah ini ramai yang datang dari negara jiran kita.

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

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

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

Ini sebab masalah ini perlu kita tangani bersama untuk membolehkan masyarakat kita apa lagi jaminan yang saya sebutkan di peringkat awal tadi Tuan Yang di-Pertua BIMP-EAGA. BIMP-EAGA ini ia banyak memberikan peluang pekerjaan kepada perkapalan-perkapalan terutamanya yang medium saiz daripada Sandakan pergi Bunggau, daripada Semporna pergi kumpit semua ini Labuan pun. Labuan saya nampak memang banyak kumpit, kumpit ini bot yang

besar. Jadi “kumpit” ini sebenarnya ia kadang-kadang istilah Melayu, istilah Bajau pun boleh juga yang Labuan.

Jadi ini perlu kita mohon supaya pihak kementerian dapat merangka dari segi saiznya sebab misalnya ciri-ciri keselamatan yang perlu diambil tahu oleh kita semua sebab banyak sudah perkara yang melibatkan bot karam ini yang telah berlaku. Oleh itu kita tidak mahu berlaku lagi dan sehinggakan kalau kita ingat yang kapal daripada Kudat pergi Banggi itu yang karam dekat kawasan kita punya Yang Berhormat Timbalan Menteri. Jadi kita melihat bagaimana dari segi faktor keselamatan itu supaya dapat diambil perhatian oleh pemilik-pemilik bot ini untuk kebaikan bersama.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya berharap juga rang undang-undang ini akan memikirkan lebih lanjut lagi, iaitu tentang aktiviti perikanan kemudian melibatkan dengan mungkin rumpai laut. Kalau di negeri Sabah semakin meluas diusahakan oleh penduduk setempat dan ini juga perlu kalau boleh pihak kementerian memikirkan supaya dia tidak mengganggu dari segi peluang-peluang masyarakat setempat sebab kita tidak mahu rang undang-undang ini boleh mengganggu dari segi punca mereka untuk mencari rezeki. Di sini saya ingin menyentuh tentang Pulau Labuan yang telah kita tahu diisytiharkan sebagai *offshore financial centre* pada tahun 1990 dan bebas cukai sejak tahun 1996.

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

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

Kita berharap supaya aktiviti-aktiviti feri dan sebagainya perlu kita kembangkan semula mungkin dari segi aktiviti konsep pelancongan yang berteraskan kepada perkapalan juga perlu

kita kembangkan, dan adakah pihak kementerian memikirkan dalam perkara ini untuk membolehkan kita dapat menggunakan caj-caj perkhidmatan yang boleh mendatangkan limpahan dan keuntungan kepada pelabuhan-pelabuhan di seluruh negara ini. Ini sudah tentu kalau misalnya dapat kita kembangkan aktiviti ini ia akan meningkatkan lagi dari segi *volume* kontena yang akan diletakkan di pelabuhan-pelabuhan di seluruh negara ini terutamanya di Sabah.

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

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

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

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

■1620

Saya berharap dengan rang undang-undang ini nanti ia akan dapat membantu lagi kerajaan untuk mengemaskinikan dari segi mungkin kekurangan – bagaimana sebelum ini kalau ada kelemahan dari segi pelaksanaan, dari segi kita mengutip hasil ataupun kemudahan-

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

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

#### 4.21 ptg.

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

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

Soalan saya mohon penjelasan Menteri, adakah ini dibuat disebabkan satu tuntutan untuk mewujudkan satu suasana iklim perkapalan saudagar yang lebih terbuka ataupun yang lebih ketat? Itu satu. Kedua Yang Berhormat Menteri di peringkat dasar ini, saya pohon Menteri memberi jumlah kepada Dewan yang mulia ini, berapa sebenarnya jumlah kemalangan, kecuaihan yang terlibat di dalam industri perkapalan ini di bawah ruang lingkup maritim yang sehingga memerlukan akta sebegini diketengahkan ke tahap ini dan sehingga mahu satu pindaan yang besar sebenarnya? Terutama sekali apabila mahu terus dibawa langsung konvensyen-konvensyen antarabangsa seperti yang dikatakan di sini, Konvensyen Antarabangsa bagi

Pencegahan Pencemaran daripada Kapal 1973, dan juga dimasukkan pendekatan liabiliti-liabiliti yang mana membezakan daripada peruntukan-peruntukan yang sedia ada iaitu ordinan di Sabah dan Sarawak. Itu dari segi aspek dasar keselamatan.

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

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

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

Yang Berhormat Menteri, di peringkat dasar ini juga saya ingin memohon penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, kerana apa yang ditunjukkan baru-baru ini – walaupun di ruang yang lain dan mungkin akan berlaku di Malaysia – ialah ketika mana kita ingin membawa bantuan kemanusiaan ke Gaza, kita menggunakan kapal dagang dan sebagainya. Adakah perkara-perkara sebegini yang diandaikan di bawah peruntukan yang saya kata kelonggaran di

atas nama bukan tujuan kegunaan komersial, yang di sini juga dikatakan dengan izin, “*A foreign ship while it is exercising the right of innocent passage, the right of transit passage through straits used for international navigation*”.

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

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

■1630

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

Di sini saya lihat, ada kesungguhan untuk menaikkan jumlah penalti kepada jumlah yang lebih tinggi. Akan tetapi, perlu diingat Yang Berhormat Menteri, saya mohon penjelasan juga, adakah penalti ini setimpal dengan seperti yang saya katakan tadi, saiz ataupun keuntungan yang bakal diambil oleh pihak pengusaha? Di dalam saya bersetuju atau menyantuni saranan

teman-teman dari Sabah dan Sarawak tadi mengatakan skim fiskalnya itu, skim percukaiannya itu mestilah lebih mesra kepada pengusaha-pengusaha. Akan tetapi pada masa yang sama, Menteri perlu jelaskan sejauh mana kemesraan itu tidak dapat diambil kesempatan oleh pihak pengusaha sehinggakan aspek perundangan, aspek penguatkuasaan boleh diabaikan kerana jumlah penaltinya itu amat rendah. Dapat berjuta-juta tetapi setakat yang saya katakan tadi, setakat RM500,000, saya rasa mungkin agak kecil.

Yang Berhormat Menteri, saya juga ingin menyatakan di sini bahawa dengan wujudnya rang undang-undang ini, sejauh mana jabatan menjangkakan ia akan menyumbang kepada aspek perkapalan? Saya juga ingin bertanya penjelasan Menteri kerana di sini di peringkat *preamblenya* di katakan di sini terutama fasal 3 mengatakan;

*"Akta ini mula berkuat kuasa di negeri-negeri Sabah dan Sarawak pada tarikh yang Menteri boleh selepas berunding dengan pihak berkuasa negeri, menetapkan melalui pemberitahuan dalam warta".*

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

Yang Berhormat Menteri, saya rasa Yang Berhormat Menteri memang arif dalam hal ini apabila berbicara mengenai isu undang-undang iaitu undang-undang Semenanjung Malaysia, undang-undang Sabah dan Sarawak. Secara jelas, kerangka perundangannya ada sedikit perbezaan terutama disebabkan aspek-aspek penjajahan dan sebagainya. Akan tetapi, persoalan saya di sini, apabila yang dipohon di Dewan yang mulia ini untuk – ada perkataan di sini yang digunakan – untuk dengan izin;

*"Supaya menstandardkan undang-undang berhubung dengan nakhoda dan pelaut, kapal penumpang, garis beban dan muatan dan liabiliti empunya kapal bagi seluruh Malaysia".*

Yang Berhormat Menteri, menstandardkan undang-undang saya rasa dalam keadaan tertentu merujuk juga pada aspek-aspek dengan izin, *sovereignty*, kedaulatan Sabah dan Sarawak kerana kekangan-kekangan perundangan. Oleh sebab itu, sehingga ke hari ini, terbentuk dua persatuan undang-undang di Semenanjung dan juga di Sabah. Kita pun tahu di atas implikasi dengan izin, Akta Sivil, *Civil Acts*, ia memberikan ruang pada Sabah dan Sarawak mempertahankan beberapa penerangan-penerangan yang ditinggalkan, yang bersesuaian dengan keperluan Sabah dan Sarawak. Akan tetapi, ini akan memberikan implikasi bahawa yang Semenanjung pun sama, yang Sabah dan Sarawak pun sama iaitu menstandardkan undang-undang.

Yang Berhormat Menteri, saya juga ingin Yang Berhormat Menteri menjelaskan kepada Dewan yang mulia ini berapa banyak kes kecuaihan-kecuaihan maritim setakat ini yang berada di mahkamah? Sejauh mana setakat hari ini, sekiranya kita tidak memasukkan pindaan-pindaan

yang kita cadangkan pada hari ini, ia gagal ataupun tidak dapat ditangani dengan baik terutama daripada segi aspek kecuaiian maritim iaitu melibatkan pekerja, pelaut yang seperti saya katakan tadi?

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

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

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

**Beberapa Ahli:** [Bangun]

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

**4.37 ptg.**

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

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

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

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

#### ■1640

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

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

Soalan saya kepada pihak kementerian, apakah bentuk pampasan yang boleh diberikan kepada nelayan-nelayan pantai yang terdedah kepada perkara-perkara begini yang bukan sahaja menyebabkan mata pencarian mereka terjejas, bahkan peralatan tangkap ikan pun akan rosak.

Beberapa kali saya telah menulis kepada syarikat perkapalan dan juga kepada pihak Jabatan Laut Malaysia tetapi tiada jawapan yang diterima.

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

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

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

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

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

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

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

Jadi, kita mahu melihat supaya banyak lagi usahawan-usahawan bumiputera yang kalau boleh kita berikan insentif kepada mereka dan dapat melibatkan diri dalam usahawan ini. Terakhirnya, tentang peranan Akademi Laut Malaysia (ALAM) yang berada di Melaka. Ini satu-satunya institusi yang bukan sahaja mengeluarkan graduan-graduan yang menjadi malim, nakhoda dan juga kelasi, bahkan akademi ini memang telah terkenal dan banyak berjasa.

## ■1650

Peranan ALAM untuk meningkatkan penyertaan warga tempatan dalam industri perkapalan. Kajian oleh Maritime Institute of Malaysia pada tahun 2001 mendapati kira-kira 4.4% perjawatan dalam industri ini dikuasai oleh warga asing. Antara faktor-faktor yang menghalang penyertaan warga tempatan ialah penurunan tawaran biasiswa kerajaan untuk program *cadet-ship* dan juga kekurangan tawaran pekerjaan. Ya, sahabat.

**Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]:** Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Jadi, mengenai ALAM Yang Berhormat Jasin nyatakan tadi, memang ALAM adalah satu-satunya akademi laut yang menampung keperluan-keperluan *seafarers* ini. Akan tetapi malangnya apa yang kita lihat sampai hari ini, pelaut-pelaut dan juga nakhoda-nakhoda yang kita keluarkan masih tidak mencukupi. Apakah pandangan Yang Berhormat Jasin, kalau ALAM itu kita perbesarkan lagi dan dibuat satu akademi yang khusus bukan sahaja untuk Malaysia tetapi kita boleh mengeluarkan nakhoda-nakhoda dan juga jurutera-jurutera laut lulusan ALAM. Ini kerana ALAM ini *recognized* oleh British.

Jadi, sistem yang kita gunakan adalah British standard. Jadi, di mana-mana negara Komanwel yang mana mempunyai perkapalan, bermakna lesen yang keluar daripada ALAM tadi diterima oleh mana-mana anggota Komanwel. Ini adalah ruang kita, peluang kita untuk *supply* krew dan juga *officer* ke luar negara kalau ALAM itu betul-betul kita perbesarkan dan kita buat, kita *update* sedemikian rupa supaya kita dapat menampung keperluan-keperluan di Malaysia mahupun di luar negara. Terima kasih.

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

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

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

membanggakan tetapi mempunyai insurans dan juga khidmat undang-undang yang terbaik dan juga berpengalaman. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya menyokong.

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

#### 4.54ptg.

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

Saya telah mendengar perbahasan-perbahasan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat daripada kedua-dua pihak Dewan ini. Saya mendapati bahawa saya banyak bersetuju dengan pandangan-pandangan mereka termasuklah yang terakhir daripada Yang Berhormat Jasin dan sebelum itu Yang Berhormat Balik Pulau, Yang Berhormat Indera Mahkota dan yang lain-lainnya juga.

Akan tetapi, yang pertamanya Tuan Yang di-Pertua, yang saya ingin bangkitkan dan berkali-kali saya rasa saya bangkitkan ialah pada dasarnya rang undang-undang ini masih dalam bahasa Inggeris. Rang undang-undang ini tidak diterjemahkan ke bahasa Melayu atau bahasa Malaysia. Saya dan beberapa rakan-rakan dalam beberapa kes apabila perkara seperti ini berlaku menyebutnya, mencadangkannya dan menggesanya supaya tindakan diambil dalam kadar yang segera demi maruah negara, demi perjuangan kita hendak menjadikan bahasa Malaysia bahasa utama, bahasa kebangsaan, bahasa negara dijadikan dan diterjemahkan undang-undang ini.

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

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

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

yang berterusan kepada menjadikan bahasa Melayu bahasa rasmi yang sebenarnya dalam negara kita ini.

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

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

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

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

#### ■1700

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Dato' Kamarudin Jaffar [Tumpat]:** Ya.

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

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

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

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

Kita pinda ini kerana kita hendak menepati perkembangan dan syarat-syarat yang mungkin dikenakan kepada IMO dan lain-lainnya. Saya ingin sebaliknya bertanya apakah peranan kita dalam IMO ini? Adakah kita memainkan peranan yang aktif kalau misalnya kapal yang membawa penumpang, kapal yang berbentuk kemanusiaan seperti Marmara dalam bulan Mei tahun 2010 hanya mengangkut manusia, pegawai-pegawai perubatan, ubat-ubat dan

makanan, kapal Turki itu hendak pergi ke Gaza di Palestin yang mana negaranya kita negara Malaysia iktiraf diserang dengan komando Israel misalnya.

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

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

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

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

#### **5.09 ptg.**

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

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

#### **■1710**

Dengan sebab itu, saya ingin menjelaskan di sini bahawa di antara tujuan-tujuan yang menyebabkan kita mengadakan pindaan terhadap akta ini ialah yang penting sekali dalam

pindaan yang kita buat pada kali ini adalah bertujuan untuk menggantikan rejim liabiliti pemunya kapal sedia ada iaitu *International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships 1957* (LLSGS 1957) dengan rejim yang terkini iaitu *International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (Amendment) by the Protocol of 1996 (LLMC 1996)*.

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

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

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

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

Selain daripada itu, tujuan asal pindaan ini juga adalah untuk memperuntukkan keperluan bagi pemunya kapal menyediakan insurans atau sekuriti kewangan bagi tujuan tuntutan kematian, kecederaan dan peninggalan pelaut. Seperti mana yang kita tahu bahawa selama ini kapal-kapal kita walaupun sebahagian besar kapal-kapal kita sebenarnya khususnya

kapal-kapal komersial yang besar telah pun mematuhi peruntukan ini kerana mereka juga tertakluk kepada peruntukan ini di negara-negara lain. Kalau mereka pergi atau belayar ke negara-negara lain maka mereka tertakluk kepada peruntukan yang sama. Akan tetapi, kita harus menjadikan – mewujudkan satu perundangan selaras dengan konvensyen-konvensyen ini supaya bukan sahaja kapal-kapal kita yang mematuhi peraturan ini tetapi juga kapal-kapal asing yang datang ke negara kita.

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

Selain daripada itu, tujuan pindaan ini ialah untuk meletakkan liabiliti dan memperuntukkan keperluan insurans atau sekuriti kewangan bagi mencari, menanda dan mengalihkan *wreck* ke atas pemunya kapal. Seperti mana yang kita tahu bahawa *wreck* ataupun kapal karam ini adalah merupakan salah satu daripada masalah yang boleh menghalang ataupun menyebabkan gangguan kepada keselamatan pelayaran ataupun satu *navigation hazards*.

Sekiranya kita tidak mengenakan keperluan mandatori ini maka kerajaanlah yang terpaksa menggunakan wang rakyat ataupun menggunakan peruntukan-peruntukan kerajaan untuk mengalihkan *wreck* ini ataupun kapal karam ini. Sekiranya ianya berlaku di perairan kita. Ini merupakan satu kerugian kerana sepatutnya syarikat-syarikat ini apabila mereka dikenakan mandatori insurans maka merekalah yang bertanggungjawab untuk mengalihkannya iaitu dengan menggunakan peruntukan perlindungan insurans yang mereka beli untuk maksud tersebut.

Selain daripada itu, pindaan ini juga adalah bertujuan untuk mengemas kini kadar denda tertentu mengikut kadar semasa memandangkan bahawa seperti mana kita tahu bahawa konvensyen yang terpakai bagi kadar-kadar denda yang terpakai di sini adalah merupakan denda yang *out dated*. Mengikut kenaikan ini juga adalah sejajar dengan kos penggantian ataupun pembaikan semasa kerana sebahagian daripada alat-alat pelayaran ini yang seperti *light house* adalah mempunyai – untuk mengadakan ataupun mewujudkan alat-alat bantuan pelayaran ini adalah melibatkan kos yang besar sedangkan mengikut peruntukan sedia ada di dalam undang-undang ini ianya mengenakan denda yang terlalu sedikit.

Misalnya bagi *damage to light house* hanyalah dalam kadar sedia ada hanyalah lebih kurang RM500,000 denda yang dikenakan kepada sesiapa ataupun kapal-kapal yang merosakkan *light house*. Sedangkan untuk membina satu *light house* yang *premier...*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

■1720

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

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

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

**Tuan N. Gobalakrishnan [Padang Serai]:** Bahawa seorang Menteri itu bertanggungjawab terhadap rakyat dan akan mengambil tindakan dan *immediately suspend all*

*the saman ekor* punya *blacklisting*, sebab Yang Berhormat Timbalan Menteri suka main-main. Dalam janji satu, di luar JPJ semua masih lagi ikut *blacklist*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]:** Yang Berhormat, sedikit penjelasan. Tentang *wreck removal* ini untuk kita buat *salvage*, untuk memindahkan kapal-kapal yang tenggelam seperti mana yang dinyatakan sudah banyak dilaksanakan oleh kerajaan. Kalau boleh berapakah kos yang telah pun ditanggung oleh kerajaan selama ini untuk memindahkan kapal-kapal yang tenggelam terutamanya yang ada di pelabuhan? Terima kasih.

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

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

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

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

#### ■1730

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

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

Walaupun begitu kita dapati memang ada juga kekangan-kekangan kerana ramai juga anak-anak muda ini apabila ianya melibatkan *home away* yang terlalu lama mungkin ramai yang tidak terlalu berminat tetapi kita harus mengambil tindakan-tindakan. Selain daripada ALAM iaitu merupakan satu akademi laut Malaysia yang terunggul yang melatih bukan sahaja pelaut-pelaut

yang terdapat di Melaka dan Terengganu yang menawarkan diploma dan sijil tetapi juga kita ada institut yang ditauliahkan oleh Jabatan Laut di semua peringkat iaitu setakat ini kita ada 26 buah institut latihan yang ditauliahkan oleh Jabatan Laut. Selain daripada yang mengeluarkan sijil-sijil oleh Jabatan Laut bagi memberikan sijil kompetensi kepada mereka.

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

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Sila.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seperti mana yang kita lihat di pusat-pusat pengajian tinggi yang lain, kita telah pun berusaha melalui *sponsorship* daripada JPA, MARA dan yang lain-lain di mana yang terbaru adalah kita gunakan PTPTN. Kenapa kementerian tidak mengusahakan supaya untuk latihan-latihan kepelautan ini untuk *seafarers* punya latihan. Kita juga boleh meminjam daripada PTPTN supaya peminat-peminat untuk menyertai kursus kepelautan ini mendapat peluang supaya mereka juga diberikan pinjaman yang sedemikian, pinjaman yang lebih mudah supaya mereka dapat belajar. Ini kerana kalau kita lihat peluang-peluang di laut ini cukup jauh lebih baik daripada yang di darat kalau kita lihat sentiasa menunggu mereka yang lulus untuk dimasukkan di kapal-kapal dagang terutamanya yang ada di Malaysia sekarang yang kita masih mengimport ataupun meminjam daripada negara luar untuk bekerja di kapal kita. Terima kasih.

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

**Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]:** *[Bangun]*

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

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

■1740

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya pendek sahaja sebab tidak sempat hendak bahas rang undang-undang ini. Selain daripada insurans, pinjaman, hal perkapalan ini dari segi keselamatan Yang Berhormat saya hendak tanya apakah kapal-kapal dagang ini tetapi kena melalui persetujuan konvensyen antarabangsa supaya kapal-kapal ini juga boleh membawa senjata untuk keselamatan seperti serangan lanun oleh Somalia kita tengok semakin menjadi-jadi.

Jadi kita mengharapkan kepada pihak lain untuk menjaga keselamatan kapal-kapal dagang ini dan saya pun hairan macam mana lanun-lanun Somalia ini boleh rampas kapal-kapal ini sebab Yang Berhormat Sri Gading saya tengok lanun Somalia ini kecil-kecil sahaja. Kurus, kecil, makan pun tidak cukup. Jadi macam mana dia boleh rampas kapal-kapal yang kecil ini. Saya tidak boleh hendak fikir.

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

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

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

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

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

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Akan tetapi Yang Berhormat tidaklah kata kena bawa senjata-senjata yang canggih-canggih. Tidak semua. Katakan sebuah kapal diizinkan dua, tiga orang dipilih untuk dalam konteks keselamatan dan mereka ini mesti diberi latihan yang cukup. Jadi pihak kapal-kapal pedagang wajib mengambil mereka ini untuk keselamatan mereka kerana mereka sudah dilatih dari segi penggunaan senjata dan terhad. Saya tengok tidak ada lanun, di Somalia sahaja. Untuk lawan Somalia sahaja. Bukan apa sangat pun. Jadi saya rasa taklah susah sangat.

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

**Tuan Azan Ismail [Indera Mahkota]:** [Bangun]

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Yang Berhormat...

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Sila.

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

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

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

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

Saya ingin nyatakan di sini seperti saya ingin mengesahkan apa yang telah dinyatakan oleh Yang Berhormat Kepong bahawa Port Klang sekarang adalah merupakan pelabuhan yang telah menduduki posisi ke-13 dalam senarai *World Container Port Ranking* dengan kendalian 8.871 juta TEUs dan PTP pula berada di tempat ke-17 di dunia iaitu 6.53 juta TEUs dan ini adalah merupakan satu pencapaian yang cemerlang bagi negara kita dan ini berkait rapat dengan kemajuan ekonomi kita. Seperti mana yang kita tahu bahawa Malaysia adalah negara ke-17 negara terbesar perdagangan dunia dengan *volume* perdagangan yang melebihi satu

trilion dan ini merupakan satu bukti bahawa ekonomi negara kita dalam keadaan yang sihat dan kita adalah merupakan pemain yang penting dalam industri perdagangan dan juga perkapalan di dalam negara ini walaupun syarikat-syarikat ini bukan sahaja melibatkan syarikat tempatan tetapi juga syarikat asing. Terima kasih.

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

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

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

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

adalah melibatkan kos yang begitu besar yang melibatkan jumlah pelaburan yang besar kerana kapal-kapal yang dibeli juga dan juga keperluan-keperluan di dalamnya begitu mahal. Oleh sebab itu kerajaan untuk menggalakkan industri perkapalan di negara ini yang juga merupakan salah satu daripada *promoted industry* yang kita ingin ketengahkan supaya ramai rakyat Malaysia yang menceburi dalam bidang ini maka kerajaan memberikan bantuan ataupun *tax incentive* ataupun pelepasan cukai, tidak mengenakan cukai kepada syarikat-syarikat yang mengendalikan syarikat perkapalan.

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

■1750

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

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

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

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

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

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

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

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

Memang ada perbezaan harga barang, sebab itu misalnya, dalam *essential goods*, mungkin Kementerian Domestic Trade ada juga memberikan macam-macam subsidi untuk perkara ini. Akan tetapi walau bagaimanapun, kalau sekiranya ruang itu terbuka untuk ianya dilakukan untuk menambah baik, tiada sebab untuk kementerian ini menambah baik. Cuma itulah saya katakan di sini, cuma kita ingat satu, bahawa apabila berlaku, kalau kita tidak

memberikan ruang kepada syarikat tempat, bererti seolah-olah sedangkan syarikat tempatan berkebolehan, maka kita akan beri ruang kepada orang lain.

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Terima kasih.

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

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

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

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

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

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

**Datuk Haji Yusof Haji Mahal [Labuan]:** Sedikit.

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

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

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Yang Berhormat Kepong dulu.

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

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

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

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

#### ■1800

Saya memang prihatin kepada *cabotage* kerana di semua pelosok dunia pun ada *cabotage*. Cuma saya berharaplah Yang Berhormat Kudat dapat dengan usaha yang gigih untuk mewujudkan satu *cabotage* yang munasabah, yang baik kepada semua pihak. Kalau kita tidak ada *cabotage* pun tidak boleh juga. Tidak boleh juga. Di sini saya hendak tambah lagi kerana lebih cepat tadi mengenai ranking kita dengan di Pelabuhan Tanjung Pelepas dan juga di Pelabuhan Klang kita. Memang itu baik. Kita mesti kekalkan, bukan sahaja kekalkan. Bolehkah Yang Berhormat mengambil perhatian mengenai keperluan kita untuk mengurangkan *red tape* kita. Pita merah. *Red tape* mesti dikurangkan dan juga *regulatory burden* dan beban peraturan yang banyak sangat.

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

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

menyebabkan barang di Sabah. Saya juga merasakan barang di Labuan lebih mahal daripada di Kota Kinabalu.

Akan tetapi apa yang kita lihat di sini mungkin disebabkan oleh *efficiency* yang berlaku di pelabuhan sehinggakan waktu *handling* itu terlalu lama dan juga melibatkan kos yang tinggi.

Inilah yang menyebabkan seolah-olah kos pengangkutan daripada pelabuhan ke pelabuhan yang satu tadi nampak mahal. Sebenarnya kalau kita ikut *Cabotage Policy* adalah kapal yang membawa barang dari satu pelabuhan ke satu pelabuhan yang lain. Itu dia punya *rationya*. Akan tetapi masalah *handling chargers*, kastam *clearance* dan sebagainya itu di luar daripada *Cabotage Policy*.

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

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

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

**Datuk Ismail Kasim [Arau]:** Saya bukan – Yang Berhormat sedikit, sedikit. Tentang *Cabotage Policy*. Yang Berhormat, kalau kita melihat dari segi jarak, *distance*, kita tidak perlu menggunakan laluan ke Singapura. Kita masih lagi boleh menggunakan untuk Semenanjung ke Sabah dan Sarawak contohnya, menggunakan pelabuhan Kuantan dengan menggunakan satu pelabuhan darat. *Inland clearance depot* di sekitar Kuantan. Saya ingat itu lebih... [Disampuk] Tidak, tidak. Ia tidak ada akta. Di kumpulkan di situ dengan menggunakan lebuh raya. Itu lebih baik.

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

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

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

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Terima kasih Yang Berhormat. Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya seperti mana yang saya nyatakan tadi bahawa kita tidak jumud dalam soal ini. Dalam soal *Cabotage Policy*, apa polisi sekalipun, *there's no such thing as carved in the stone*. Kita melihat dari segi holistik dan kebenaran ataupun keperluan terhadap satu-satu dasar tersebut sekiranya terdapat ruang-ruang yang boleh digunakan untuk memenuhi kehendak-kehendak tersebut. Memang kita tidak ada halangan untuk mengadakan perubahan.

Seperti mana yang saya katakan tadi bahawa perkara ini dibincangkan secara aktif bukan sahaja di Kementerian Pengangkutan tetapi juga di *Economic Council* yang dipengerusikan oleh Perdana Menteri dan Perdana Menteri juga mendengar pandangan-pandangan daripada semua pihak berkaitan dengan perkara ini, bantahan-bantahan ataupun *opinion* yang telah dikemukakan.

Bagaimanapun, setakat ini memang liberalisasi itu dari semasa ke semasa telah pun berlaku seperti mana yang saya katakan tadi bahawa sekarang banyak syarikat-syarikat asing yang mengendalikan, yang telah diberikan *domestic shipping license* untuk mengendalikan kerja-kerja ini sebenarnya. Bukan sahaja dilakukan oleh syarikat tempatan ataupun syarikat Malaysia ataupun perkapalan Malaysia tetapi juga oleh syarikat-syarikat asing. Walaupun ini sebenarnya dari satu segi merugikan kita kerana kita memberikan keuntungan kepada orang asing untuk mengendalikan port kita. Apa kata kalau satu ketika nanti berlaku krisis di dalam negara kita, khususnya kalau berlaku kecemasan sedangkan kita memerlukan kapal-kapal kita sendiri untuk mengendalikan, mengangkat kargo ataupun barang-barang misalnya di masa peperangan ataupun beberapa keadaan krisis tertentu.

#### ■1810

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

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

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

Yang Berhormat juga ada membangkitkan berkaitan dengan undang-undang ini, undang-undang ini pada dasarnya adalah mewajibkan industri mengambil kira langkah-langkah mematuhi

peruntukkan undang-undang ini. Di pihak kerajaan sebagai pihak pengawalselia, kita hanya melibatkan kos operasi atau mengurus yang sama.

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

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

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

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

Walau bagaimanapun, dalam soal pelaksanaan di Sabah dan Sarawak, sebenarnya ingin saya jelaskan di sini bahawa mengikut *territorial water* Sabah dan Sarawak atau *state territorial water* adalah tiga batu nautika, Malaysia *territorial water* ialah 12 batu nautika, dan EEZ ialah 200 batu nautika. Oleh sebab itu tidak ada apa-apa perkara yang boleh menyebabkan pengambilan

kuasa tanpa dirunding terlebih dahulu. Rang undang-undang ini akan dirundingkan dengan pihak kerajaan negeri untuk dilaksanakan. Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 Sabah masih kekal untuk maksud pengawalseliaan, pengurusan aktiviti perkapalan yang tidak disentuh oleh rang undang-undang ini. Bererti, kita ada juga *concurrent list* di antara federal dan *state*. Oleh sebab itu di negeri Sabah misalnya, kita ada Jabatan Pelabuhan dan Dermaga bagi mengawal selia kapal-kapal kecil khususnya di perairan Sabah dan Sarawak. Di Sarawak kita ada Lembaga Sungai yang mempunyai tanggungjawab yang lebih kurang sama. Yang Silam juga ada membangkitkan tentang dasar *cabotage* yang saya sudah jawab tadi.

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

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

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

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

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

peruntukkan yang bersamaan dalam peraturan-peraturan yang dibuat di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar. Cuma saya hendak bertanya kerana Yang Berhormat Menteri berkata tadi secara dasarnya, ia tidak memansuhkan dengan menggunakan perkataan *concurrent list* dan sebagainya itu, di mana gambaran di dalam huraian ini menggambarkan tidak memansuhkan tetapi di dalam ini ia menggambarkan ia dimansuhkan.

■1820

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

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

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

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

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

Yang Berhormat Balik Pulau juga ada membangkitkan berkaitan dengan berapa jumlah kes di mahkamah maritim. Untuk makluman Yang Berhormat, pada 30 September 2010, kita telah pun mewujudkan satu Mahkamah Maritim Malaysia atau *Admiralty Court* dan ini adalah merupakan satu kemajuan besar di dalam perundangan *admiralty* negara kita dan meletakkan kita di posisi yang begitu penting sebagai satu tempat penyelesaian kes-kes berkaitan dengan

*admiralty*. Kita adalah negara yang kedua kalau tidak silap saya di Asia Tenggara yang telah mewujudkan mahkamah yang sama selain daripada Singapura. Setakat ini kes bagi 2010 adalah sebanyak tujuh kes, kes bagi tahun 2011 adalah sebanyak lapan kes. Kes *admiralty* ini adalah didengar oleh *Admiralty Court* dan kebanyakannya adalah merupakan kes-kes bidang kuasa forum ke atas defendan atau *rem jurisdiction* dan di bawah bidang kuasa mahkamah untuk menentukan pemilikan atau harta *personam jurisdiction*. Ini Yang Berhormat lebih tahulah sebab Yang Berhormat adalah seorang peguam.

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

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

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

Yang Berhormat juga bertanya apa kerugiannya sekiranya rang undang-undang ini tidak dilaksanakan. Yang Berhormat Balik Pulau, saya ingin nyatakan di sini bahawa memang terdapat keuntungan sebab itu kita meratifikasikan undang-undang ini. Kita melihat bahawa kalau sekiranya undang-undang ini tidak diratifikasikan, banyak kerugian yang dihadapi oleh Malaysia apatah lagi kapal-kapal kita sebenarnya memang tertakluk. Kalau mereka belayar ke negara lain, mereka harus *produce certificate*. Memang sebenarnya kebanyakan kapal kita sudah ada *certificate* ini tetapi dalam undang-undang kita meletakkannya sebagai satu yang mandatori. *They have to have insurance certificate* kerana misalnya kalau berlaku kapal karam, kalau kita tidak membuat ataupun meratifikasikan undang-undang ini, maka kalau berlaku kapal karam yang boleh menghalang kepada *navigation* ataupun keselamatan pelaut-pelaut atau navigasi

pelaut, maka menyebabkan kita terpaksa mengeluarkan wang rakyat. *We have to use our government money, tax payers money* untuk *remove the wreck* dan ini adalah satu kerugian sedangkan benda ini adalah *commercial* punya aktiviti yang sepatutnya syarikat ataupun perkapalan tersebut boleh mengambil tanggungjawab. Jadi, mengalihkan *wreck* ini adalah satu kerja atau satu peruntukan yang besar dan melibatkan kos yang banyak. Oleh sebab itu wajarlah ianya harus ditanggung oleh syarikat itu sendiri.

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

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

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

**Datuk Abdul Rahim bin Bakri:** Tuan Yang di-Pertua, kadar denda yang kita sediakan ini adalah merupakan kadar denda yang difikirkan sesuai berasaskan kepada kesalahan-kesalahan tersebut dan misalnya seperti yang saya jelaskan tadi, kalau inilah Yang Berhormat maksudkan iaitu berkaitan dengan *damage to lighthouse*. Peruntukan sedia ada RM500 sedangkan *lighthouse* ini adalah satu kos yang besar. Oleh sebab itu dalam peruntukan baru ini kita akan mencadangkan supaya satu kadar denda yang lebih tinggi, RM50,000 or *imprisonment not more than two years* atau *both*. Seperti yang dikatakan tadi bahawa *lighthouse* ini adalah melibatkan pembinaan kos yang besar, RM23 juta. Begitu juga misalnya kesalahan-kesalahan lain *fraudulent use of pilot license*, peruntukan sedia ada hanya RM500 dan kita mencadangkan RM5,000 kerana *fraudulent* ini adalah satu kes yang besar, satu kes yang serius ataupun *failure to obtains permission for private mooring*, itu juga kita naikkan daripada RM250,000 kepada RM50,000. *Obstruction to navigation* daripada RM100 kepada RM50,000.

#### ■1830

Yang Berhormat Jasin juga ada membangkitkan setakat manakah pelabuhan Malaysia kompetitif dari segi aspek fasiliti. Memang pelabuhan Malaysia mempunyai kedalaman yang berbeza dari segi Pelabuhan Klang dan PTP adalah merupakan pelabuhan utama dan merupakan pelabuhan *premier* kita. Kita juga membangunkan pelabuhan-pelabuhan lain supaya

ianya setanding dan juga menjadi salah satu daripada pelabuhan yang penting. Akan tetapi ini banyak bergantung kepada *hinterland economic activity* bagi satu-satu pelabuhan itu berjaya. Di dalam konteks Pelabuhan PTP, Pelabuhan Klang ini disebabkan aktiviti perindustrian di kawasan-kawasan sekitarnya begitu tinggi dan ianya menjadi pintu masuk. Maka banyaklah aktiviti import eksport yang menggunakan kontena melalui pelabuhan-pelabuhan ini.

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

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

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

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

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

Untuk makluman Yang Berhormat seperti mana yang kita tahu walaupun kita adalah merupakan *literal state*, Malaysia, Indonesia dan Singapura adalah *literal state* bagi Selat Melaka ini. Akan tetapi memandangkan ianya telah melibatkan banyak *stakeholders* khususnya daripada negara-negara perdagangan dunia sama ada Amerika ataupun Jepun, China yang melalui Selat Melaka ini. Menjadikan kawasan perairan Selat Melaka ini sudah menjadi perairan antarabangsa

yang begitu sibuk. Dalam masa yang sama sedikit sebanyak ianya memberikan keuntungan kepada kita kerana kapal-kapal yang melalui Selat Melaka ini banyak juga yang singgah ke Pelabuhan Klang. Juga memberikan kedudukan Malaysia sebagai satu negara perdagangan yang penting.

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

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

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

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

Misalnya di Sabah Sarawak kita ada *Sabah Port Authority* yang dikendalikan oleh Kerajaan Negeri Sabah. Ianya bertanggungjawab bagi mengendalikan pelabuhan-pelabuhan di Sabah dan juga di Sarawak mereka mempunyai *port authority*nya sendiri. Manakala di Semenanjung mereka mempunyai pelabuhan-pelabuhan yang dikendalikan kebanyakannya oleh Kerajaan Persekutuan. Termasuklah Pelabuhan Bintulu di Sarawak yang dikendalikan dan

dimiliki oleh Kerajaan Persekutuan. Akan tetapi sememangnya hasrat kita untuk melihat lebih banyak pelabuhan ini tetapi ada juga keperluan itu adalah bergantung kepada kerancakan aktiviti di tempat tersebut. Juga kedudukan dari segi *water dam* ataupun kesesuaian dari segi pembinaan pelabuhan tersebut.

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

Yang Berhormat Tumpat ada membangkitkan tentang apakah peranan kementerian dalam IMO. Memang Malaysia aktif dengan organisasi IMO ini seperti mana yang kita tahu bahawa semenjak tahun 2005 kita menjadi anggota dalam Majlis IMO seluruh dunia yang berpusat di London. Kita telah dipilih oleh negara-negara anggota yang terdiri daripada lebih 140 negara. Tahun ini juga kita akan melobi untuk menjadi ahli kerana kehadiran kita di IMO itu adalah penting. Sebagai sebuah negara maritim dan sebuah negara perdagangan yang terpenting di dunia kita duduk di dalam IMO itu, supaya kita dapat memberikan pandangan dan pendapat terhadap rangka *conventions* ataupun peraturan-peraturan baru di dalam industri maritim dunia.

#### ■1840

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

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

Terima kasih di atas penyertaan Ahli-ahli Yang Berhormat di dalam perbahasan ini. Saya amat bertuah kerana banyak pandangan yang begitu bernas telah dikemukakan dan kita akan

menggunakannya sebagai satu *guideline* untuk merangka polisi-polisi dan juga perkara-perkara yang boleh dilaksanakan di pihak kementerian. Sekian, terima kasih.

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

Masalah dikemuka bagi diputuskan; dan disetujui.

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

***Majlis bersidang dalam Jawatankuasa.***

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

Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa.

**Fasal-fasal 1 hingga 36** diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang.

Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang.

***Majlis Mesyuarat bersidang semula.***

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

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

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

#### **6.44 ptg.**

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

Tuan Yang di-Pertua, Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1994 atau APM 1994 adalah satu akta berhubung dengan pencemaran minyak dari kapal. Di bawah akta ini kapal-kapal tangki minyak diwajibkan mempunyai insurans bagi maksud membayar pampasan sekiranya berlaku insiden tumpahan minyak yang diangkut secara pukal melalui kargo.

Melalui akta ini satu tabung pampasan antarabangsa pencemaran minyak telah ditubuhkan selaras dengan Convention Fund 1992. Kali terakhir pindaan ini dibuat ialah ke atas akta tersebut pada tahun 2005 yang berhubung isu liabiliti awam berkaitan dengan pencemaran minyak, bidang kuasa dan penguatkuasaannya.

Untuk makluman Dewan yang mulia ini, *International Convention On Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage ataupun Bunker 2001* atau Konvensyen *Bunker 2001* adalah satu konvensyen antarabangsa yang telah diterima pakai oleh Pertubuhan Maritim Antarabangsa atau *International Maritime Organisation* bertujuan untuk menyediakan mekanisme liabiliti dan pampasan bagi kerosakan yang diakibatkan oleh pencemaran minyak bunker atau bahan api dari kapal-kapal. Malaysia telah menerima pakai konvensyen ini pada tahun 2008.

Di bawah konvensyen ini, setiap kapal dengan berat 1,000 tan kasar atau lebih diwajibkan mempunyai insurans atau *security* kewangan bagi pampasan sekiranya berlaku sebarang pencemaran minyak *bunker*. Dalam hubungan ini pemunya kapal atau pihak insurans bertanggungjawab terhadap sebarang kos kerosakan harta benda atau pemeliharaan alam persekitaran marin akibat pencemaran minyak bunker dari kapal.

Tujuan utama Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) (Pindaan) 2010 adalah untuk mengemas kini APM 1994 selaras dengan penerima pakaian dan pelaksanaan Konvensyen Bunker 2001 di Malaysia dan supaya APM 1994 memperluaskan ruang lingkup kepada *liability civil* bagi pencemaran minyak *bunker* dari kapal.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak)(Pindaan) 2010 mempunyai 26 fasal di mana fasal-fasal utama rang undang-undang ini adalah seperti berikut:

Fasal 7 mewujudkan seksyen baru 3A yang memperuntukkan pemunya kapal bertanggungjawab bagi pencemaran yang disebabkan oleh minyak bunker dari kapal di Perairan Malaysia atau mana-mana kawasan di dalam mana-mana negara konvensyen bunker yang lain.

Fasal 10 bertujuan mewujudkan seksyen baru 5A yang merujuk secara spesifik bahawa liabiliti kerosakan akibat pencemaran oleh minyak bunker dari kapal di bawah seksyen baru 3A dipertanggungjawabkan kepada semua pemunya kapal. Liabiliti bagi kerosakan pencemaran tidak terpakai ke atas pembantu, agen, pemunya atau kru, malim yang bukan kru, pen *chartered*, penyewa, individu yang melakukan kerja-kerja salvage, individu yang mengambil tindakan pencegahan dan mana-mana agen kepada individu yang dinyatakan kecuali sekiranya kerosakan pencemaran berlaku akibat kecuai.

Fasal 11 bertujuan mewujudkan seksyen baru 6A berhubung had liabiliti pemunya kapal sekiranya berlaku pencemaran oleh minyak bunker dari kapal di bawah seksyen baru 3A seperti mana yang ditentukan oleh *International Convention on Limitation of Liability on Maritime Claims (as Amended by Protocol 1996) (LLMC) 1996*.

Kadar tuntutan bagi regim ini adalah lebih tinggi berbanding regim semasa yang diguna pakai oleh *International Convention Relating To The Limitation of The Liability of Honours or Sequent Ship 1957 (LLSGH) 1957*. Sebagai contoh, had liabiliti bagi tuntutan kerosakan harta benda untuk sebuah kapal kargo dengan berat 75,000 tan menurut LLMC 1996 adalah 124 juta berbanding 15 juta di bawah rejim LLSGH 1957 iaitu kenaikan kadar tuntutan sebanyak 715.7%.

Fasal 7 bertujuan mewujudkan seksyen baru 11A yang mensyaratkan keperluan insurans atau *security* kewangan secara mandatori bagi perlindungan pencemaran oleh minyak bunker bagi setiap kapal dengan berat melebihi 1,000 tan. Terdahulu keperluan insurans *security* kewangan adalah hanya bagi perlindungan daripada pencemaran minyak kargo dan selain daripada itu seksyen baru 11A memperuntukkan mengenai denda di mana pemunya kapal, kapten boleh didenda tidak melebihi RM50,000 atau penjara tidak melebihi empat tahun atau kedua-duanya sekali sekiranya gagal menyediakan insurans atau *security* kewangan.

■1850

Sekiranya kapal atau kapten gagal membawa sijil insurans atau sekuriti kewangan, kapten kapal boleh dikenakan denda tidak melebihi RM10,000 atau penjara tidak melebihi setahun atau kedua-duanya sekali. Fasal 18 bertujuan membina seksyen 12 akta iaitu memberikan kuasa kepada Ketua Pengarah Laut untuk mengeluarkan sijil perakuan insurans kewangan, sekuriti kewangan sekiranya berpuas hati kepada pemilik kapal untuk perlindungan daripada pencemaran bunker dari kapal. Fasal-fasal lain bertujuan memperluaskan ruang lingkup skop perdagangan dalam aspek tafsiran penguatkuasaan, pendakwaan dan penghakiman bagi maksud pelaksanaan Konvensyen Bunker 2011, Tuan Yang di-Pertua saya mohon mencadangkan, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]:** Ada sesiapa yang menyokong?

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

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]:** Ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang bernama suatu akta untuk membina Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1994 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Yang Berhormat Bukit Bintang.

6.52 ptg.

**Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk mengambil bahagian untuk membahaskan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) Pindaan 2010.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai sebuah negara maritim yang kecil, langkah kerajaan meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 bagi memperluaskan peruntukan konvensyen mengenai batasan liabiliti tuntutan maritim tahun 1976 bagi zon eksekutif termasuk meliputi Sabah dan Sarawak adalah bersesuaian dengan perkembangan industri maritim Malaysia dan kesesakan laluan maritim negara di Selat Melaka dan Laut China Selatan dan mencetuskan pelbagai masalah seperti pencemaran laut oleh tumpahan minyak dan sebagainya.

Sama ada peruntukan ini akan membukakan mata industri insurans tanah air atau tidak berkaitan pertambahan risiko yang ditanggung dan boleh menyebabkan kenaikan tarif insurans maritim yang pada akhirnya menjadikan bebanan kepada para pedagang dan mereka akan menyerapkan kos pengangkutan dan insurans dalam harga produk dan perkhidmatan mereka. Saya ingin mengambil peluang ini untuk menyentuh tentang kapal-kapal dagang yang datang daripada Jepun. Berikutan kebocoran loji nuklear di Jepun, apakah langkah yang diambil oleh kerajaan untuk memastikan bahawa pakar-pakar yang datang dari sana adalah bebas pencemaran nuklear memandangkan ia melalui lautan Jepun. Oleh sebab di dunia lain seperti di negara India telah mengambil langkah bahawa kapal-kapal dari Jepun akan diberhentikan dalam tempoh beberapa lama untuk memastikan bahawa tidak tercemar dengan *nuclear radiation* ini.

Berikutan daripada pencemaran minyak yang dilakukan oleh kapal-kapal, saya berpendapat berkenaan insurans wajib bagi pencemaran minyak ke atas pengusaha kapal sememangnya wajar bagi membolehkan negara membuat tuntutan jika berlaku pencemaran minyak. Pengalaman pencemaran minyak di perairan negara tidak boleh dipandang mudah kerana laluan kapal antarabangsa dan perairan negara kita semakin bertambah walaupun kita agak terlewat lagi untuk menguatkuasakan peruntukan dan konvensyen antarabangsa mengenai liabiliti sivil bagi kerosakan dan pencemaran minyak tahun 1992 dan Konvensyen Antarabangsa mengenai penubuhan sebuah kumpulan wang antarabangsa bagi pampasan bagi pencemaran minyak tahun 1992.

Namun kita tidak boleh mengabaikan keperluan ini, tarif minyak bunker yang baru dimasukkan di dalam akta sedia ada boleh dianggap kita telah terlewat bertindak. Di dalam senarai negara bagi kedua-dua konvensyen, negara Malaysia tidak tersenarai dan ini sungguh - tidak mengambil tindakan yang sewajarnya dan kerana lambat bertindak di peringkat antarabangsa sedangkan negara-negara lain telah mendahului kita. Kalau kita baca jadual kedua ini dan nampak banyak negara yang sedang membangun seperti negara dari Afrika, Kenya atau Cameron, *Saudi Arabia* dan banyak lagi negara lain yang telah mendahului kita, ini menunjukkan kita mengambil tindakan dengan segeranya.

Saya mengatakan bahawa kementerian telah sedar bahawa menyertai kedua-dua konvensyen ini boleh memberikan sesuatu jaminan bahawa negara kita di peringkat antarabangsa bahawa Malaysia telah menyertai dengan mengubahkan rang undang-undang ini untuk kepentingan maritim. Saya juga membangkitkan tentang laluan di Selat Melaka bahawa boleh dikatakan dicemari oleh lanun dan sering berlaku rompakan di perairan negara kita ini di mana kapal-kapal daripada negara lain atau kapal-kapal saudagar yang selalu menghadapi masalah ini. Saya ingin bertanya apakah langkah yang diambil oleh kementerian untuk memastikan bahawa kelakuan ini tidak berlaku di perairan kita seperti di Selat Melaka. Dengan kata-kata ini saya mengucapkan ribuan terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk turut mengambil bahagian, terima kasih.

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

**6.57 ptg.**

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan tahniah kepada kementerian dan kerajaan di atas pembentangan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 2010 ini dan pindaan ke atas Akta Perkapalan Saudagar ini adalah merupakan perkara yang penting kerana bertujuan untuk memasukkan beberapa peruntukan-peruntukan baru sejajar dengan pelaksanaan konvensyen antarabangsa mengenai liabiliti sivil bagi kerosakan pencemaran minyak bunker 2001 di Malaysia.

Kita sedar bahawa pindaan ini penting kerana memandangkan Malaysia ini dikelilingi oleh laut, di mana terdapat pelbagai aktiviti pengangkutan barang dan penumpang selain daripada aktiviti-aktiviti cari gali sumber hasil dalam laut dan kita juga sedar bahawa Malaysia terdedah kepada risiko tumpahan minyak, pembuangan toksik-toksik dan sebagainya yang akan menyebabkan pencemaran laut berlaku. Maka kerana itu peruntukan berhubung dengan minyak bunker ini diperincikan dengan kemasukan seksyen baru 3A pindaan seksyen 4 dan seksyen baru 5A.

Saya ingin menyentuh tentang fasal 2, berhubung dengan pindaan tajuk panjang di mana akta ibu dipinda dengan menggantikan tajuk ringkas Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1994 yang dipinda pada tajuk ringkas Akta Perkapalan Saudagar (Liabiliti dan Pampasan bagi Pencemaran Minyak dan Minyak Bunker) 1994. Pindaan ini sesuai dengan tarif kerosakan pencemaran mengikut Konvensyen Bunker iaitu ertinya Konvensyen Antarabangsa mengenai liabiliti sivil bagi kerosakan pencemaran minyak bunker 2001 yang ditandatangani di *London* pada 23 Mac 2001 dan implikasi juga meliputi kepada minyak bunker sebagaimana yang ditakrifkan di dalam fasal 5 iaitu minyak bunker juga ertinya minyak mineral hidrokarbon, minyak pelincir dan sebagainya. Saya ingin menarik perhatian kepada Yang Berhormat Menteri, kita sedar bahawa negeri Johor merupakan negeri yang mempunyai jajaran pantai yang panjang sekali di Semenanjung Malaysia.

■1900

iaitu sepanjang 400 kilometer yang menyebabkannya sentiasa terdedah kepada risiko pencemaran tumpahan minyak terutama di kawasan seperti Pantai Teluk Ramunia, Pengerang, sebagai contoh yang popular dengan sukan airnya dan mempunyai komuniti, perkampungan nelayan yang ada pada hari ini.

Masalah pencemaran laut khususnya sering berlaku di negeri Johor. Berdasarkan kepada rekod alam sekitar negeri Johor sebanyak 11 kes pada tahun 2006, 16 kes pada tahun 2007. Pencemaran tumpahan minyak di laut dan pantai-pantai di negeri Johor dan punca pencemaran tumpahan minyak yang dikenal pasti ialah pembuangan sisa enap cemar minyak

daripada aktiviti mencuci tangki-tangki kapal di laut dan juga selain daripada kejadian pelanggaran kapal.

Selain daripada itu juga kita tahu bahawa kebanyakan kapal-kapal saudagar ini membuat *servicing* nya di Singapura dan ini juga menyebabkan agak sukar dan susah, mungkin untuk mereka mencari pusat *servicing* kapal di negara ini yang menyebabkan akhirnya kapal dan feri di Melaka pun terpaksa ke Singapura untuk mendapatkan *servicing*.

Saya ingin membangkitkan isu pembuangan minyak dan tumpahan minyak ini dan juga pembuangan sisa toksik oleh kapal-kapal saudagar di Perairan Selat Melaka khususnya di Tanjong Piai yang berhampiran dengan Pelabuhan Singapura. Selain daripada di Teluk Ramunia yang saya sebutkan tadi dan masalahnya Tuan Yang di-Pertua, kebanyakan daripada minyak-minyak kotor ini dibuang di tengah laut Johor yang mencemarkan laut dan pantai-pantai sepanjang 400 kilometer yang saya nyatakan tadi.

Akhirnya, ia menjejaskan bukan sahaja industri perikanan di Johor termasuk juga merosakkan hidupan-hidupan, habitat-habitat laut yang ada seperti terumbu-terumbu. Kerana itu kalau kita perhatikan di kawasan Pulau Tioman dan sebagainya banyak terumbu-terumbu laut sudah rosak. Di Pulau Sibu contohnya, banyak terumbu-terumbu laut sudah rosak. Jadi, ini antara perkara-perkara yang mendatangkan kerosakan kepada alam sekitar yang akhirnya mengancam kualiti hidup, bukan sahaja kepada manusia tetapi juga kepada kejadian Allah iaitu habitat dalam laut yang memberikan pulangan kepada rakyat itu sendiri.

Selain daripada itu, saya perhatikan banyak perkara ini berlaku dan ada beberapa kes telah dibawa oleh Ahli Parlimen daripada Pengerang dan Tanjong Piai yang menyebabkan kesan alam sekitar ini menjejaskan aktiviti-aktiviti ekonomi nelayan-nelayan pantai yang bergantung hidup kepada hasil-hasil daripada penangkapan ikan. Saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, sejauh mana agaknya rang undang-undang ini mampu untuk membendung, menghalang dan mencegah segala jenis pembuangan minyak, sisa toksik dan perkara-perkara yang saya nyatakan tadi dalam usaha untuk kita meningkatkan lagi kualiti alam sekitar kepada laut dan pantai-pantai kita.

Apakah langkah kerajaan untuk menentukan bahawa piawai pencegahan pencemaran ini dapat dilaksanakan ke atas kapal-kapal saudagar yang ada supaya mereka tidak mengambil kesempatan ke atas apa yang ada dengan memberikan pulangan yang tidak baik dan tidak sihat kepada rakyat. Selain daripada itu Tuan Yang di-Pertua, masalah pencemaran di Selat Melaka ini perlu juga dikaji dengan mendalam dan seterusnya langkah serta tindakan-tindakan proaktif perlu diambil untuk kita terus mengawasi industri maritim negara ini.

Selain daripada itu kerajaan juga seharusnya meningkatkan kerjasama serantau khususnya melibatkan tiga negara yang berkongsi perairan iaitu Malaysia, Indonesia dan juga Thailand. Bukan sahaja dari segi aspek keselamatan perairan itu sendiri, daripada bahaya serangan lanun dan sebagainya yang dinyatakan tadi termasuk untuk mengurangkan berlakunya

kemalangan. Akan tetapi apa yang lebih penting ialah mengawal dari aktiviti-aktiviti yang tidak bertanggungjawab dan tidak sihat yang dilakukan oleh mereka yang mengambil kesempatan.

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

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Akhirnya Tuan Yang di-Pertua...

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]:** Yang Berhormat Tenggara minta sikit penjelasan, boleh?

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Ya, jemput.

**Tuan Mohd. Yusmadi Mohd. Yusoff [Balik Pulau]:** Saya dimaklumkan Yang Berhormat Tenggara, katanya ada satu segi tiga yang dipanggil SEJORI di hujung dekat Johor itu, SIJORI - *Singapore*-Johor-Indonesia. Itu katanya kawasan itu agak tidak dikawal selia dengan baik. Dilaporkan banyak aktiviti-aktiviti yang, Yang Berhormat Tenggara cakap, aktiviti tidak sihat tadi itu. Seinggakan aktiviti seperti *human trafficking* pun dikatakan ada di situ, di segi tiga dikatakan SIJORI tersebut. Dikatakan banyak juga pulau-pulau yang masih lagi belum dinamakan ataupun didaftarkanlah. Jadi, saya rasa mungkin Yang Berhormat Tenggara sebagai orang berpengalaman di peringkat negeri juga, adakah perkara itu punya asas terutama pada panggilan SIJORI tersebut. Segi tiga Johor, Indonesia dan Singapura tersebut.

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Terima kasih pada Yang Berhormat Balik Pulau. Ini persoalan yang saya bangkitkan tadi. Mengambil kira tentang persefahaman segi tiga yang dinyatakan tadi. Jadi, dalam pada kita bukan sahaja mahu memantau dari segi aspek keselamatan perairan itu termasuk untuk menentukannya selamat daripada segala aktiviti yang tidak bertanggungjawab. Bukan sahaja dari segi serangan lanun dan sebagainya, akan tetapi juga termasuk perkara-perkara yang saya nyatakan dan mengambil kira tentang pernyataan ayat yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Balik Pulau tadi.

Yang Berhormat Menteri mungkin boleh menjawab tentang tindakan lanjut persefahaman yang terbentuk. Adakah persefahaman itu berjaya diterjemahkan dalam bentuk tindakan untuk menentukan keselamatan tiga urusan negara ini terjamin terhadap rakyatnya ataupun tidak. Selain daripada itu, yang akhirnya Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh tentang...

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

**Dato' Ismail bin Abd. Muttalib [Maran]:** Boleh mencelah?

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Ya, ya jemput Yang Berhormat Maran.

**Dato' Ismail bin Abd. Muttalib [Maran]:** Saya- Tuan Yang di-Pertua, terima kasih sahabat saya daripada Tenggara. Tentang pencemaran, pembuangan minyak, pembersihan kapal yang dibuat oleh kapal-kapal. Kita akui dan banyak kes yang berlaku di mana kapal-kapal, syarikat kapal ini yang penting kepada mereka ialah keuntungan.

Akan tetapi semasa mereka membersihkan kapal mereka, mereka akan buang sisa-sisa seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat Datuk tadi, toksik dan sebagainya, minyak dan sebagainya ke laut dengan mudah tanpa memikirkan kesan kepada alam sekitar. Saya juga berpendapat Yang Berhormat Tenggara, di samping kapal-kapal yang membuang minyak di kawasan kita sendiri, bahkan kita bersempadan. Laut ini tidak ada pagar, tidak ada dinding. Maknanya, di luar daripada sempadan kita ada juga kapal-kapal yang belayar dan juga mungkin melakukan kesalahan ataupun perbuatan yang tidak baik ini lebih hebat daripada yang dapat kita kesan.

Jadi, bagaimana agaknya dari segi *enforcement*, penguatkuasaan yang ada di negara kita. Mungkin kita minta tanya kepada kerajaan, sejauh mana kita boleh mempengaruhi ataupun mengesan perlakuan ini yang dilakukan oleh kapal di luar kawasan kita yang minyak ini kalau air bila berombak ia akan air pasang surut dan sebagainya. Minyak itu akan datang ke tempat kita. Jadi, sudah tentulah kadar pencemaran akan lebih bertambah. Jadi, apakah pandangan Yang Berhormat supaya kita memberikan pada kerajaan, kementerian dalam kita mengawal keadaan ini. Terima kasih.

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Terima kasih Yang Berhormat Maran. Saya minta pernyataan Yang Berhormat Maran dimasukkan dalam sebahagian daripada perbahasan saya untuk dijawab oleh Yang Berhormat Menteri. Akhirnya Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh tentang seksyen 11A ini. Berhubung dengan insurans wajib terhadap liabiliti bagi pencemaran minyak *bunker*.

Peruntukan 11A akta ini telah pun memperuntukkan kapal kerajaan yang mempunyai *tonnage* kasar melebihi 1,000 tan adalah wajib mengadakan kontrak insurans ataupun cagaran kewangan lain bagi memenuhi Perkara Tujuh Konvensyen Bunkers iaitu perlindungan bagi liabiliti pemunya. Saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri memandangkan peruntukan ini secara khusus menyebut kapal kerajaan.

Apa pula langkah dan peruntukan yang diletakkan atas kapal-kapal saudagar komersial milik swasta yang dapat dinyatakan selain daripada peruntukan yang jelas ke atas kapal kerajaan itu. Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya mengharapkan mudah-mudahan dengan rang undang-undang yang akan dibentangkan ini akan dapat menjamin keselamatan masa depan negara kita dan tidak akan..., dan peruntukan rang undang-undang ini juga akan menjamin supaya kegunaan berfaedah bagi kawasan-kawasan sensitif alam sekitar akan dapat di *protect*, di...

**Puan Fong Po Kuan [Batu Gajah]:** Dilindungi.

#### ■1910

**Datuk Halimah binti Mohd. Sadique [Tenggara]:** Dilindungi. Dilindungi untuk masa depan. Ini kerana kita tahu Johor negeri saya, banyak pulau rizab, taman laut, banyak pantai peranginan selain daripada yang ada Terengganu dan Pulau Pinang dan saya mengharapkan mudah-mudahan rang undang-undang ini akan menjadi kenyataan untuk kita sama-sama

bertanggungjawab ke atas alam sekitar dan juga ke atas kehidupan yang berkualiti kepada rakyat. Tuan Yang di-Pertua saya dengan itu mohon menyokong. Terima kasih.

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

#### 7.11 mlm.

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hanya ada beberapa soalan sahaja mengenai dengan rang undang-undang untuk meminda Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak). Tuan Yang di-Pertua, dengan izinnya perkataan *prevention is better than cure*. Maknanya mencegah itu lebih baik daripada mengubati. Rang undang-undang ini untuk dikemaskinikan bentuk tindakan dan sebagainya hukuman terhadap pencemaran minyak bunker.

Apa yang saya hendak bangkitkan di sini ialah dari segi *prevention*, mungkin sudah ada sekarang ini, cuma saya hendak dapatkan penerangan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Apakah selalu ada kekerapan dari segi *inspection* kapal-kapal yang membawa minyak terutamanya *bunker* ini. Pemeriksaan menentukan bahawa ianya dalam keadaan baik, tidak rosak, tidak bocor dan sebagainya yang boleh menyebabkan pencemaran minyak dan berapa kerap ianya diwajibkan untuk membuat pemeriksaan, macam kereta dan motorlah, perlu diperiksa di PUSPAKOM.

Jadi kapal bagaimana, adakah diperiksa dari masa ke semasa? Ini untuk menentukan supaya tidak berlaku pencemaran minyak. Kita selalu lihatnya apa tindakan yang hendak dibuat selepas ianya berlaku. Kalau berlaku pencemaran minyak, berlaku sesuatu tragedi, maka kita duduk fikir soal *remedy* dan bagaimana kita hendak hukum. Akan tetapi langkah yang lebih baik ialah kita selalu mengambil tindakan, apa jualah bukan sahaja soal pencemaran minyak, bagaimana kita hendak mencegah sesuatu itu daripada berlaku. Jadi, saya hendak tanya adakah *inspection* ini dilakukan? Apabila ada *inspection*, pemeriksaan bagaimana ianya dibuat, siapa yang bertanggungjawab dan sejauh manakah ketelusan mereka?

Ini sebab undang-undang demi undang-undang dibuat, diperkembangkan, macam-macam. Contoh saya hendak bagi, apa yang berlaku dalam Jabatan Kastam, ada undang-undang bocor juga. Jadi, orang yang berniaga, tuan punya kapal-kapal saudagar ini termasuklah perniagaan mengangkut minyak bunker ini Tuan Yang di-Pertua, bukan satu perniagaan kecil, ianya satu perniagaan yang besar dan tauke-taukenya besar. Jadi, kalau perniagaan besar dan tauke-taukenya besar, kita tahulah bagaimana jerung-jerung dapat melepasi segala halangan untuk mencari keuntungan ataupun hendak mengelak daripada tindakan.

Di situlah berlakunya rasuah dan sogokan, penyalahgunaan kuasa. Kalaulah mereka-mereka yang bertanggungjawab ini tidak dilatih, tidak diperkuatkan imannya, tidak diperkukuhkan dalam segala aspek tanggungjawab maka sudah barang tentu apa pun bentuk undang-undang ianya akan menjadi sia-sia. Itu satu.

Perkara kedua saya hendak tanya Yang Berhormat Timbalan Menteri, dalam soal mencegah pencemaran minyak ini. Ia bukan sahaja tanggungjawab kepada kapal dan seumpamanya tetapi juga perkara-perkara lain. Minyak ini boleh tumpah kalau kapal berlanggar dengan batu, dengan terumbu dan macam-macam. Tadi saya dengar Yang Berhormat daripada tenggara bercakap masalah pencemaran di sekitar negeri Johor kerana Johor terdedah kepada laut.

Begitu juga negeri saya Kelantan tetapi Kelantan belum ada pelabuhan. Hendak buat pelabuhan tidak jadi, kerajaan negeri pun tidak ada duit dan tidak upaya, macam-macam sudah cadangan sampai sekarang tidak jadi-jadi, tidak ada kapal. Hendak buat dahulu di Pantai Sabak, sampai sudah masuk dalam rancangan pembangunan, sampai sekarang pun tidak jadi. Pantai Tujuh bukan main cantik untuk dijadikan pelabuhan dekat dengan Thailand dan juga Pantai Sabak, pun tidak ada. Akan tetapi ada tempat-tempat dan negeri yang tidak *viable* ada pelabuhan. Kelantan tidak ada, ini tidak ada saya hendak salahkan kepada sesiapa pun, tidak ada pelabuhan.

Pelabuhan di Sabak tidak ada, pelabuhan Islam kah... *[Ketawa]* Kalau pun hendak jadi, tidak ada juga pelabuhan. Pelabuhan itu tidak ada. Saya minta Yang Berhormat Timbalan Menteri kalau boleh tolong kaji balik pelabuhan yang patut diwujudkan di Pantai Sabak. Bukan besar, mini pelabuhan untuk kemajuan rakyat Kelantan. Akan tetapi dari segi pencegahan saya katakan tadi, balik tumpahan minyak ini, pencemaran ini macam-macam boleh berlaku dan kalau berlaku seperti di Amerika baru-baru ini, bukan main dahsyat dan melibatkan keadaan yang cukup menggerunkan.

Jadi, kita tengok di Johor Bahru. Tembok ya, Yang Berhormat Sri Gading, yang ke Singapura ini tembok lama... *[Disampuk]* Tambak Johor, lama dan dia menyekat pergerakan air. Maka sebab itu mantan Perdana Menteri dahulu bersungguh-sungguh hendak buat jambatan bengkok, tujuannya separuh daripada jambatan, tembok sekarang ini yang menghalang pergerakan air, bila ada jambatan bengkok maka air itu boleh bergerak. Jika berlaku pencemaran minyak maka sudah barang tentu mudah diambil tindakan. Kalau tidak ia akan terlekat di kawasan tambak itu.

Ini juga boleh mengancam pencemaran yang amat dahsyat. Jadi, untuk itu saya hendak tanya Yang Berhormat Timbalan Menteri, adakah pihak Kementerian Pengangkutan bersungguh-sungguh, berusaha meyakinkan Menteri Pengangkutan, meyakinkan Kabinet, merayu kepada Kabinet, kalau boleh hendak menangis pun menangislah. *[Ketawa]* Melututlah, bergurindamlah, berpuisilah, bersajaklah, bergolek-goleklah dan merayu supaya jambatan bengkok ini diteruskan semula.

Ini semua ke bawah Duli Yang Maha Mulia Sultan Johor sudah bertitah. "*Beta mahu jambatan bengkok ini diteruskan.*" Itu Sultan Johor bertitah, ini Adi Jagat bersuara, samalah itu...

*[Ketawa]* Agar memikirkan kembali supaya diteruskan jambatan bengkok ini kerana kerajaan melalui Kementerian Pengangkutan pun sudah belanja begitu banyak.

**Datuk Halimah binti Mohamed Sadique [Tenggara]:** Mohon laluan Yang Berhormat Pasir Mas.

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Silakan.

**Datuk Halimah binti Mohamed Sadique [Tenggara]:** Terima kasih. Saya setuju dengan cadangan yang dikemukakan oleh Yang Berhormat Pasir Mas ini Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak minta supaya diperjelaskan dengan sebaik-baik mungkin oleh pihak Yang Berhormat Timbalan Menteri. Adakah titah Duli Yang Maha Mulia Baginda Tuanku Sultan Johor ini akan seperti mana yang disebutkan oleh Yang Berhormat Pasir Mas tadi. Akan diambil kira kekuatan kenyataan itu dalam pada kita mempertimbangkan rang undang-undang yang dibentangkan pada hari ini, terhadap pernyataan kes yang telah saya bantangkan untuk kita mengambil kira yang berkaitan dengan selamatkan laut dan pantai-pantai di Johor. Mohon pandangan daripada Yang Berhormat Pasir Mas.

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Tuan Yang di-Pertua, saya amat-amat bersetuju dan sebahagian ucapan itu dimasukkan ke dalam ucapan saya. Ya, saya amat bersetuju. Yang Berhormat Sri Gading.

**Datuk Haji Mohamad bin Haji Aziz [Sri Gading]:** Tuan Yang di-Pertua. Saya terpanggil. Kalau Yang Berhormat Pasir Mas nun jauh di Pantai Timur memikirkan tentang Jambatan Bengkok di Johor Bahru apatah lagi saya. Saya orang Johor mendengar titah ucapan Duli Yang Maha Mulia Tuanku Sultan, saya menyokong kuat, sekuat-kuatnya segerakanlah pembinaan jambatan bengkok kerana ini salah satu daripada permintaan rakyat Johor Bahru, rakyat Johor. Saya harap ucapan saya ini dapat dimasukkan dalam ucapan Yang Berhormat Pasir Mas. Terima kasih.

#### ■1920

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Terima kasih. Hidup Yang Berhormat Sri Gading, hidup Yang Berhormat Tenggara. Sebab saya mengatakan demikian, bukan sahaja Titah Sultan Johor Yang Berhormat Sri Gading, tetapi juga mantan Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Tun Dr. Mahathir Mohamad. Saya percaya kalau kita hendak mengambil kira jasanya dan legasinya, jambatan bengkok inilah yang menjadi keutamaannya. Beliau sesudah meletakkan jawatan, sehingga ke hari ini saya tahu bersedih, berdukacita, kecewa, kerana jambatan bengkok ini tidak dapat diteruskan. Jadi, mintalah pihak Yang Berhormat untuk dapat memperbaharui gesaan-gesaan yang dibuat oleh rakan-rakan tadi kerana ia ada kaitan dengan soal...

**Datuk Haji Mohamad bin Haji Aziz [Sri Gading]:** Saya menambah sedikit Yang Berhormat Pasir Mas. Sebagai satu penghargaan tinggi kepada bekas Yang Amat Berhormat Perdana Menteri yang jasanya tidak ternilai, jasanya boleh dikenang ribuan tahun, binalah

jambatan bengkok untuk memuaskan hati dan sebenarnya memberikan kebaikan pada negeri Johor dan negara Malaysia... [*Tepuk*]

**Dato' Ibrahim Ali [Pasir Mas]:** Ia bukan sahaja soal kehendak mantan Perdana Menteri tetapi memang jambatan bengkok ini adalah sesuatu yang sangat diperlukan oleh Kerajaan Negeri Johor, kerana ada kena-mengena dengan apa yang saya katakan tadi, pergerakan air yang boleh menyebabkan kekotoran dan pencemaran yang disebabkan oleh air tidak dapat bergerak kerana dihalang Tambak Johor yang ada sekarang ini. Itu perkara pokok selain daripada mengatasi masalah lalu lintas. Dan sudah barang tentu ia akan dihargai oleh rakyat. Sudah barang tentu akan mendapat pujian daripada rakyat kerana ini yang dikehendaki oleh rakyat negeri Johor.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya telah menyentuh mengenai soal *prevention better than cure* tadi. Ini pun saya harap sangat-sangat mendapat perhatian pihak kementerian. Jadi, itu sahaja. Saya tidak ada apa-apa lagi kecuali perkara-perkara yang saya bangkitkan tadi berkenaan satu, dua perkara tetapi berharap sangat dapat perhatian. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua

**Beberapa Ahli:** [*Bangun*]

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

#### 7.22 mlm.

**Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasim]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang. Saya ringkas sahaja. Pertamanya, saya cukup bersetuju dengan pendapat daripada sahabat saya, Yang Berhormat Tenggara kerana rang undang-undang yang diperkenalkan ini adalah cukup bertepatan dan membuktikan kesungguhan pihak kerajaan dalam usaha kita untuk mengatasi pencemaran yang telah menjejaskan ekosistem hidupan laut dan juga menjejaskan sumber pendapatan nelayan dan juga pelancongan. Negeri Melaka juga, kawasan saya sepanjang pantai, sebenarnya cukup terjejas sekali dan ingin mengucapkan setinggi-tinggi tahniah kepada pihak Menteri.

Pertamanya, contoh kejadian pada tahun 2010 di Teluk Mexico. Tumpahan dikatakan berlaku selepas berlakunya letupan pada pelantar minyak Horizon Deepwater di kawasan luar pantai Louisiana di Teluk Mexico. Pelantar penggerudian minyak ini dikatakan senget akibat letupan itu dan kebocoran paip minyak telah berlaku. Sebanyak 790 liter ke sejuta liter minyak mentah tertumpah ke laut setiap hari. Syarikat British Petroleum bertanggungjawab bukan sahaja untuk kebersihan, bahkan untuk membayar pampasan kepada mereka yang terlibat.

Dalam negara pula, pada 25 Mei 2010 yang lalu, apabila kapal tangki minyak Malaysia telah berlanggar dengan sebuah kapal kargo kira-kira empat batu nautika di Barat Daya Tanjung Stapa, Pengerang. Pencemaran minyak ini bukan sahaja telah menjejaskan pendapatan nelayan-nelayan pantai termasuk di Melaka dan ada kawasan-kawasan hotel terpaksa menahan

ataupun *postpone* mereka yang telah menempah hotel kerana kawasan-kawasan pantai telah tercemar oleh tumpahan minyak.

Isunya ialah Selat Melaka dijadikan sebagai *dumping ground*. Kapal-kapal besar menjadikan Selat Melaka sebagai *dumping ground* untuk melakukan *discharge*. Ia berlaku disebabkan pemantauan yang agak longgar, selain daripada caj berlabuh kapal-kapal dagang yang amat murah iaitu sebanyak RM0.20 bagi setiap satu Mt berbanding dengan Singapura yang mengenakan bayaran yang cukup tinggi. Mungkin kerana Selat Melaka daripada segi geografinya adalah dianggap kawasan teduh, maka perairan Selat Melaka khususnya Pengerang menjadi lokasi pilihan untuk semua kapal dagang yang ingin berlabuh dan membersihkan kapal mereka.

Apa yang ingin saya cadangkan di sini, selain daripada agensi-agensi penguatkuasaan termasuk Tentera Laut Diraja Malaysia, APMM, pihak polis, Maritim Malaysia dan juga Jabatan Alam Sekitar seharusnya membuat rondaan yang lebih kerap selain daripada kita mesti mewujudkan tinjauan udara. Kalau boleh, saya hendak cadangkan kepada penguatkuasaan ini dilengkapi dengan unit udara supaya mudah untuk kita membuat pemantauan dan mengambil tindakan segera...

**Datuk Ismail Kasim [Arau]:** Yang Berhormat Jasin, mohon laluan sedikit.

**Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]:** Kalau sekiranya ada tumpahan minyak. Sila

**Datuk Ismail Kasim [Arau]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Jasin. Pendek sahaja. Pada tahun 1995, kajian yang diberikan oleh Jabatan Laut, terdapat sekitar 30,251 buah kapal yang melalui Selat Melaka dan 30% daripada kapal-kapal berkenaan adalah terdiri daripada kapal-kapal tangki ataupun kapal-kapal minyak yang mengangkut minyak. Jadi di sini saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat, kalau setakat rondaan menggunakan pengangkutan udara dan juga rondaan menggunakan pengangkutan laut, saya ingat ia tidak memadai. Ada atau tidak cadangan daripada pihak Jabatan Laut sekurang-kurangnya untuk kita menggunakan perkhidmatan satelit yang ada di negara kita kerana saya ingat ini lebih berkesan dan lebih menyeluruh daripada segi sudut kawalan. Pandangan Yang Berhormat Jasin.

**Datuk Wira Haji Ahmad Hamzah [Jasin]:** Terima kasih sahabat saya, Yang Berhormat Arau. Itu cukup bertepatan sekali. Kalau kita ada sistem satelit, kita mesti ada *control center* yang akan mengambil tindakan segera kerana sekarang kita ada ubatnya. Seharusnya sebagai wakil rakyat yang hidup di tepi pantai, kami cukup terjejas kerana setiap kali ada pencemaran, maka berlakulah rungutan daripada nelayan-nelayan yang terjejas pendapatan mereka.

Seterusnya, saya pergi pada isu kesihatan hidupan dan juga manusia. Apabila tumpahan minyak berlaku dengan banyak berhampiran dengan pesisiran pantai, lapisan minyak yang mengancam hidupan laut serta burung akan terbentuk. Tumpahan tersebut juga turut menjejaskan tumbesaran – ini dalam ia punya karang laut itu dan kesuburan plankton yang boleh

mengurangkan pembiakan makanan laut dalam jangka panjang dan akan mengancam sumber pendapatan ataupun periuk nasi nelayan. Antara kesan yang agak kronik ialah anomali iaitu pembesaran tubuh dan tingkah laku yang tidak normal. Saya harap ia tidak ada dalam Dewan inilah, serta kurang daya ketahanan badan serta penggunaan sumber air daripada air tersebut.

Jadi, apa yang saya hendak sebut di sini, nelayan akan hilang punca pendapatan kerana laut tempat mereka mencari rezeki tercemar oleh tumpahan minyak. Contohnya, tumpahan minyak pada 25 Mei 2010 di Johor menyebabkan nelayan pantai sehingga ke Melaka, mengalami kerugian sehingga RM2 juta meliputi kerugian tangkapan ikan dan juga perkakasan.

Seterusnya, saya pergi pada ekologi dan juga ekosistem hidupan laut terjejas. Menjejaskan kehidupan dan organisma laut dan peningkatan bahan kimia di terumbu karang di dasar laut. Jadi, saya tidak perlu menyebutkan contohnya kerana ia berlaku di luar negara yang telah menyebabkan syarikat BP membayar satu pampasan yang cukup tinggi. Apa yang saya ingin sebutkan di sini, baru-baru ini kita telah menjumpai satu penemuan baru iaitu bakteria yang makan tumpahan minyak. Saintis-saintis dari Amerika Syarikat mendakwa berjaya menyelesaikan misteri kehilangan tumpahan minyak yang bocor dari telaga dalam insiden terburuk di perairan Teluk Mexico baru-baru ini, lapor sebuah akhbar.

Jadi saya ingin bertanya, sama ada perkara ini sah ataupun sah. Kalau boleh, kita bawa ubat ataupun jalan penyelesaian itu di negara kita supaya kita dapat menyelesaikan apa juga masalah dan dalam masa yang sama kita dapat mengatasi masalah yang dihadapi oleh nelayan-nelayan pantai kita. Saya menghormati masa. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Ronald Kiandee]:** Kita sambung perbahasan esok, Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10 pagi hari Khamis, 7 April 2011.

***Dewan ditangguhkan pada pukul 7.30 malam.***