

Majlis Pelancaran Rasmi Sistem Kawalan Laut

Pelabuhan Kelang, 1 Jun 2000

Malaysia secara amnya telah lama mengenalpasti keperluan mewujudkan satu sistem pengawasan laut yang efisien dan efektif, lebih-lebih lagi apabila kawasan perairannya meluas hasil daripada perisytiharan Zon Ekonomi Eksklusif (ZEE) pada tahun 1980. Kedudukan geografi Malaysia yang dipisahkan oleh perairan dan lokasi strategik Selat Melaka dan Laut China Selatan yang menjadi tumpuan utama laluan perkapalan telah mendorong kepada perlunya ditingkatkan lagi kaedah pengawasan dan pemantauan perairan negara.

2. Dari sudut ekonomi, hasil perairan negara seperti petroliaam, perikanan dan laluan perkapalan adalah antara sumber utama pendapatan negara. Untuk mengekalkan sumbangan yang berterusan daripada sumber- sumber ini, Malaysia perlu mempunyai sistem pengawasan laut yang berkesan supaya dapat mengawasi dan bertindak dengan cepat terhadap sesuatu kejadian yang boleh menjejaskan kepentingan ekonomi negara.

3. Menyedari hakikat ini, Kerajaan pada awal tahun 1994 telah meluluskan peruntukan berjumlah 100 juta Ringgit untuk membangunkan satu sistem pengawasan yang serba moden dan mampu membuat pengawasan secara berterusan ke atas perairan negara. Peruntukan yang sebegitu besar, membuktikan negara kita komited dan prihatin terhadap aspek keselamatan pelayaran di rantau ini khususnya, dan komuniti perkapalan antarabangsa amnya. Sistem ini adalah antara yang pertama di dunia berkonsepkan pengawasan radar pesisiran pantai yang telah berjaya dibangunkan dengan sempurnanya di sepanjang pesisiran pantai Selat Melaka.

4. Pada peringkat permulaan, perairan Selat Melaka telah dikenalpasti untuk dibangunkan sistem ini kerana kepentingan strategik perairan ini yang merupakan antara perairan tersibuk di dunia selepas Selat Dover dan Gibraltar. Sebagai jalan utama perdagangan perairan Selat Melaka ini merupakan satu sumber dan aset penting kepada negara-negara perkapalan. Pelayaran melalui Selat Melaka dapat menjimatkan kos yang dianggarkan lebih daripada 150 bilion Dolar Amerika setahun berbanding dengan penggunaan laluan alternatif terdekat iaitu Selat Lombok - Makassar.

5. Kini dianggarkan lebih daripada 600 buah kapal dagang termasuk kapal pengangkut melebihi 200,000 dead weight tonnage (dwt) dan kapal penumpang (cruise ship) menggunakan Selat Melaka setiap hari. Aktiviti perkapalan di antara pelabuhan-pelabuhan negara berpantai Selat Melaka terutamanya di antara Semenanjung dan Sumatera juga semakin berkembang dari sehari ke sehari. Tambahan pula, dengan beroperasinya Pelabuhan `Liquified Petroleum Gas' (LPG) di Rupid, Sumatera, terdapat dua atau tiga kapal LPG keluar masuk setiap minggu ke Pelabuhan tersebut. Pada masa yang sama, operasi Terminal Penapis Petroliaam di Pelabuhan Sungai Udang, Melaka dan pembukaan Pelabuhan Tanjung Pelepas di Johor juga telah meningkatkan lagi kesesakan laluan, khususnya kapal-kapal pengangkut kargo merbahaya dan kapal- kapal

`post panamax'. Begitu juga dengan lalu-lintas perkapalan domestik di antara pelabuhan tempatan dengan Singapura di mana dianggarkan sejumlah 5,000 pergerakan berlaku setiap bulan.

6. Dalam senario ini, perairan Selat Melaka akan terus sesak dan bertambah penting seiring dengan kepesatan dan kemajuan ekonomi negara-negara di rantau ini. Adalah dijangkakan bilangan lalu lintas perkapalan di perairan Selat Melaka akan meningkat pada kadar 1.3 peratus setahun. Daripada unjuran sehingga pada tahun 2010, sejumlah 46,842 buah kapal (melebihi 30 meter panjang) dijangka akan menggunakan perairan Selat Melaka pada setiap tahun.

7. Selain daripada perkapalan, industri lain terutamanya aktiviti perikanan juga aktif di perairan Selat Melaka yang kini menyumbang lebih kurang lima puluh peratus daripada jumlah keseluruhan pendaratan ikan negara. Terdapat lebih daripada 37,000 orang nelayan Malaysia dengan lebih kurang 15,000 buah bot menjalankan aktiviti penangkapan ikan di perairan Selat Melaka.

8. Peningkatan berbagai-bagai aktiviti ini, selain daripada keadaan cuaca buruk, adalah antara faktor penyebab berlakunya kejadian pelanggaran yang mengakibatkan pencemaran marin. Sehingga kini kita telah mengalami beberapa pelanggaran besar di perairan Selat Melaka mengakibatkan bukan sahaja pencemaran yang memudaratkan hidupan marin tetapi turut melibatkan kemusnahan harta benda dan kehilangan nyawa. Kemalangan-kemalangan seumpama ini telah menyebabkan negara terpaksa menanggung kos pembersihan pencemaran yang berjumlah berjuta Ringgit. Dengan peningkatan kapal-kapal bersaiz besar seperti `post panamax vessel' dan `fourth and fifth generation container ship' yang dapat menggunakan hanya satu pertiga daripada lebarnya Selat Melaka yang menyebabkan pengendalian menjadi lebih sukar serta bertambahnya kapal-kapal pengangkutan muatan berbahaya, pengurusan trafik secara pasif seperti yang dilaksanakan sebelum ini tidak lagi sesuai. Justeru itu, dalam suasana perdagangan semasa dan masa akan datang yang semakin mencabar dan berdaya saing tinggi bagi memenuhi keperluan sosio-ekonomi negara, maka satu teknik dan mekanisma pengurusan trafik perkapalan yang lebih cekap dan serba canggih seperti Sistem ini menjadi begitu mustahak bagi mengurangkan risiko kemalangan dan pencemaran dan pada masa yang sama meningkatkan kualiti serta produktiviti perairan.

9. Sebagai sebuah negara maritim, pengwujudan sistem ini juga adalah selaras dengan keperluan dan ketetapan Konvensyen Undang-Undang Laut 1982 yang mana Malaysia adalah negara ahlinya dan juga bertepatan dengan resolusi-resolusi Pertubuhan Maritim Antarabangsa (International Maritime Organisation (IMO) bagi memelihara dan meningkatkan tahap keselamatan pelayaran serta mengurangkan risiko pencemaran. Mulai 1 Disember 1998, semua kapal yang melalui perairan Selat Melaka diwajibkan melapor ke Pusat Kawalan iaitu di bawah peraturan `Mandatory Ship Reporting System'. Saya difahamkan sepanjang tahun 1999, sebanyak 43,964 buah kapal telah mematuhi peraturan ini. Dengan ciri-ciri keselamatan pelayaran yang memenuhi piawaian antarabangsa yang diutamakan melalui sistem ini, Kerajaan percaya negara-negara pengguna khususnya negara utama perkapalan akan merasa lebih yakin

dan selamat untuk menggunakan perairan Selat Melaka. Dengan keyakinan yang tinggi ini, ia akan turut mendorong untuk menjanakan perkembangan ekonomi negara-negara di rantau ini, khususnya dalam menggalakkan lagi peningkatan perdagangan kawasan pertumbuhan segi tiga IMT-GT di Utara Selat Melaka dan SIJORI di bahagian Selatan Selat Melaka.

10. Sementara itu, pembangunan sistem ini secara bersepadu dengan mengintegrasikan sistem radar pelabuhan di Pelabuhan Klang adalah suatu langkah yang bijak dan praktikal ke arah melengkapkan pelabuhan dengan sistem maklumat yang moden bagi meningkatkan pengurusan dan kualiti operasi pelabuhan. Ia juga akan menjadikan pelabuhan kita lebih kompetitif dan efisien. Usaha sedang dirancang untuk mengadakan sistem integrasi yang sama untuk Pelabuhan Tanjung Pelepas di Johor.

11. Seperti yang kita sedia maklum, adalah menjadi dasar negara untuk menggalakkan penggunaan pelabuhan tempatan bagi mengurangkan imbalan defisit dagangan negara. Sehubungan dengan itu, dasar dan ketetapan yang telah diambil sehingga kini telah membuahkan hasil yang membanggakan di mana bagi keseluruhan tahun 1999, imbalan perdagangan telah mencatatkan peningkatan lebih sebanyak 23.8 peratus kepada 72.3 bilion Ringgit berbanding dengan 58.4 bilion Ringgit yang dicatatkan pada tahun 1998. Kerajaan yakin imbalan dagangan ini akan terus dinikmati pada masa-masa akan datang jika dasar yang sedia ada iaitu mengutamakan penggunaan pelabuhan tempatan diteruskan. Justeru itu, melalui penggunaan sistem ini secara bersepadu, sekali lagi saya yakin ianya dapat meningkatkan kecekapan pengurusan dan pentadbiran pelabuhan-pelabuhan kita secara menyeluruh dan seterusnya dapat menarik minat lebih banyak syarikat perkapalan untuk menggunakan pelabuhan tempatan. Perkembangan seumpama ini juga akan membantu pihak Kerajaan mencapai matlamatnya untuk menjadikan Pelabuhan Klang sebagai 'regional hub centre'. Saya yakin kesempatan ini juga dapat dimanfaatkan sepenuhnya untuk meningkatkan lagi industri hiliran pelabuhan termasuk industri maritim seperti 'ship building, repairs and maintenance' secara menyeluruh.

12. Pelaksanaan sistem ini juga menitikberatkan kepada perlunya wujud kerjasama erat antara agensi maritim dan pelaksanaan dan pembahagian tugas seharian. Sistem ini yang beroperasi secara berterusan boleh dimanfaatkan oleh agensi-agensi untuk membuat perancangan yang lebih teratur dan menjimatkan tanpa menjejaskan keberkesanan operasi. Sejajar dengan itu, aset-aset agensi penguatkuasaan maritim boleh digunakan pada tahap optima secara tersusun dan bersepadu. Oleh itu, saya menyeru semua agensi maritim untuk menggunakan kemudahan yang disediakan melalui sistem ini bagi meningkatkan tahap penyelarasan yang sedia ada ke arah menghasilkan khidmat yang lebih produktif dan efisien.

13. Hari ini, kita berbangga dengan pelancaran Sistem Pengawasan Laut Malaysia. Saya harap semua pihak dapat memanfaatkan sepenuhnya kelebihan daripada penggunaan sistem ini. Semoga kewujudan sistem ini akan menjadi titik permulaan untuk mengwujudkan Sistem Pengawasan Laut yang lebih

moden berasaskan teknologi tinggi selaras dengan matlamat menjadikan Malaysia sebuah negara yang cemerlang dan maju.

14. Dengan lafaz Bismillahir rahmanir rahim, saya dengan ini secara rasminya melancarkan Sistem Pengawasan Laut Malaysia.