

LAPORAN AKHIR LATIHAN INDUSTRI DI
JABATAN LAUT SABAH

Oleh

MOHD HAFIDZ B MOHD TAJUDDIN
Sarjana Muda Pengurusan (Maritim)

Laporan Latihan Industri Diserahkan Kepada

Jabatan Pengurusan Dan Pemasaran
Fakulti Pengurusan Dan Ekonomi
Kolej Universiti Sains Dan Teknologi Malaysia
(KUSTEM)

2005

**LAPORAN AKHIR LATIHAN INDUSTRI DI
JABATAN LAUT SABAH**

OLEH

**MOHD HAFIDZ B MOHD TAJUDDIN
SARJANA MUDA PENGURUSAN
(MARITIM)**

Laporan Latihan Industri Diserahkan Kepada

**Jabatan Pengurusan Dan Pemasaran
Fakulti Pengurusan Dan Ekonomi
Kolej Universiti Sains Dan Teknologi Malaysia
(KUSTEM)**


2005

1100039906

PENGESAHAN KEASLIAN LAPORAN

Dengan ini saya **MOHD.HAFIDZ BIN MOHD.TAJUDDIN (UK 8719)** mengaku bahawa laporan Latihan Industri bagi kursus **PGN 4799** adalah hasil usaha saya sendiri. Segala bentuk penulisan yang terkandung dalam laporan ini adalah merupakan pandangan dan pendapat saya yang berasaskan kepada pengaplikasian teori dan pengalaman yang dipelajari semasa menjalani Latihan Industri semata-mata. Fakulti Pengurusan dan Ekonomi (FPE), KUSTEM tidak terikat dengan isi kandungan laporan tersebut.

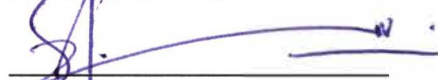
Tandatangan



MOHD.HAFIDZ BIN MOHD.TAJUDDIN

Tarikh : 21 NOV 2005

Disahkan oleh :



ENCIK AHMAD RUSDI BIN ABDULLAH

Penyelia KUSTEM

b/p pengerusi Latihan Industri

Fakulti Pengurusan dan Ekonomi

KUSTEM

Dedication to :

Daddy, Mummy, Pam, Sabrina

serta rakan-rakan seperjuangan

Michael, Denis, Danny, Nazri, Daniel, Alvin,

Raymond, Alif, Farizul dan Joel.

ucapan setinggi tinggi terima kasih juga

kepada En Adam Malik dan En Ahmad Rusdi

selaku Penyelia Industri dan Penyelia Kustem pelatih

serta Warga kerja Jabatan Laut Sabah

PENGHARGAAN

Syukur ke hadrat Allah S.W.T kerana dengan limpah kurnia-Nya, akhirnya pelatih telah berjaya menjalankan Latihan Industri dengan sempurna walaupun mungkin akan terdapat sedikit kekurangan.

Terlebih dahulu ucapan setinggi-tinggi penghargaan serta jutaan terima kasih pelatih kepada Penyelia KUSTEM dan juga selaku Penyelaras Program Sarjana Muda Pengurusan (Pemasaran) iaitu Encik Ahmad Rusdi Abdullah yang telah memberikan tunjuk ajar, nasihat, teguran, bimbingan dan sering mengingatkan tanggungjawab pelatih sebagai pelajar, serta sokongan sepanjang pelatih menjalani Latihan Industri. Tanpa bimbingan dan dorongan dari beliau, kemungkinan pelatih akan mengalami pelbagai kesulitan dan masalah bagi menjalankan latihan ini.

Pelatih juga ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada Cik Wan Azura Mamat yang bertindak sebagai Urusetia Sarjana Muda Pengurusan (Maritim). Sebagai seorang urusetia program, beliau telah banyak membantu saya dalam beberapa aspek termasuk mengurus penempatan pelajar dengan organisasi (Jabatan Laut Sabah), memohon agensi yang terlibat supaya melantik Penyelia Industri serta menyediakan borang-borang yang diperlukan sebelum dan semasa Latihan Industri dijalankan (Borang Permohonan Latihan Industri dan Penilaian).

Setinggi-tinggi penghargaan juga kepada Penyelia Industri pelatih, Encik Adam Malik bin Biskai iaitu Pegawai Laut A44 dan juga selaku Ketua Bahagian Keselamatan Pelayaran Jabatan Laut Sabah kerana kesudian meluangkan masa dan memberi kerjasama serta layanan yang cukup baik walaupun sibuk dengan tugas yang perlu dilaksanakan dan memberi pengetahuan baru kepada pelatih melalui pendedahan kepada budaya kerja yang sebenar di dalam organisasi ini. Jutaan terima kasih juga diatas segala perhatian yang diberikan kerana memantau perkembangan pelatih sepanjang menjalani latihan ini.

Dengan berakhirnya latihan di organisasi ini, pelatih juga ingin mengucapkan jutaan terima kasih kepada seluruh warga kerja Jabatan Laut Sabah terutamanya kepada Encik Benjamin Bernard Bijion (Pengarah Jabatan Laut Sabah), Encik IR Awang Ismail bin Hj Mohd. Tahir selaku Timbalan Pengarah Jabatan Laut Sabah, Encik Norjipin bin Saidi (Ketua Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan), Encik Maurice Juliee Ansim (Pegawai Pelabuhan Cawangan Kota Kinabalu), Encik Hassan bin Arsad (Ketua Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal), Puan Rusiah binti Hj. Idris (Pembantu Tadbir Unit Pendaftaran Kapal), Encik Aventinus Adam Chan@Alvin (Ketua Unit Bantuan Pelayaran), Encik Anuar bin Mohd. Ariffin (Ketua Unit Pengurusan *Fleet*), Encik Marvin Chin (Penolong Jurutera Laut), Puan Zubaidah (Pembantu Tadbir Unit Pengurusan *Fleet*), Puan Mashairanty binti Hairan (Pembantu Tadbir Unit Pengurusan *Fleet*), Encik Irwan Bin Abdul Rahman (Merinyu Laut), Cik Nellie Gampeh (Merinyu Laut), Encik Ahmad Sah Bin Sangka, Encik Lizzienus Pingot, Cik Sabrena Hadzryna, Encik Nordin Bin Talip serta warga kerja

lain yang tidak disebutkan namanya yang telah terlibat secara langsung atau tidak langsung sepanjang pelatih menjalani latihan ini.

Pelatih juga ingin mengucapkan berbanyak-banyak terima kasih kepada seluruh ahli keluarga yang telah banyak memberi sokongan moral dan menguatkan lagi semangat pelatih untuk meneruskan pengajian sehinggalah selesai menjalani Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah. Segala jasa dan pengorbanan seluruh ahli keluarga tidak akan dilupai oleh pelatih selamanya. Semoga Allah melimpahi keberkatan dan kurniaannya diatas segala pengorbanan yang telah dilakukan oleh ahli keluarga pelatih.

Akhir kata pelatih juga ingin mengucapkan sekali lagi terima kasih kepada rakan-rakan seperjuangan yang lain seperti Michael Jaungin, Mohamad Nazri, Denis Sadit, Joel, Danny Paul, Alvin, Raymond, Alif Asraf dan Farizul kerana sudi memberi tunjuk ajar dan sesiapa jua yang telah terlibat sebelum dan selepas pelatih selesai menjalani Latihan Industri ini sepenuhnya di Jabatan Laut Sabah.

MOHD.HAFIDZ B MOHD.TAJUDDIN
SARJANA MUDA PENGURUSAN (MARITIM)
2005.

Perkara

Muka Surat

Penghargaan	ii-iv
Senarai Singkatan	v-vi
Senarai Rajah	vii
Ringkasan Eksekutif	viii
Senarai Lampiran	ix-x
Rujukan	xi

Bab 1: Latar Belakang Organisasi

1.1	Sejarah Penubuhan Jabatan Laut Sabah	1-3
1.2	Maklumat Organisasi	3-4
1.2.1	Logo Organisasi	4
1.2.2	Objektif Jabatan Laut Sabah	5
1.2.3	Alamat Ibu Pejabat	5
1.2.4	Alamat Cawangan	5-6
1.2.5	Visi Organisasi	7
1.2.6	Misi Organisasi	7
1.2.7	Piagam Pelanggan Jabatan Laut Sabah	8-9
1.2.8	Dasar Kualiti Jabatan Laut Sabah	9
1.2.9	Bidang Utama	9
1.2.10	Etika	9-10
1.2.11	Peranan Utama	10
1.2.12	Objektif Jangka Panjang	10
1.3	Carta Organisasi Jabatan Laut Sabah	11
1.4	Aktiviti Organisasi	12
1.4.1	Bahagian Perkhidmatan Bantuan	12
(a)	Unit Pentadbiran dan Perjawatan	12
(b)	Unit Kewangan dan Perolehan	12
(c)	Unit Sistem Maklumat	13
1.4.2	Bahagian Kawalan Industri	13
(a)	Unit Pendaftaran Kapal	13
(b)	Unit Penguatkuasaan dan Perundangan	14
(c)	Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal	14
1.4.3	Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan	14
(a)	Unit Latihan dan Peperiksaan	15
(b)	Unit Pembangunan Pelaut	15
1.4.4	Bahagian Keselamatan Pelayaran	15
(a)	Unit Pengurusan <i>fleet</i>	15
(b)	Unit Bantuan Pelayaran	16
(c)	Unit Keselamatan Maritim	16
1.4.5	Bahagian Pembangunan	16
1.4.6	Bahagian Pejabat Cawangan	17

1.5	Kemahiran yang ingin dipelajari	17
1.5.1	Bahagian Keselamatan Pelayaran	17
	(a) Unit Pengurusan <i>Fleet</i>	17-19
	(b) Unit Bantuan Pelayaran	19-20
	(c) Unit Keselamatan Maritim	20-22
1.5.2	Bahagian Kawalan Industri	23
	(a) Unit Penguatkuasaan dan Perundangan	23-40
	(b) Unit Pendaftaran Kapal	41-43
1.5.3	Bahagian Pejabat Cawangan Kota Kinabalu	43-52

Bab 2: Mengesan Sistem Sedia Ada, Mengenalpasti Masalah, Cadangan Penyelesaian Masalah Serta Implikasi Cadangan.

2.1	Pengenalan	53
2.2	Sistem Pengeluaran Sijil-Sijil Statutori	54
	2.2.1 Objektif	54
	2.2.2 Skop	54
	2.2.3 Carta Aliran Sistem	55
	2.2.4 Prosedur Sistem Pengeluaran Sijil-Sijil Statutori	56-57
	2.2.5 Mengenalpasti Masalah Sistem	57-59
	2.2.6 Cadangan Penyelesaian Masalah	59-60
	2.2.7 Implikasi Cadangan	60-61
2.3	Sistem Penyelenggaraan Alat Bantuan Pelayaran	61
	2.3.1 Objektif	61
	2.3.2 Skop	61-62
	2.3.3 Carta Aliran Sistem	62
	2.3.4 Prosedur Sistem Penyelenggaraan Alat Bantuan Pelayaran	63-64
	2.3.5 Mengenalpasti Masalah Sistem	64-65
	2.3.6 Cadangan Penyelesaian Masalah	65-66
	2.3.7 Implikasi Cadangan	66-67
2.4	Sistem Pelepasan Kapal Dagang	68
	2.4.1 Objektif	68
	2.4.2 Skop	68
	2.4.3 Carta Aliran Sistem	69-70
	2.4.4 Prosedur Sistem Pelepasan Kapal Dagang	70-72
	2.4.5 Mengenalpasti Masalah Sistem	72
	2.4.6 Cadangan Penyelesaian Masalah	72-73
	2.4.7 Implikasi Cadangan	73-74

Bab 3: Penutup

- 3.1 Lakaran Pengharapan
- 3.2 Penutup Keseluruhan

75-77
77-80

SENARAI SINGKATAN

PLC	-Pejabat Laut Cawangan
PL	-Pegawai Laut
JL	-Jurutera Laut
PPL	-Penolong Pegawai Laut
PJL	-Penolong Jurutera Laut
PT	-Pembantu Teknik
PPT	-Penolong Pegawai Tadbir
PSM	-Pegawai Sistem Maklumat
PPSM	-Penolong Pegawai Sistem Maklumat
MI	-Merinyu Laut
SR	-Serang
JIL	-Juruinjin Laut
PJL	-Pembantu Juruinjin Laut
JM	-Jurumudi
KL	-Kelasi
TKG	-Tukang
JT	-Juruteknik
PT(P/O)	-Pembantu Tadbir Perkeranian
PT(K)	-Penolong Tadbir Kesetiausahaan
PKB	-Pemandu Kenderaan Bermotor
PTR	-Pembantu Tadbir Rendah
PAR	-Pembantu Am Rendah

PRA	-Penjaga Rumah Api
PT(KEW)	-Pembantu Tadbir Kewangan
IMO	- <i>International Maritime Organization</i>
SAR	- <i>Safety And Rescue</i>
SOLAS	- <i>Safety Of Life At The Sea</i>
MARPOL	- <i>Marine Pollution</i>
STCW	- <i>Standard Training Certification and Watchkeping</i>

SENARAI RAJAH

Muka Surat

Rajah 1.3	Carta Organisasi Jabatan Laut Sabah	12
Rajah 1.6.1(a)	Alat navigasi Kapal Tanjung Trang	19
Rajah 1.6.1(b)	Alat pengendalian Kapal Tanjung Trang	20
Rajah 1.6.1(c)	<i>Global Maritime Distress Safety System</i>	20
Rajah 1.6.1(d)	Rumah Api	21
Rajah 1.6.1(e)	<i>Port Side Beacon</i>	21
Rajah 1.6.2(a)	Aktiviti <i>Port State Control</i>	34
Rajah 1.6.2(b)	Aktiviti <i>Port State Control</i>	34
Rajah 1.6.3(a)	Ukuran tanan kapal	46
Rajah 1.6.3(b)	Ukuran tanan kapal	47
Rajah 1.6.3(c)	Aktiviti mengukur kapal	52
Rajah 1.6.3(d)	Mengukur bilik injin kapal	52
Rajah 1.6.3(e)	Mengukur bilik injin kapal	52
Rajah 1.6.3(f)	Mengukur lebar kapal	52
Rajah 2.2.3	Carta Aliran Sistem Pengeluaran Sijil-Sijil Statutori	55
Rajah 2.3.3	Carta Aliran Sistem Penyelenggaraan Alat Bantuan Pelayaran	62
Rajah 2.3.7(a)	<i>Starboard Bouy</i>	67
Rajah 2.3.7(b)	<i>Starboard Beacon</i>	67
Rajah 2.4.3	Carta Aliran Sistem Pelepasan Kapal Dagang	69

RINGKASAN EKSEKUTIF

Program Latihan Industri merupakan satu program penempatan pelajar bagi tujuan memenuhi keperluan bergraduasi Program Ijazah Sarjana Muda Pengurusan (Maritim) di Fakulti Pengurusan Dan Ekonomi sebelum tamat pengajian masing-masing. Sebenarnya penempatan pelatih tidak dihadkan kepada organisasi kerajaan sahaja malah para pelajar boleh juga ditempatkan di Pertubuhan Bukan Kerajaan (NGO), sektor perindustrian dan perkilangan dan juga sektor-sektor swasta yang lain. Jabatan Laut Sabah beribu pejabat di Jalan Sepanggar Kota Kinabalu. Sebelum ini, Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah terletak di Pulau Labuan. Oleh kerana aktiviti perkapalan dagang di Sabah semakin meningkat, Kementerian Pengangkutan Malaysia telah menambah bilangan pejabat pendaftar kapal. Sebelum ini, bilangan pejabat pendaftar kapal di Malaysia mengandungi 4 bahagian iaitu Port Klang, Pulau Pinang, Sarawak dan Pulau Labuan. Penubuhan pejabat pendaftar kapal yang bertempat di Kota Kinabalu telah menambahkan lagi bilangan pejabat pendaftar kapal di Malaysia iaitu sebanyak 5 bahagian. Pada tahun 2002, Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah telah berpindah ke Kota Kinabalu dan terletak di Bangunan Gaya Centre. Pada 1 Jun 2005, Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah telah berpindah ke Kompleks baru yang terletak di Jalan Sepanggar. Semasa menjalankan Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah, pelatih telah ditempatkan di Bahagian Keselamatan Pelayaran. Di bawah bahagian tersebut terbahagi kepada 3 unit iaitu Unit Pengurusan *Fleet*, Unit Bantuan Pelayaran dan Unit Keselamatan Maritim. Di bahagian ini, pelatih didedahkan bagaimana prosedur penyelenggaraan kapal jabatan, perancangan penyediaan alat bantuan pelayaran serta penyelenggaraan alat bantuan pelayaran dan penyelarasan *Safety and Rescue* maritim. Seterusnya pelatih ditempatkan di Bahagian Kawalan Industri yang juga terbahagi kepada 3 bahagian iaitu Unit Pendaftaran Kapal, Unit Penguatkuasaan dan Perundangan serta Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal. Di bahagian ini pula pelatih telah didedahkan bagaimana prosedur pendaftaran kapal dilakukan, penyelarasan kawalan *Port/Flag State Control* serta prosedur memeriksa dan melulus pelan binaan kapal. Pelatih juga diberi peluang untuk meninjau bagaimana aktiviti *Port/Flag State Control* yang dijalankan di Lembaga Pelabuhan Sabah. Di bahagian pejabat cawangan, pelatih telah dapat melihat dengan lebih dekat lagi prosedur perkhidmatan pejabat pelabuhan, urusan ketibaan kapal, urusan pelepasan kapal serta operasi penguatkuasaan. Setelah 12 minggu menjalankan Latihan Industri, pelatih telah diberi tugas untuk mencari sistem kerja Jabatan Laut Sabah. Antara sistem yang telah diperolehi oleh pelatih semasa menjalankan Latihan Industri ialah sistem pengeluaran sijil-sijil statutori, sistem penyelenggaraan alat bantuan pelayaran dan sistem pelepasan kapal dagang. Pelatih ditugaskan untuk mengkaji serta memperbaiki segala kelemahan yang timbul pada setiap sistem tersebut.

SENARAI LAMPIRAN

	Muka Surat
Lampiran 1 <i>Cargo Ship Safety Construction Certificate</i>	xii
Lampiran 2 <i>Malaysian Local Freeboard Certificate</i>	xiii
Lampiran 3 <i>International Load Line Certificate 1966</i>	xiv
Lampiran 4 <i>Record of Safety Equipment Survey Certificate</i>	xv
Lampiran 5 <i>Cargo Ship Safety Equipment Certificate</i>	xvi
Lampiran 6 <i>Record of Construction and Equipment</i>	xvii
Lampiran 7 <i>Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate</i>	xviii
Lampiran 8 <i>Malaysia Tonnage Certificate</i>	xix
Lampiran 9 <i>Cargo Ship Safety Radio Certificate</i>	xx
Lampiran 10 <i>Malaysia Petroleum (Safety Measures)</i>	xxi
Lampiran 11 <i>International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973.</i>	xxii
Lampiran 12 <i>International Convention for the Safety Of Life At Sea, 1974.</i>	xxiii
Lampiran 13 <i>Application for Survey of Vessel or Equipment of Vessel</i>	xxiv
Lampiran 14 <i>Loadlines Marking</i>	xxv
Lampiran 15 <i>Arrival Checklist</i>	xxvi
Lampiran 16 <i>Arrival Checklist</i>	xxvii
Lampiran 17 <i>Report of Inspection (Port State Control)</i>	xxviii
Lampiran 18 <i>Application for Port Clearance</i>	xxix

BAB 1

LATAR BELAKANG ORGANISASI

1.1 Sejarah penubuhan Jabatan Laut Sabah



Jabatan Laut Sabah ditubuhkan pada 16 April 1960 di Pulau Labuan (Wilayah Persekutuan Labuan) oleh Kerajaan Penjajahan British Borneo Utara (*Colony Of North Borneo*) dan bertanggungjawab bagi pihak Kerajaan British. Semasa zaman penjajahan British semua aktiviti-aktiviti maritim di Perairan North Borneo telah dikendalikan oleh *Merchantile Marine Office* berpandukan kepada peraturan United Kingdom *Merchant Shipping Act. Merchant Shipping Ordinance* 1960 telah digubal dan mula berkuatkuasa pada 31 Disember, 1960. Apabila Sabah merdeka melalui Malaysia pada 16 September, 1963, maka Jabatan Laut Sabah telah ditubuhkan sebagai sebuah Jabatan Persekutuan di bawah Kementerian Pengangkutan Malaysia untuk menjalankan aktiviti-aktiviti maritim di Sabah berpandukan kepada *Merchant Shipping Ordinance* 1960.

Sejak Sabah merdeka melalui Malaysia, Jabatan Laut Sabah bertanggungjawab kepada Kementerian Pengangkutan Malaysia dibawah fungsi-fungsi Kerajaan Persekutuan serta bertanggungjawab juga kepada Kementerian Perhubungan Kerjaraya Negeri Sabah di bawah Bahagian Pelabuhan dan Dermaga Sabah, bagi fungsi-fungsi Kerajaan Negeri Sabah.

Kerajaan Persekutuan di bawah Jabatan Perkhidmatan Awam Malaysia serta Jabatan Perdana Menteri telah memutuskan bahawa Jabatan Laut Sabah dan Bahagian Pelabuhan Dan Dermaga Sabah dipisahkan bermula pada 1 haribulan Januari 1993. Bermula dari tarikh tersebut, Jabatan Laut Sabah adalah dibawah tanggungjawab Kementerian Pengangkutan Malaysia negeri Sabah, manakala Jabatan Pelabuhan Dan Dermaga Sabah pula bertanggungjawab kepada Kementerian Perhubungan dan Kerjaraya Negeri Sabah untuk menjalankan tugas masing-masing.

Jabatan Laut Sabah adalah sebuah agensi Kerajaan Persekutuan di Negeri Sabah yang diketuai oleh seorang Pengarah Laut Sabah (Director of Marine) dan beribu pejabat di Wilayah Persekutuan Labuan. Jabatan Laut Sabah juga menjalankan operasi jeti-jeti di pelabuhan diseluruh Sabah sehinggalah Lembaga Pelabuhan Sabah ditubuhkan pada tahun 1968. Jabatan Laut Sabah telah menjalankan aktivitinya di Labuan sebagai ibu pejabat dan dibantu oleh pejabat-pejabat cawangan yang terdapat disemua pelabuhan utama di Sabah iaitu Kota Kinabalu, Sandakan, Tawau, Lahad Datu dan Kudat.

Ibu Pejabat Laut Sabah telah berpindah ke Kota Kinabalu bermula pada 1 Januari 2002 untuk memberikan tumpuan sepenuhnya terhadap aktiviti – aktiviti maritim di Sabah.

Jabatan Laut Sabah telah menubuhkan bahagian-bahagian berikut untuk menjalankan dan melicinkan fungsi-fungsinya. Diantara bahagian berikut ialah Bahagian Perkhidmatan Bantuan, Bahagian Kawalan Industri, Bahagian Keselamatan Pelayaran, Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan, Pejabat-Pejabat Pelabuhan di seluruh negeri Sabah serta Bahagian Pelancaran Kapal dan Woksyop. Di setiap bahagian-bahagian berikut mengandungi unit yang bertanggungjawab untuk melancarkan dan melicinkan lagi fungsi-fungsi di setiap bahagian dan seterusnya menjadikan Jabatan Laut Sabah sebagai sebuah agensi maritim yang terunggul.

1.2 Maklumat organisasi

Jabatan Laut Sabah merupakan sebuah jabatan yang terletak di bawah Kementerian Pengangkutan Malaysia yang ditubuhkan pada tahun 1960 untuk mengawalselia keselamatan perkapalan dan pelayaran serta alam sekitar maritim negara.

Jabatan Laut Sabah dahulunya beribu pejabat di Pulau Labuan. Oleh kerana Kementerian Pengangkutan Malaysia ingin menambahkan bilangan pejabat pendaftar kapal di Malaysia maka pihaknya telah menubuhkan satu pejabat pendaftar baru yang terletak di Kota Kinabalu. Secara umumnya Jabatan Laut Sabah diketuai oleh Pengarah Laut Sabah yang bertanggungjawab dalam perancangan dan pelaksanaan

fungsi-fungsi jabatan yang telah ditetapkan. Beliau dibantu oleh 6 ketua bahagian iaitu Ketua Bahagian Perkhidmatan Bantuan, Ketua Bahagian Kawalan Industri, Ketua Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan, Ketua Bahagian Keselamatan Pelayaran, Ketua Bahagian Pembangunan serta Ketua Pegawai Pelabuhan Cawangan Kota Kinabalu, Kudat, Sandakan Lahad Datu dan Tawau. Bahagian-bahagian tersebut secara amnya berperanan dalam melaksanakan perkara-perkara berikut ;

- Melaksanakan dasar-dasar kerajaan berkaitan dengan perkapalan dagang yang digubal oleh kerajaan dari masa ke masa.
- Menentukan keselamatan pelayaran dan pengangkutan laut.
- Menkuatkuasakan undang-undang lain yang berkaitan.
- Menggalakkan kemajuan industri pengangkutan iaitu selaras dengan dasar untuk menjadikan Malaysia sebagai sebuah negara maritim.

1.2.1 Logo organisasi



1.2.2 Objektiv Jabatan Laut Sabah

Memastikan sistem pengangkutan maritim yang selamat dan mengawal pencemaran marin daripada bahan buangan kapal dagang ke arah mempertingkatkan pembangunan industri maritim.

1.2.3 Alamat Ibu Pejabat

No 2 Kompleks Jabatan Laut Sabah,
Jalan Sepangar Teluk Salut,
Beg berkunci 2011,
88450 Kota Kinabalu,
Sabah.

1.2.4 Alamat cawangan

SANDAKAN

Jabatan Laut Sabah,
Cawangan Sandakan,
P. O. Box 1966,
90722 Sandakan.
Tel : (6)089-213127
Fax : (6)089-215197

TAWAU

Jabatan Laut Sabah,
Cawangan Tawau,
6th. Floor, Wisma Persekutuan,
91000 Tawau.

Tel : (6)089-779130

Fax : (6)089-751328

LAHAD DATU

Jabatan Laut Sabah,
Cawangan Lahad Datu,
P. O. Box 61606,
91124 Lahad Datu.

Tel : (6)089-884495

Fax : (6)089-886495

KUDAT

Jabatan Laut Sabah,
Cawangan Kudat,
P. O. Box 598,
89058 Kudat.

Tel : (6)088-613260

Fax : (6)088-614609

1.2.5 Visi organisasi

Menjadikan Malaysia sebuah negara maritim bertaraf dunia menjelang tahun 2020.

1.2.6 Misi organisasi

- I. Mempertingkatkan keselamatan dan sekuriti kapal-kapal Malaysia bertaraf dunia.
- II. Mengawal perairan Malaysia bebas daripada pencemaran marin.
- III. Mempertingkatkan kecekapan dan kemahiran pegawai dan kakitangan bertaraf dunia.
- IV. Penggunaan kemudahan ICT yang menyeluruh bagi semua proses utama Jabatan.
- V. Menyediakan carta dan dokumen nautika bertaraf dunia.
- VI. Menyediakan sistem perkhidmatan identifikasi kapal yang berkualiti.
- VII. Mempertingkatkan sistem alat bantuan pelayaran yang efektif.
- VIII. Mempertingkatkan khidmat pemaliman.
- IX. Memberi perkhidmatan kaunter yang cekap, mesra dan efisien.
- X. Mempertingkatkan tahap kesediaan operasi *fleet* jabatan.
- XI. Menyediakan suasana persekitaran kerja yang kondusif.

1.2.7 Piagam pelanggan Jabatan Laut Sabah

Komitmen kami ialah untuk memberi perkhidmatan yang cekap, cepat dan menepati piawaian kepada semua masyarakat perkapalan bagi mempertingkatkan keselamatan lesen pengangkutan laut. Kami juga komited terhadap masyarakat perkapalan dengan memberikan perkhidmatan – perkhidmatan tersebut.

- I. Memproses pengeluaran sijil pendaftaran kapal dalam masa 1 minggu.
- II. Memproses pengeluaran lesen bot dalam masa 2 hari.
- III. Menjalankan pemeriksaan dan mengeluarkan sijil-sijil statutori kapal dalam masa 1 minggu.
- IV. Mengadakan peperiksaan perakuan kecekapan 2 kali setahun bagi setiap gred.
- V. Memproses perakuan kecekapan laut dalam masa 1 bulan dari tarikh keputusan peperiksaan dikeluarkan.
- VI. Memproses pengeluaran surat pengesahan keizinan belayar dalam masa 1 jam.
- VII. Memproses pengeluaran surat pemakluman bertulis bagi permohonan perakuan pengiktirafan berkaitan keanggotaan kapal dalam masa satu hari.
- VIII. Mengesahkan artikel perjanjian pelaut dan buku rasmi kapal dalam masa 1 jam.
- IX. Memproses pengeluaran kad pelaut dan buku pelaut dalam masa 1 minggu.
- X. Menyediakan alat-alat bantuan pelayaran supaya sentiasa berfungsi di tahap minima 97 peratus.
- XI. Memastikan pusat kecil penyelaras mencari dan menyelamatkan maritim sabah sentiasa beroperasi dan dapat memberi tindakbalas segera dalam masa 30 minit.

- XII. Memastikan operasi pembersihan tumpahan minyak dapat memberi tindakbalas dengan cepat dan teratur dalam masa 1 jam

1.2.8 Dasar kualiti Jabatan Laut Sabah

Jabatan Laut Malaysia bertekad untuk membangun dan melaksanakan sistem – sistem perakuan pelaut, pemaliman dan pendaftaran kapal-kapal supaya perkhidmatan yang diberi kepada pelanggan lebih berkualiti dan memuaskan serta menepati objektif jabatan.

1.2.9 Bidang utama

- I. Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, *Federation Of Malaya*.
- II. Ordinan Perkapalan Saudagar 1960, Sabah.
- III. Akta Perkapalan Saudagar (Pencemaran Minyak) 1994.
- IV. Akta Petroleum (Langkah-Langkah Keselamatan) 1984.
- V. Akta Zon Ekonomi Eksklusif 1984.
- VI. Akta Kualiti Alam Sekitar 1974.
- VII. Akta Perikanan 1985.

1.2.10 Etika

- I. Berkhidmat kepada masyarakat dengan penuh kemesraan.

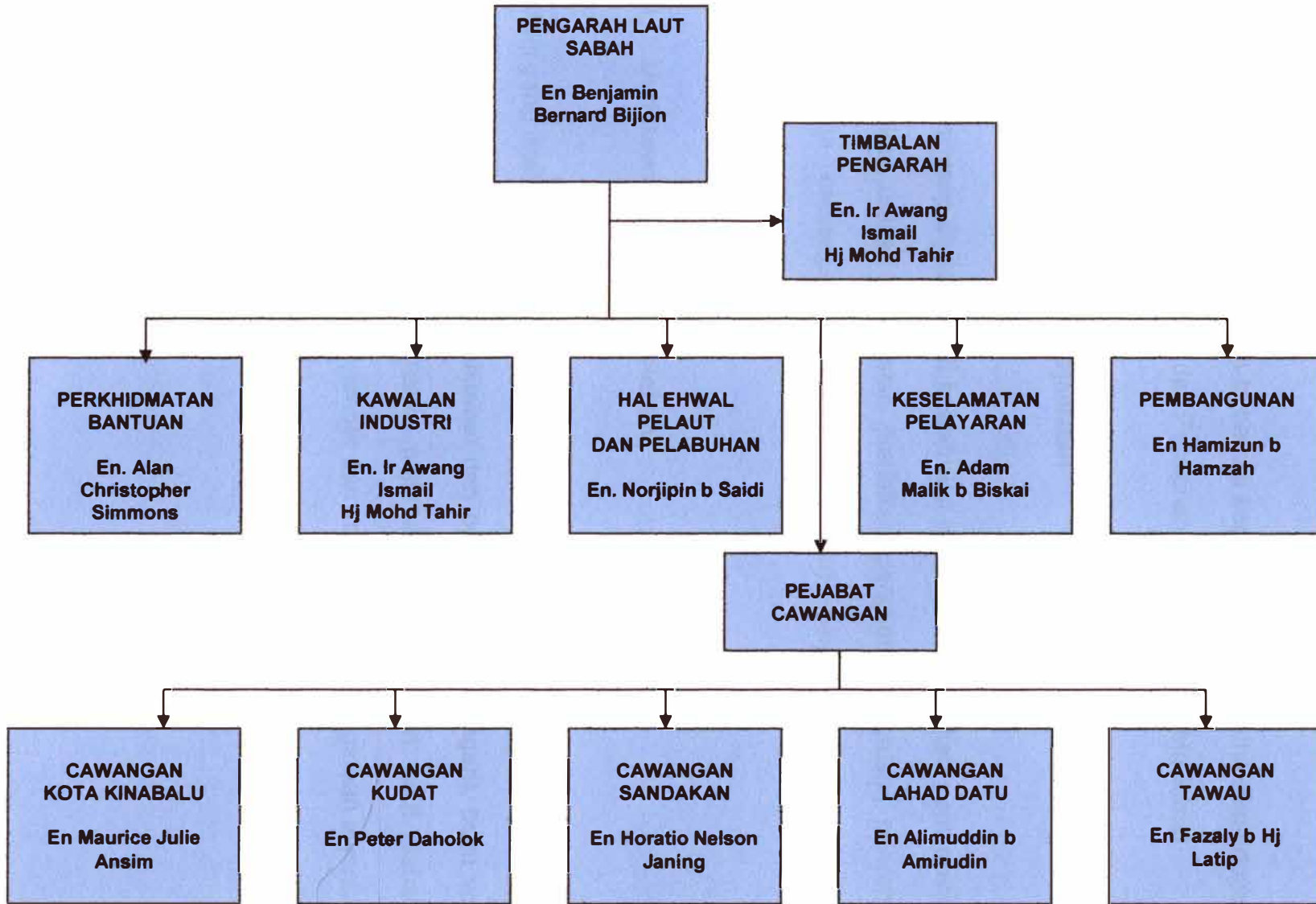
- II. Berpegang teguh kepada ajaran agama.
- III. Mengikis kepentingan diri dan mengutamakan kepentingan jabatan.
- IV. Menjaga aset tanggungjawab bersama.
- V. Bekerja dengan tekun, ikhlas dan amanah.
- VI. Berusaha mempertingkatkan potensi diri.

1.2.11 Peranan utama

- I. Kawalan keselamatan kapal dan pelayaran.
- II. Pengurusan latihan, persijilan dan hal ehwal pelaut.
- III. Kawalan alam sekitar maritim.
- IV. Perkhidmatan maritim.

1.2.12 Objektif jangka panjang

- I. Kapal-kapal Malaysia mencapai tahap keselamatan dan pengurusan tertinggi.
- II. Alam sekitar maritim negara bebas daripada ancaman pencemaran daripada kapal.
- III. Pelaut-pelaut Malaysia yang berkelayakan dan berkebolehan tahap tertinggi.
- IV. Mewujudkan sistem pentadbiran yang bersistematik dan berkesan serta berteknologi tinggi.
- V. Mewujudkan satu program latihan yang teratur untuk menentukan semua pegawai dan kakitangan diberi latihan secara terus menerus.



1.4 Aktiviti organisasi

1.4.1 Bahagian Perkhidmatan Bantuan

Bahagian Perkhidmatan Bantuan terbahagi kepada 3 unit iaitu Unit Pentadbiran dan Perjawatan, Unit Kewangan dan Perolehan dan Unit Sistem Maklumat.

(a) Unit Pentadbiran dan Perjawatan

Antara aktiviti yang dijalankan di bawah unit ini ialah menjalankan pentadbiran am, melakukan urusan perjawatan (kenaikan pangkat dan urusan pencen), pembangunan kakitangan (kursus dan latihan), pengangkutan dan surat menyurat.

(b) Unit Kewangan dan Perolehan

Aktiviti yang dijalankan di bawah Unit Kewangan dan Perolehan ialah berkenaan dengan urusan kewangan (belanjawan dan pengurusan kewangan), buku vot, kutipan hasil, menguruskan urusan gaji kakitangan Jabatan Laut Sabah, pendaftaran baucer, pengurusan tender dan kontrak, penyelenggaraan inventori serta pengurusan pembekalan jabatan.

(c) Unit Sistem Maklumat

Aktiviti yang dijalankan di bawah Unit Sistem Maklumat pula ialah membuat pembangunan aplikasi, melakukan pengendalian dan penyelenggaraan sistem maklumat serta latihan pengkomputeran.

1.4.2 Bahagian Kawalan Industri

Terbahagi kepada tiga unit iaitu Unit Pendaftaran Kapal, Unit Penguatkuasaan dan Perundangan dan Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal.

(a) Unit Pendaftaran Kapal

Aktiviti yang dijalankan di bawah Unit Pendaftaran Kapal ialah mendaftar kapal-kapal dagang yang melakukan aktiviti perdagangan di dalam perairan Malaysia, mengeluarkan pendaftaran kapal, memeriksa kapal-kapal dagang, mengeluarkan sijil-sijil statutori kapal, membuat pengurusan pengecualian keperluan statutori, membuat penilaian peralatan, menjalankan ujian jentera, alat bantuan dan sistem navigasi di atas kapal, penyelarasan perlesenan bot serta membuat penyelarasan dengan badan klasifikasi.

(b) Unit Penguatkuasaan dan Perundangan

Aktiviti di bawah Unit Penguatkuasaan dan Perundangan ialah membuat penyelarasan kawalan *Port/Flag State Control*, penyelarasan penyiasatan dan pendakwaan, penyelarasan penyiasatan kemalangan maritim, pengeluaran notis perkapalan saudagar, penyelenggaraan dokumen *International Maritime Organization* (IMO) dan penilaian konvensyen antarabangsa.

(c) Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal

Aktiviti di bawah Unit Rekabentuk dan Khidmat Teknikal ialah melakukan semakan dokumen, memeriksa dan melulus pelan binaan kapal, melakukan pengiraan tanan kapal, melakukan garis beban kapal, melakukan pengiraan lambung timbul kapal, melakukan pengiraan keseimbangan kapal, membuat penyediaan dan semakan spesifikasi teknikal dan membuat penyelarasan dengan badan klasifikasi.

1.4.3 Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan

Terbahagi kepada dua unit iaitu Unit Latihan dan Peperiksaan serta Unit Pembangunan Pelaut.

(a) Unit Latihan dan Peperiksaan

Aktiviti yang dijalankan di bawah Unit Latihan dan Peperiksaan ialah menjalankan urusan peperiksaan, melakukan pengendalian peperiksaan, mengeluarkan sijil kecekapan laut, membuat penyelarasan dengan institusi latihan, mengurus sijil *permit to serve* serta mengurus sijil selamat keanggotaan.

(b) Unit Pembangunan Pelaut

Aktiviti di bawah Unit Pembangunan Pelaut ialah membuat urusan pendaftaran pelaut, melakukan pengawasan disiplin dan tatakelakuan pelaut dan melakukan operasi penguatkuasaan.

1.4.4 Bahagian Keselamatan Pelayaran

Terbahagi kepada tiga unit iaitu Unit Pengurusan *Fleet*, Unit Bantuan Pelayaran dan Unit Keselamatan Maritim.

(a) Unit Pengurusan *Fleet*

Aktiviti yang terlibat di bawah Unit Pengurusan *Fleet* ialah mengurus penyelenggaraan kapal-kapal jabatan, mengurus anak-anak kapal serta membuat pengendalian pembaikan kapal jabatan.

(b) Unit Bantuan Pelayaran

Aktiviti di bawah Unit Bantuan Pelayaran ialah melakukan perancangan penyediaan alat bantuan pelayaran, membuat kerja-kerja penyelenggaraan alat bantuan pelayaran, mengurus perancangan dan pelaksanaan, melakukan kerja-kerja pengukuran hidrografi, membuat penyelarasan dengan jawatankuasa hidrografi negara serta pengeluaran notis pelaut.

(c) Unit Keselamatan Maritim

Aktiviti di bawah Unit Keselamatan Maritim ialah menjalankan kerja-kerja pengendalian NAVTEX, membuat penyelarasan *safety and rescue* (SAR) maritim, membuat penyelarasan kawalan tumpahan minyak, membuat penyelarasan latihan kontigensi, membuat perancangan latihan bersama, melakukan pengawasan keselamatan pelayaran, membuat urusan penerimaan bangkai kapal serta mengendalikan pusat perkhidmatan trafik *vessel*.

1.4.5 Bahagian Pembangunan

Aktiviti yang dijalankan di Bahagian Pembangunan ialah mengurus tanah-tanah jabatan, membuat perancangan pembangunan jabatan, melakukan penyelarasan dan pemantauan projek jabatan serta pelaksanaan projek pembangunan jabatan.

1.4.6 Bahagian Pejabat Cawangan

Aktiviti yang dijalankan di bawah Pejabat Cawangan Jabatan Laut Sabah ialah mengurus pentadbiran dan kewangan jabatan, menyediakan perkhidmatan pejabat pelabuhan, mengurus ketibaan dan keberangkatan kapal, melakukan aktiviti pelesenan bot, menjalankan operasi mencari dan menyelamat, menjalankan operasi melawan tumpahan minyak serta menjalankan aktiviti penguatkuasaan.

1.5 Kemahiran yang ingin dipelajari

Sepanjang 12 minggu pelatih berada di Jabatan Laut Sabah, pelbagai kemahiran yang dapat diperolehi oleh pelatih. Pelatih telah ditempatkan di dalam Bahagian Kawalan Industri, Bahagian Keselamatan Pelayaran dan Bahagian Pejabat Cawangan Jabatan Laut Sabah (Kota Kinabalu).

1.5.1 Bahagian Keselamatan Pelayaran

(a) Unit Pengurusan *Fleet*

Di bahagian ini, pelatih telah ditempatkan di atas kapal Jabatan Laut Sabah iaitu Tanjung Trang di bawah Unit Pengurusan *Fleet* sebuah kapal yang berfungsi sebagai "*buoy tender and navigation aids*". Encik Adam Malik selaku penyelia

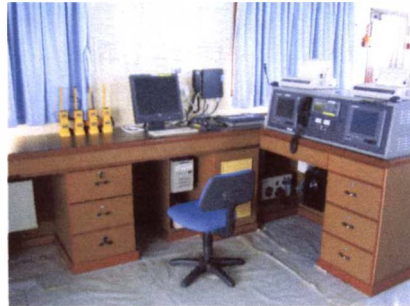
industri Jabatan Laut Sabah telah menempatkan pelatih di atas kapal tersebut selama 3 minggu bertujuan untuk mendedahkan kepada pelatih keadaan di dalam kapal yang sebenar. Dalam tempoh tersebut, pelatih ditemani oleh Encik Zainal iaitu *Chief Officer* Kapal Tanjung Trang. Beliau telah membawa pelatih ke *wheelhouse* iaitu ruang tempat kendalian kapal. Beliau telah menerangkan dan menunjukkan alat-alat yang terdapat di dalam kapal tersebut seperti *Eco Sounder*, *Radio Direction And Raging (RADAR)*, *Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)*, *Sound Navigation And Raging (SONAR)*, *Automatic Identification System (AIS)*, *Electronic Charts Paper*, *Global Positioning System (GPS)* dan sistem *alarm* yang terdapat di dalam *wheelhouse* tersebut. Encik Zainal juga mengajar dan menerangkan serba sedikit bagaimana menggunakan alat untuk kerja '*map plotting*' kepada pelatih. Selepas itu, pelatih telah dibawa ke bilik enjin untuk meninjau keadaan di dalam bilik enjin. Penerangan telah diberikan sedikit oleh krew yang bertugas pada hari itu. Antara penerangan berikut ialah jenis dan fungsi mesin yang terdapat di dalam bilik enjin tersebut.



RAJAH 1.6.1(a)



RAJAH 1.6.1(b)



RAJAH 1.6.1(c)

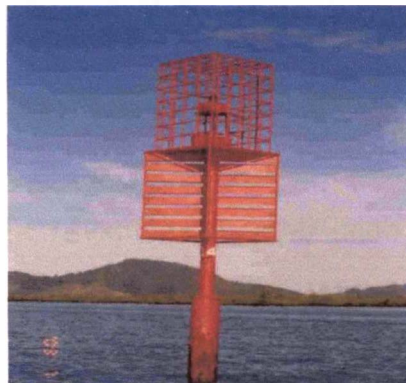
(b) Unit Bantuan Pelayaran

Pelatih juga berpeluang melihat dengan lebih dekat bagaimana kerja-kerja penyelenggaraan alat-alat bantuan pelayaran di bawah Unit Bantuan Pelayaran. Antara alat-alat bantuan yang diselenggarakan ialah rumah api (rajah 1.6.1(d)), *Starboard Side Beacon* (rajah 2.3.7(b)), *Port Side Beacon* (rajah 1.6.1 (e)), *Cardinal Mark Beacon*, *Isolated Danger Mark*, *Safe Water Mark* serta yang berkaitan dengan alat bantuan pelayaran kepada kapal-kapal dagang yang menggunakannya. Setiap *beacon* tersebut mempunyai isyaratnya yang tersendiri. Sebagai contoh *Starboard Beacon* bertujuan untuk memberi isyarat

bahawa laluan sebelah kanan kapal tersebut adalah kawasan cetek. Biasanya *beacon* diletakkan di kawasan keluar masuk pelabuhan.



RAJAH 1.6.1(d)



RAJAH 1.6.1(e)

(c) Unit Keselamatan Maritim

Di bahagian ini pelatih dapat mengetahui bagaimana aktiviti-aktiviti *Search And Rescue* (SAR). Definisi *Search And Rescue* (SAR) bermaksud mengerakkan tenaga manusia dan kemudahan yang sedia ada untuk memberi bantuan atau menyelamatkan seseorang yang berada di dalam kecemasan atau kesusahan. Tujuan organisasi SAR ini adalah untuk mengarah, menyelaras dan mengawal

operasi mencari dan menyelamatkan (SAR) di dalam Kawasan Mencari dan Menyelamat Malaysia (*Malaysian Search Aids Rescue Regions (MSRR)*) dan menyediakan asas organisasi untuk tujuan kerjasama di antara agensi SAR yang lain. Pelan Mencari dan Menyelamat Kebangsaan telah membentuk tiga pihak berkuasa mana dikategori mengikut jenis kemalangan. Ketua Jabatan yang terlibat dalam pihak berkuasa SAR merupakan ketua kepada perkhidmatan mencari dan menyelamatkan sesuatu agensi berkenaan. Pihak berkuasa SAR di Malaysia adalah seperti berikut ;

- I. Kemalangan Udara (*Aviation Incident*) - Jabatan Penerbangan Awam
- II. Kemalangan Darat (*Land Incident*) - Polis Diraja Malaysia
- III. Kemalangan Maritim (*Maritime Incident*) - Jabatan Laut

Definisi Kemalangan Udara (*Aviation Incident*) ialah kemalangan atau insiden yang berpunca daripada sumber aeronautikal seperti pesawat tanpa mengendahkan sama ada insiden tersebut berlaku di darat, air atau udara. Kemalangan Darat ialah kemalangan atau insiden yang berlaku di darat, sama ada di hutan, sungai, tasik, bukit atau gua di dalam kawasan Malaysia dan melibatkan kehilangan orang, kenderaan, kapal atau bot. Manakala Kemalangan Maritim ialah kemalangan atau insiden yang berlaku di laut, kawasan berdekatan dengan pantai atau kawasan pantai yang melibatkan nyawa, harta benda dan alam sekitar yang berpunca daripada kapal atau bot.

Polisi SAR maritim ini terkandung dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan 1960 yang mana menjadi kewajipan untuk memberi khidmat menyelamatkan nyawa, harta benda dan alam sekitar di dalam kawasan perairan SAR Maritim Malaysia (MSSR). Malaysia telah meraktifikasi *The Safety of Life at the Sea* (SOLAS) 1974 pada tahun 1983. Sehubungan dengan itu, Jabatan Laut adalah Jabatan yang telah diamanahkan untuk menyediakan perkhidmatan mencari dan menyelamatkan maritim kepada semua kapal, semua warganegara atau bangsa yang mengalami kecemasan atau kesusahan di dalam perairan SAR maritim Malaysia.

Kementerian Pengangkutan Malaysia merupakan kementerian yang bertanggungjawab pada peringkat polisi bagi Mencari dan Menyelamat Kebangsaan. Pada peringkat operasi, tanggungjawab ini terletak pada Ketua Jabatan atau agensi yang terbabit (Pihak Berkuasa SAR). Selain itu, Kementerian Pengangkutan Malaysia merupakan kementerian yang bertanggungjawab dalam membentuk, membangunkan dan mengawal-selia Organisasi SAR di Malaysia. Menteri Pengangkutan melalui Ketua Setiausaha yang mengarahkan Jawatankuasa SAR Kebangsaan berhubung dengan hal-hal yang berkaitan dengan polisi, perjanjian antarabangsa, konvensyen dan operasi. Menteri Pengangkutan juga merupakan menteri yang bertanggungjawab kepada kerajaan berhubung hal-hal mencari dan meyelamat (SAR).

1.5.2 Bahagian Kawalan Industri

(a) Unit Penguatkuasaan Dan Perundangan

Di bahagian ini pelatih dapat mempelajari bagaimana prosedur *Port State Control* dijalankan. Dibahagian ini penyelia pelatih diketuai oleh Encik Hasan b Arsat (Penolong Jurutera Laut) dan Encik Marvin (Penolong Jurutera Laut).

Mengikut prinsip-prinsip undang-undang antarabangsa, '*territorial jurisdiction*' telah memberi hak kepada mana-mana negeri untuk menjalankan pemeriksaan ke atas kapal-kapal asing di dalam pelabuhan-pelabuhannya. Hak ini timbul daripada kedaulatan sesebuah negara ke atas tanah miliknya. Kedaulatan ini, selain daripada merangkumi hak undang-undang ke atas kapal-kapal miliknya juga diperluaskan kepada hak undang-undang ke atas kapal-kapal asing di pelabuhan di dalam kawasannya. Inilah yang dimaksudkan sebagai '*Port State Jurisdiction*'. Hak undang-undang (*jurisdiction*) yang dimaksudkan di sini merangkumi dua aspek iaitu aspek perundangan dan penguatkuasaan. Aspek perundangan merangkumi kuasa sesebuah negara itu untuk menggubal undang-undang ke atas apa-apa perkara. Aspek penguatkuasaan pula merangkumi kuasa sesebuah negara untuk menguatkuasakan perundangan tersebut. Ini termasuklah penguatkuasaan secara fizikal serta keupayaan mahkamah-mahkamah negara tersebut dalam mendakwa kesalahan-kesalahan yang dilakukan. *Port state jurisdiction*' yang disebutkan juga adalah satu konsep

undang-undang maritim antarabangsa yang diterima pakai oleh kebanyakan negara di dunia ini. Ianya terkandung di dalam Artikel 218. UNCLOS (*United Nations Convention on Law of the Sea*) 1982 ialah satu sumber perundangan antarabangsa yang penting. Artikel 218 UNCLOS ini menggariskan hak-hak penguatkuasaan sesebuah *Port State* iaitu setakat mana kuasanya untuk mengambil tindakan ke atas pesalah-pesalah dari luar negeri.

Oleh itu *Port State Control* yang didefinisikan di Malaysia ialah sebagai satu sistem pemeriksaan dan pengawalan ke atas kapal-kapal asing yang dijalankan di pelabuhan-pelabuhan di Malaysia bagi menentukan bahawa mereka sentiasa di dalam keadaan selamat, layak untuk belayar (*seaworthy*) dan tidak mewujudkan satu keadaan yang boleh membawa kepada pencemaran di laut sesuai dengan konvensyen-konvensyen antarabangsa yang berkaitan.

Tujuan utama sistem *Port State Control* ini adalah bagi memastikan bahawa semua kapal-kapal asing yang belayar keluar dan masuk ke pelabuhan-pelabuhan di Malaysia adalah di dalam keadaan selamat, layak belayar (*seaworthy*) dan tidak mencemarkan laut. Perkara-perkara di atas ditentukan mengikut konvensyen-konvensyen antarabangsa yang diiktiraf oleh Malaysia antaranya ;

- i. *International Convention for The Safety of Life at Sea* 1974/1978
- ii. *International Convention on Load Lines* 1966

- iii. *International Convention for The Prevention of Pollution From Ships 1973 As Modified By The Protocol Of 1978 (MARPOL 1973/1978)*
- iv. *International Convention of The Standards of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers 1978 (STCW)*
- v. *Convention on The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG)*

Konvensyen-konvensyen tersebut membentangkan piawaian bagi kapal-kapal mengikut norma-norma antarabangsa di dalam bidang keselamatan kapal, keahlian anak kapal dan mengelakkan pencemaran di laut. Walaupun kapal-kapal asing boleh diarah mengikut peruntukan dalam perundangan kebangsaan *Port State*, ini tidak disyorkan sekiranya melebihi norma-norma antarabangsa kerana tindakbalas boleh dibuat ke atas kapal-kapal negara itu di negara asing. Oleh itu, pengawalan ke atas kapal-kapal asing di pelabuhan-pelabuhan Malaysia hendaklah hanya mengikut konvensyen-konvensyen tersebut. Walaubagaimanapun, prinsip '*no more favourable treatment*' adalah terpakai untuk konvensyen-konvensyen tersebut. Ini bermakna bahawa di pelabuhan-pelabuhan Malaysia, pengawalan ke atas kapal-kapal asing yang tidak mengiktiraf konvensyen-konvensyen itu hendaklah dijalankan mengikut tahap yang sama dengan kapal-kapal asing dari negara-negara yang mengiktirafnya. Secara amnya, Sistem *Port State Control* yang berkesan adalah bertujuan untuk menyekat pelayaran kapal-kapal kurang daripada tahap sebenar (*sub-standard*). Ini dapat meninggikan tahap keselamatan di laut dan mengelak daripada

sebarang pencemaran di laut. Ia juga melindungi kapal-kapal negara yang perlu mengikut norma-norma antarabangsa daripada persaingan yang wujud dari kapal kurang daripada tahap sebenar yang berjimat dengan cara piawaian rendah.

Dari segi konvensyen-konvensyen yang berkaitan, kuasa untuk menjalankan pemeriksaan ke atas kapal-kapal asing diberikan kepada mana-mana *Port State* dan terkandung di dalam ;

- *Regulation 19, Chapter 1 SOLAS 74/78.*
- *Article 21, International Convention on Loadlines 1966.*
- *Article 5, MARPOL 73/78.*
- *Article X, STCW 78*

Mengikut Ordinan Perkapalan Saudagar 1960, kuasa-kuasa yang sedia ada untuk menaiki dan memeriksa mana-mana kapal asing sesuai dengan kehendak *Port State Control* terkandung di dalam ;

- Seksyen 198 (1) bagi kapal British dan Borneo Utara dan Seksyen 202 (1) bagi kapal asing yang memberi kuasa kepada pegawai-pegawai yang dilantik oleh Gabenor seksyen 265 Ordinan Perkapalan Saudagar 1960.
- Seksyen 268 (1) yang memberi kuasa kepada inspektor dan sesiapa saja yang mempunyai kuasa inspektor (hendaklah dilantik dahulu) memeriksa mana-mana kapal.

- Seksyen 130 (2) yang memberi kuasa kepada pemeriksa kapal (hendaklah dilantik dahulu) menaiki dan memeriksa mana-mana kapal untuk menentukan keselamatan.

Apabila prosedur pemeriksaan dijalankan, perhatian dan penekanan yang perlu dibuat untuk memastikan bahawa sesebuah kapal itu tidak dalam keadaan ;

- Tidak layak belayar atau tidak selamat (*unseaworthy or unsafe ship*).
- Kurang daripada tahap sebenar (*sub standard*).

Keadaan tidak layak belayar atau tidak selamat (*unseaworthy or unsafe ship*), tahap keselamatan fizikal sesebuah kapal itu hendaklah mengikut tahap yang dikehendaki oleh Seksyen 198 (1) dan Seksyen 202 (1) Ordinan Perkapalan Saudagar 1960 iaitu tidak mempunyai ciri-ciri berikut ;

- *Defective condition of hull, equipments or machinery.*
- *Undermanning.*
- *Overloading or improper loading.*

Sesebuah kapal yang diklasifikasikan sebagai kurang daripada tahap sebenar (*sub standard ship*) yang diperlukan oleh konvensyen sekiranya badan kapal, jentera atau alat kelengkapan seperti alat keselamatan, radio dan alat melawan kebakaran adalah di bawah tahap yang diperlukan oleh konvensyen yang berkaitan disebabkan oleh ;

- Ketiadaan kelengkapan atau aturan seperti yang ditetapkan oleh konvensyen.
- Kelengkapan atau aturan tidak mematuhi spesifikasi tertentu di bawah konvensyen.
- Kerosakan kapal atau kelengkapannya yang jelas disebabkan oleh kekurangan penjagaan dan penyelenggaraan.

Faktor-faktor di atas sama ada kesemuanya atau satu-satunya membuat kapal tersebut tidak layak untuk belayar dan membahayakan nyawa krew-krew di atas kapal jika dibenarkan belayar. Sekiranya sesebuah kapal yang diperiksa itu tidak dapat memenuhi kehendak-kehendak konvensyen yang terlibat, kapal tersebut dikelaskan sebagai kapal yang kurang daripada tahap sebenar (*sub standard ship*). Tindakan selanjutnya boleh diambil terhadap kapal tersebut.

Bagi tujuan pemeriksaan *Port State Control* ini, pemeriksaan hendaklah dijalankan oleh seorang pegawai pemeriksa daripada kategori pegawai berikut ;

- Pegawai Laut.
- Jurutera Laut.
- Penolong Pegawai Laut.
- Penolong Jurutera Laut.
- Merinyu Kapal.
- Merinyu Laut

Pengenalpastian kapal untuk pemeriksaan adalah merupakan langkah yang pertama dalam menjalankan pemeriksaan *Port State Control*. Pada dasarnya, pengenalpastian kapal-kapal untuk pemeriksaan boleh dibuat dengan 2 cara iaitu;

- Pegawai-pegawai yang diberi kuasa untuk menjalankan pemeriksaan *Port State Control* boleh memeriksa mana-mana kapal secara '*random*' iaitu pemilihan secara spontan.
- Pemeriksaan boleh juga dijalankan ke atas mana-mana kapal mengikut maklumat yang diterima mengenai apa-apa kekurangan di atas kapal tersebut. Maklumat perlu dibuat secara bertulis dan diberikan kepada anak kapal tersebut, badan profesional, mana-mana persatuan, kesatuan sekerja dan individu.

yang mempunyai keinginan di dalam keselamatan kapal tersebut, anak-anak kapal dan penumpang-penumpang yang dibawa. Maklumat juga boleh diterima daripada lain-lain pelabuhan tentang pemeriksaan ke atas mana-mana kapal yang memberi laporan tentang apa-apa kekurangan yang terdapat di atas kapal yang perlu dibaiki. Ini boleh didapati daripada Sistem Maklumat *Port State Control* (PSCIS) atau daripada *master* kapal tersebut.

Sebelum pemeriksaan dijalankan ke atas mana-mana kapal, pengesahan perlu dibuat sama ada kapal tersebut telah diperiksa dalam tempoh 6 bulan yang lepas. Ini hendaklah dibuat oleh pegawai pemeriksaan dengan cara berikut ;

- Maklumat sama ada sesebuah kapal itu pernah diperiksa dalam 6 bulan yang lepas boleh didapati melalui komputer menggunakan PSCIS (penyemakan melalui sistem maklumat *Port State Control* PSCIS).
- Sekiranya maklumat kapal tersebut belum lagi di masukkan ke dalam PSCIS (mungkin kerana pertama kali singgah di Malaysia) pegawai pemeriksa hendaklah menyemak dengan *master* kapal berkenaan dengan perkara ini sebelum pemeriksaan dijalankan (Penyemakan melalui *master* kapal).

Sekiranya kapal tersebut telah diperiksa dalam tempoh 6 bulan yang lepas, pegawai pemeriksa hendaklah menyemak laporan pemeriksaan (**rujuk lampiran 17**) sama ada dari PSCIS atau dari *master* kapal itu tentang apa-apa kekurangan. Tiada apa-apa tindakan yang perlu diambil sekiranya tiada kekurangan. Sekiranya terdapat laporan mengenai kekurangan, pegawai pemeriksa hendaklah memeriksa sama ada kekurangan tersebut telah dibaiki. Kekurangan yang dibaiki perlu dilaporkan kepada PSCIS sekiranya pelabuhan yang melaporkannya di dalam Malaysia. Bagi kapal yang mempunyai kekurangan yang belum diperbaiki, tindakan selanjutnya akan diambil. Sekiranya kapal tersebut belum diperiksa dalam tempoh 6 bulan yang lepas, pegawai pemeriksa hendaklah menjalankan pemeriksaan ke atas kapal tersebut.

Peringkat pemeriksaan mengikut sistem *Port State Control* bolehlah dibahagikan kepada 3 peringkat iaitu ;

1. Pemeriksaan sijil dan dokumen.

- Ini merupakan peringkat pertama dalam menjalankan pemeriksaan *Port State Control* di mana pemeriksaan dibuat ke atas sijil-sijil statutori (**rujuk lampiran 1-12**) dan dokumen kapal yang mengikut konvensyen-konvensyen antarabangsa.
- Mengikut amalan yang sedia ada, pemeriksaan ini dijalankan di pejabat-pejabat pelabuhan. Oleh yang demikian, ianya boleh dianggap sebagai memenuhi peringkat pertama dalam menjalankan pemeriksaan *Port State Control*.

2. Pemeriksaan imbas.

- Peringkat kedua ini melibatkan pemeriksaan sekali pandang terhadap keadaan fizikal luar kapal dan keselamatannya. Ini dibuat sebelum pemeriksaan terperinci kapal dijalankan dan selalunya dijadikan pertimbangan sama ada pemeriksaan terperinci kapal perlu dibuat.

3. Pemeriksaan terperinci.

- Ini merupakan peringkat ketiga dalam menjalankan pemeriksaan *Port State Control* dan melibatkan pemeriksaan secara teliti dan terperinci ke atas bahagian luar dan dalam kapal termasuk peralatan, jentera, alat-alat keselamatan dan alat-alat melawan kebakaran.

Pemeriksaan sijil dan dokumen

Bagi memudahkan aliran kerja, pemeriksaan sijil dan dokumen hendaklah dijalankan bersama dengan pemeriksaan imbas. Selepas pemeriksaan ini, sekiranya terdapat sebab-sebab yang jelas untuk memeriksa dengan lebih mendalam, prosedur pemeriksaan terperinci kapal hendaklah dijalankan. Di peringkat ini, pelatih diberi peluang oleh *Port State Control Officer* iaitu Encik Hasan b Arsat untuk melakukan kerja-kerja pemeriksaan dokumen. Antara dokumen yang diperiksa oleh pelatih ialah (**rujuk lampiran 1-12**) ;

1. *Ship Registry Certificate*.
2. *Domestic Shipping License (DSL)*.
3. *ISM code* ;
 - *Document of Compliance (DOC)*.
 - *Safety Management Certificate (SMC)*.
4. *ISPS code : (ISSC) International Ship Security Certificate*.
5. *Cargo Ship Safety Construction (rujuk lampiran 1)*.
6. *Cargo Ship Safety Equipment (rujuk lampiran 5)*.
7. *Cargo Ship Safety Radio (rujuk lampiran 9)*.
8. *International Pollution Prevention By Oil (IOPP) Certificate (rujuk lampiran 11)*.
9. *International Loadlines Certificate (rujuk lampiran 3)*.
10. *Tonnage Certificate (rujuk lampiran 8)*.
11. *Certificate of Class*.

12. *Minimum Safe Manning Certificates.*

13. *Deratting Certificate.*

14. *Civil Liability Certificate.*

15. *Last Port Control Report.*

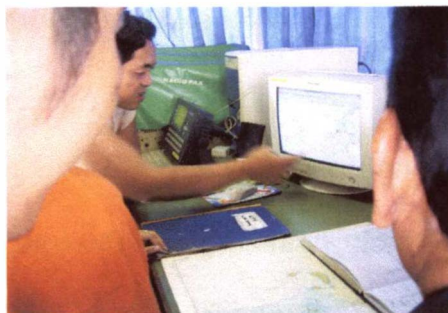
16. *Garbage Record Book (Part 1).*

17. *Oil Record Book (Part 1).*

18. *Crew Agreement (Official Log Book).*



RAJAH 1.6.2(a)



RAJAH 1.6.2(b)

Sijil-sijil dan dokumen-dokumen hendaklah diperiksa untuk menentukan bahawa;

- a. Ianya masih sah dan belum mati tarikh luput.
- b. Pemeriksaan tahunan/*intermediate* telah dijalankan mengikut jangkamasa yang ditetapkan.
- c. Ianya mengikut aturan seperti didalam konvensyen-konvensyen yang berkaitan.

Sekiranya sijil-sijil dan dokumen-dokumen ini telah diperiksa di pejabat pelabuhan dan memenuhi kehendak di atas, pegawai pemeriksa boleh menganggap bahawa pemeriksaan ini telah dijalankan. Pegawai yang bertugas boleh terus membuat pemeriksaan kapal (pemeriksaan imbas).

Bagi kes-kes di mana sijil-sijil dan dokumen-dokumen tidak mengikuti kehendak konvensyen yang berkaitan, ini boleh dijadikan asas untuk mengadakan pemeriksaan yang lebih rapi ke atas kapal itu.

Semasa pelatih di bawah Unit Penguatkuasaan dan Perundangan, pelatih telah diberi peluang untuk membuat pemeriksaan dokumen ke atas kapal 'SEA WARLUS' (Thailand), 'MMM LOIRE' (Singapura), 'PING QUAN' (China), 'KOTA MULIA' (Singapura).

Pemeriksaan imbas

Setelah pemeriksaan sijil dan dokumen dijalankan, pegawai pemeriksa perlu menjalankan pemeriksaan fizikal terhadap kapal. Pada permulaannya, pemeriksaan imbas dibuat merangkumi pemeriksaan sekali pandang terhadap kapal. Sebelum menaiki kapal, pegawai pemeriksa hendaklah memeriksa ;

- *Loadline Marking* (**rujuk lampiran 14**) ditanda dengan betul di tepi kapal dan tidak ditenggelami air.
- Keadaan tali penambat.
- Keadaan *gangway* dan aturannya.
- Keadaan am badan kapal.

Setelah menaiki kapal, pegawai pemeriksa hendaklah memperkenalkan dirinya kepada *master* kapal dan memberitahu akan pemeriksaan yang hendak dijalankan. Maklumat mengenai sama ada kapal tersebut telah diperiksa dalam 6 bulan yang lepas perlu didapati seperti aturcara permulaan dan tindakan susulan akan diambil. Sekiranya pemeriksaan belum dibuat dalam tempoh 6 bulan yang lepas, pegawai pemeriksa hendaklah menjalankan pemeriksaan imbas ke atas kapal dengan diiringi oleh seorang pegawai kapal. Pemeriksaan ini bertujuan untuk menentukan bahawa ianya adalah dalam keadaan baik dan berfungsi seperti yang diperlukan dan dicatit di dalam senarai pemeriksaan seperti ;

- Alat-alat navigasi.

- *Lifeboat* dan alat keselamatan.
- Pam air kecemasan.
- Alat-alat penutup (*valve closing appliances*).
- Pili air dan hos.
- Alat pemadam api.
- Penutup ruang kargo.
- Alatan *steering*.
- Keselamatan ruang bekerja.
- Tempat tinggal anak kapal dan penumpang untuk keadaan yang boleh membahayakan keselamatan dan kesihatan mereka. Ini termasuk bilik rehat, dapur, bilik mandi, tandas dan bilik tidur.
- Lain-lain perkara yang dianggap perlu oleh pegawai pemeriksa.

Jikalau pegawai pemeriksa berpuas hati bahawa kapal tersebut adalah dalam keadaan baik, tidak menghadapi sebarang kekurangan dan tidak memerlukan pemeriksaan selanjutnya, pegawai pemeriksa tersebut hendaklah membuat laporan pemeriksaan. Sekiranya kapal tersebut terdapat apa-apa kekurangan atau pegawai pemeriksa tidak berpuas hati dengan keadaannya yang mungkin kurang daripada tahap sebenar (*sub standard*) daripada pemerhatiannya semasa pemeriksaan sijil/dokumen dan pemeriksaan imbas, pegawai tersebut boleh meneruskan pemeriksaan dengan cara terperinci.

Pemeriksaan terperinci

Keadaan kapal yang menimbulkan kekurangan semasa pemeriksaan siji/dokumen dan pemeriksaan imbas memerlukan pemeriksaan terperinci kapal oleh pegawai pemeriksa. Dari segi aturcara pemeriksaan terperinci, ianya boleh dijalankan mengikut senarai pemeriksaan sepenuhnya. Di mana pemeriksaan kapal dibuat akibat daripada maklumat atau aduan secara bertulis. Pegawai pemeriksa hendaklah menjalankan pemeriksaan terperinci atas perkara yang diadakan. Sekiranya kekurangan serius dijumpai, pemeriksaan terperinci secara menyeluruh terhadap kapal tersebut perlu dibuat. Andainya tiada kekurangan serius ditemui, pemeriksaan imbas hendaklah dijalankan di tempat lain yang mana boleh membawa kepada pemeriksaan terperinci mengikut saluran biasa.

Laporan pemeriksaan

Semua pemeriksaan di bawah *Port State Control* hendaklah dilaporkan di dalam borang (**rujuk lampiran 17**) yang formatnya mengikut IMO *resolution A 446 (XII)* yang dipanggil *Port State report on deficiencies*. Borang-borang laporan ini perlu diisi dalam 4 salinan dan edarannya adalah seperti berikut ;

- 1 salinan kepada *master* kapal.
- 2 salinan kepada Ibu Pejabat Laut.
- 1 salinan untuk simpanan pejabat cawangan.

Laporan kepada *master* kapal perlu diberi selepas pemeriksaan supaya semua pembaikan yang perlu dapat dibuat oleh kapal tersebut. Jikalau tiada kekurangan, maklumkan kepada pihak berkuasa pelabuhan yang akan disinggah oleh kapal tersebut. Pihak Ibu Pejabat Laut perlu membuat laporan kepada ;

- Kedutaan/konsul/wakil diplomatik '*Flag State*' kapal yang diperiksa. Jika pemeriksaan tersebut akan mengakibatkan ianya ditahan.
- *Port State* dimana kapal yang diperiksa akan singgah selepas pemeriksaan, jikalau kapal tersebut dibenarkan belayar ke luar Malaysia di dalam keadaan kekurangan.
- Pihak '*classification society*' yang mengeluarkan sijil bagi pihak "*Flag State*" kapal yang diperiksa.
- *International Maritime Organization (IMO)*.
- Pihak pentadbiran "*Flag State*" bagi kapal yang diperiksa.

Laporan pemeriksaan yang perlu dimasukkan ke dalam *Port State Control Information System (PSCIS)* oleh pegawai pemeriksa dan maklumat tersebut diedarkan kepada Ibu Pejabat Laut dan lain-lain pejabat pelabuhan melalui cara-cara yang tertentu. Sekiranya ada kapal yang mengalami kekurangan dibenarkan belayar, pegawai pemeriksa perlu memaklumkan semua maklumat mengenai kekurangan kapal tersebut kepada pihak berkenaan dengan pelabuhan yang akan disinggah oleh kapal selepas itu. Jika pelabuhan itu di luar Malaysia, laporan dibuat melalui Ibu Pejabat Laut.

Tindakan selepas pemeriksaan

Bagi pemeriksaan kapal yang tidak menimbulkan apa-apa kekurangan, pegawai pemeriksa perlu membuat laporan. Sekiranya pegawai pemeriksa mendapati bahawa kapal yang diperiksanya mengalami kekurangan, pegawai perlu membuat keputusan sama ada kapal tersebut perlu ditahan untuk memperbaiki kekurangan yang ada atau dibenarkan belayar dengan kekurangan tersebut. Untuk memudahkan lagi pegawai pemeriksa membuat keputusan, kekurangan kapal dibahagikan kepada 2 kategori iaitu ;

- Kekurangan ringan (*minor deficiency*) – kekurangan ringan boleh ditakrifkan sebagai kekurangan yang tidak menjejaskan keselamatan kapal, anak-anak kapal atau penumpang bergantung kepada keadaan pelayaran yang hendak dilakukannya.
- Kekurangan berat – kekurangan berat ialah sebarang kekurangan yang jika dibiarkan tanpa dibaiki, akan membahayakan keselamatan kapal, anak-anak kapal atau penumpang, bergantung kepada keadaan pelayaran yang hendak dilakukannya.

Adalah tidak praktikal untuk mentafsirkan sebuah kapal sebagai tidak selamat atau kurang daripada tahap sebenar bergantung kepada senarai kekurangan yang ada padanya. Pegawai pemeriksa perlu membuat keputusan tentang perkara ini dengan merujuk kepada pemeriksa kapal terlebih dahulu. Bagi kapal-

kapal yang ditakrifkan sebagai mengalami kekurangan ringan, prosedur berikut hendaklah diikuti ;

- Kapal tersebut dikehendaki memperbaiki kekurangan semasa dalam pelabuhan.
- Jika tidak, kapal tersebut tidak dibenarkan belayar.
- Pegawai pemeriksa hendaklah melaporkan kepada pelabuhan persinggahan, Ibu Pejabat Laut dan *master* kapal tentang kekurangannya.
- Pihak Ibu Pejabat Laut hendaklah melaporkan kepada pihak-pihak tertentu.

Bagi kapal-kapal yang ditakrifkan sebagai mengalami kekurangan berat, prosedur berikut hendaklah dipatuhi ;

- Kapal tersebut boleh ditahan untuk tujuan memperbaiki kekurangannya.
- Penahanan kapal hendaklah mengikut Seksyen 198 (kapal British dan Borneo Utara) dan Seksyen 202 (kapal lain), Ordinan Perkapalan Saudagar 1960. Pihak Ibu Pejabat Laut perlu diberitahu terlebih dahulu tentang cadangan untuk menahan kapal tersebut.
- Pegawai pemeriksa hendaklah menyediakan laporan pemeriksaan.
- Pihak Ibu Pejabat Laut hendaklah melaporkan kepada pihak-pihak tertentu.
- Kapal yang diperiksa tidak ditahan melainkan keadaannya benar-benar memerlukan tindakan sedemikian.

(b) Unit pendaftaran kapal

Di bahagian ini pelatih diberi peluang untuk melihat dengan lebih dekat bagaimana prosedur pendaftaran kapal dijalankan. Aktiviti dan prosedur-prosedur pendaftaran kapal-kapal Malaysia adalah tertakluk kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 (MSO 1952), Bahagian PART IIA *REGISTRY Section 11* hingga *Section 65*. Berdasarkan ordinan ini, sesebuah kapal boleh didaftarkan di bawah pendaftaran kapal-kapal Malaysia apabila ianya memenuhi keperluan-keperluan berikut seperti ;

(a) Pemilik individu mestilah warganegara Malaysia

(b) Pemilik perbadanan (syarikat)

- i. Perbadanan hendaklah diperbadankan di Malaysia.
- ii. Pejabat utama perbadanan mestilah dalam Malaysia.
- iii. Pengurusan perbadanan hendaklah dijalankan terutama di Malaysia.
- iv. Majoriti syer perbadanan mestilah dipegang oleh warganegara Malaysia.
- v. Tidak kurang $\frac{3}{5}$ daripada jumlah pengarah perbadanan mestilah warganegara Malaysia.

Bagi tujuan pendaftaran kapal, cadangan nama kapal mestilah terlebih dahulu mendapat kelulusan daripada Pendaftar Besar Kapal-Kapal, Perlabuhan Klang yang mana permohonan hendaklah dikemukakan melalui pejabat Pendaftaran

Kapal-Kapal Malaysia di Pelabuhan di mana kapal tersebut hendak didaftarkan. Pemilik perlu memohon nama kapal dengan mengemukakan dokumen-dokumen berikut ;

- i. Surat permohonan rasmi daripada syarikat atau perseorangan.
- ii. Borang permohonan nama kapal (M270/BK/04-Pin 1/99)
- iii. Borang permohonan tempahan *prefix/suffix* bagi nama kapal (M270/BKI/05-Pin 1/99) jika berkenaan.
- iv. Borang lantikan/pembatalan pegawai yang dibenar (DK/BKI/02-Pin 1/99).

Setelah permohonan nama kapal diluluskan dan sijil penggunaan nama kapal serta nombor rasmi kapal dikeluarkan, pemohon dikehendaki mengemukakan dokumen-dokumen berikut ;

- i. Borang deklarasi hak milik (M240/BKI/01/Pin 1/99).
- ii. Borang permohonan isyarat panggilan antarabangsa (M253/BKI/07-Pin-1/99).
- iii. Borang permohonan untuk mendaftar kapal (M265/BKI/06-Pin 1/99).
- iv. Borang perlantikan pengurus kapal (DK/BKI/03-Pin 1/99).
- v. Salinan asal dan salinan sah (*Certificate of Incorporation*)
- vi. Salinan asal dan salinan diakui sah (*Bill of Sale*) jika kapal terpakai.
- vii. Salinan sah (*Memorandum and Article of Association*).

- viii. Salinan sah (*Return of Allotment of Share-Form 24 of Company Act 1965*).

Pendaftaran kapal-kapal Malaysia terbahagi kepada 2 iaitu pendaftaran secara tetap dan secara provisional. Syarikat atau pemilik kapal yang hendak mendaftarkan kapal mereka secara tetap, mestilah terlebih dahulu memenuhi kehendak Pendaftar Kapal-Kapal Malaysia. Sekiranya syarikat atau pemilik kapal tidak memiliki atau tamat tempoh sah sijil-sijil statutori seperti berikut *International Tonnage Certificate (1969)* (**rujuk lampiran 8**), *International Load Line Certificate (1966)* (**rujuk lampiran 3**), *International Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)*, *Minimum Safe Manning Certificate*, *Document of Compliance (DOC)*, *Safety Management Certificate (SMC)* pemilik mestilah memperbaharui sijil-sijil statutori. Jika tidak pemilik hanya diberi lesen sementara (provisional) selama 6 bulan. Sekiranya pemilik gagal berbuat demikian, permohonan pendaftaran kapal akan dibatalkan.

1.5.3 Bahagian Pejabat Cawangan Kota Kinabalu

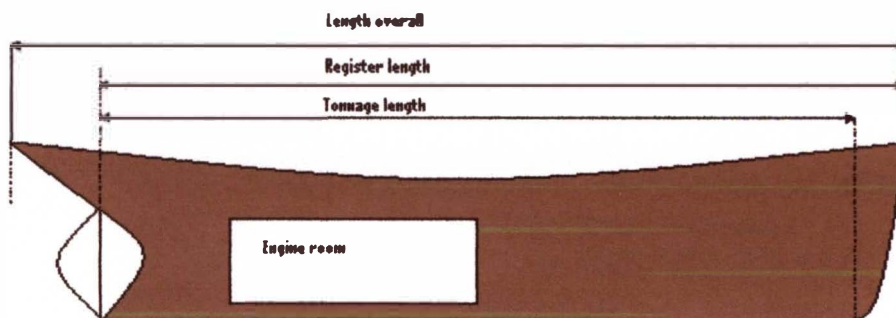
Di bahagian ini pelatih telah diajar bagaimana melakukan aktiviti pelepasan kapal dagang (*Port Clearance*) (**rujuk rajah 2.4.3**). Tujuan *Port Clearance* dilakukan adalah untuk memastikan dokumen-dokumen seperti maklumat kapal, senarai anak-anak kapal (*IMO crew list*) (**rujuk lampiran 19**), deklarasi kargo pemunggaan (*Inward Cargo Declaration*), sijil-sijil statutori (**rujuk lampiran 1-**

12) serta dokumen-dokumen lain sentiasa lengkap dan memenuhi kehendak Pejabat Cawangan Kota Kinabalu. Dengan erti kata lain, sekiranya dokumen-dokumen tersebut adalah lengkap, kapal tersebut dikatakan selamat untuk belayar dan kapal tersebut juga sah untuk belayar di Perairan Malaysia. Selain itu, pelatih digesa untuk memeriksa senarai anak-anak kapal (*IMO crew list*) (**rujuk lampiran 19**) dan sijil-sijil statutori untuk memastikan anak-anak kapal yang belayar mempunyai kelayakan untuk berada di atas kapal serta memiliki sijil-sijil statutori yang masih sah. Sekiranya semua maklumat tersebut memenuhi kehendak pejabat pelabuhan cawangan, Pegawai Pelabuhan akan mengeluarkan resit pembayaran rumah api (*lightdues*). Pembayaran rumah api (*lightdues*) akan dibayar berdasar kepada *Net Registry Tonnage* kapal tersebut didarabkan dengan RM 0.15. Setelah pembayaran dibuat, kapal tersebut dibenarkan untuk belayar. (**rujuk prosedur Sistem Port Clearance**).

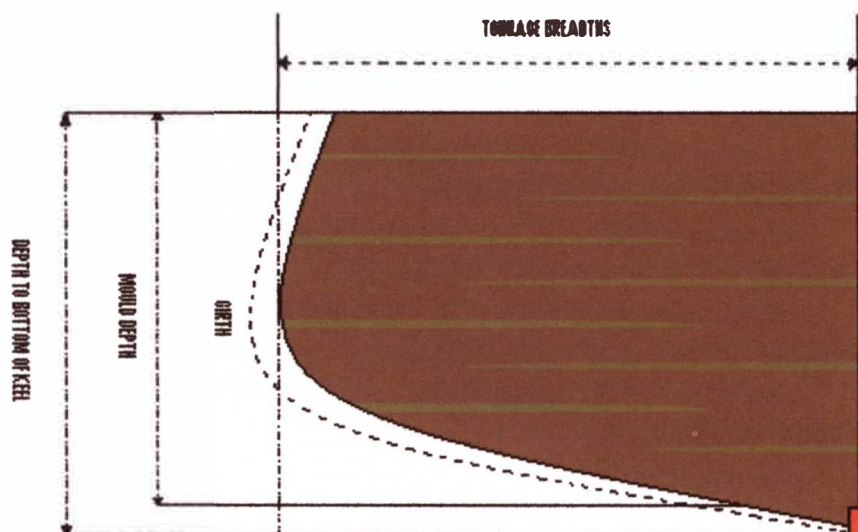
Disamping itu, pelatih juga diajar bagaimana membuat pengukuran dan pengiraan tanan bot. Kiratan (*Tonnage*) kapal atau bot akan diukur terlebih dahulu. Semasa pelatih di bahagian ini, pelatih hanya diarah melakukan kerja-kerja pengukuran ke atas kapal yang kurang daripada 24 meter panjang. Antara jenis kapal yang diukur oleh pelatih ialah kapal nelayan. Kiratan (*Tonnage*) bukan menunjukkan berat sesebuah kapal tersebut tetapi adalah kedayaan muatan (*capacity*) kapal itu. Aspek pengukuran kiratan kapal adalah pengukuran keseluruhan kedayaan muatan dalam kapal termasuk *superstructure deckhouses and other erections*. Antara bahagian yang diukur ialah ruang di

dalam kapal yang akan digunakan untuk mengangkut kargo atau penumpang. Pengukuran ini bertujuan untuk memberi gambaran kemampuan hasil yang akan diperoleh. Kegunaan pengukuran kiran (*Tonnage*) kapal adalah sebagai asas kepada pembayaran dius pelabuhan (*Port Dues*), dius api (*Light Dues*), pemaliman, premium insuran, skel petugas dan lain-lain. Tujuan pengukuran kiran (*Tonnage*) dilakukan juga adalah untuk mematuhi peraturan-peraturan dan keperluan Konvensyen Antarabangsa seperti SOLAS, *Loadlines* 1966, MARPOL 1973/1978, STCW 1995 dan lain-lain. Kiran terbahagi kepada 2 iaitu kiran kasar dan kiran bersih. Kiran kasar ialah ruang tertutup di dalam kapal tidak termasuk sesetengah ruang yang dikecualikan manakala kiran bersih diperolehi dengan menolak ruang-ruang yang tertentu daripada kiran kasar. Terdapat 2 peraturan pengukuran kiran iaitu Peraturan 1 (*Rule I*) dan Peraturan 2 (*Rule II*). Kedua-dua peraturan tersebut adalah bagi penghitungan kiran bawah geladak dan kiran ruang geladak antara geladak.

INTERPRETATION OF TONNAGE RULES



RAJAH 1.6.3 (a)



RAJAH 1.6.3 (b)

(a) Penghitungan kiratan (Peraturan II)

Kiratan dibawah geladak atas ;

$$\left(\frac{B+G}{2}\right)^2 \times L \times 0.0017 \text{ (for wooden vessels) atau}$$

$$\left(\frac{B+G}{2}\right)^2 \times L \times 0.0018 \text{ (for steel vessels)}$$

Di mana ukuran keliling, $G = (B + 2D) 0.98$

(b) Penolakan bilik engine (E/R Deductions)

$$\text{E/R measurements} = \frac{L \times B \times D}{100} =$$

(unit dalam ton atau tonne)

Seterusnya untuk menentukan penolakan :-

$$\text{Peratusan (\%)} = \frac{\text{E/R Measurement} \times 100\%}{\text{Kiratan bawah geladak}}$$

Jika :-

- ❖ 13 – 20% GT; *deductions* 32% GT,
- ❖ > 20% GT; *deductions* 1.75 x E/R measurement,

$$\diamond < 13\% \text{ GT, i.e } 11\% = \frac{11 \times 32}{13},$$

$$\diamond = 27\% \text{ kiratan kasar.}$$

(c) Contoh cara kerja 1

Q : Di beri; L = 28.3ft, B = 9.75ft & D = 4ft. E/R *dimensions* (5 x 9.75 x 3)ft. Cari kiratan kasar seterusnya kiratan bersih kapal *fiberglass* tersebut.

$$G = (B + 2D) 0.98$$

$$G = \{9.75 + 2(4)\} 0.98$$

$$G = 17.39 \text{ ft}$$

$$\text{GT} = \left(\frac{B+G}{2} \right)^2 \times L \times 0.0018$$

$$\text{GT} = \left(\frac{9.75+17.39}{2} \right)^2 \times 28.3 \times 0.0018$$

$$\text{GT} = 13.57 \text{ ton}$$

$$\text{E/R measurement} = \frac{5 \times 9.75 \times 3}{100}$$

$$\text{E/R} = 1.46 \text{ tons}$$

$$\text{Deduction} = \frac{1.46 \times 100}{13.57}$$

$$= 15.59 \%$$

$$= 13\% \text{ hingga } 20\% \text{ maka}$$

$$= 32\% \times 9.38 = 3.00 \text{ tons}$$

Oleh itu;

Kiratan kasar 9.38 tons

E/R deductions 3.00 tons (-)

Kiratan bersih 6.38 tons

(d) Contoh cara kerja 2

Q : Di beri; L = 28ft, B = 7.5ft & D = 3.75ft. E/R dimensions (6 x 7.5 x 3.75)ft.

Cari kiratan kasar seterusnya kiratan bersih kapal besi tersebut.

$$G = (B + 2D) 0.98$$

$$G = \{7.5 + 2(3.75)\} 0.98$$

$$G = 14.7 \text{ ft}$$

$$GT = \left(\frac{B+G}{2} \right)^2 \times L \times 0.0018$$

$$GT = \left(\frac{7.5+14.7}{2} \right)^2 \times 28 \times 0.0018$$

$$GT = 6.21 \text{ tons}$$

$$\text{E/R measurement} = \frac{6 \times 7.5 \times 3.75}{100}$$

$$= 1.69 \text{ tons}$$

$$\text{Deduction} = \frac{1.69 \times 100}{6.21}$$

$$= 27.21\%$$

= > 20% GT; maka

$$= 1.75 \times 1.69 = 2.96 \text{ tons}$$

Oleh itu;

$$\text{Kiratan kasar} \quad 6.21 \text{ tons}$$

$$\text{E/R deduction} \quad \underline{2.96 \text{ tons (-)}}$$

$$\text{Kiratan bersih} \quad \underline{3.25 \text{ tons}}$$

(e) Contoh cara kerja 3

Q : Di beri; L = 54.8ft, B = 13.8 ft & D = 6.5 ft. E/R dimensions (7 x 12 x 5)ft.

Cari kiratan kasar seterusnya kiratan bersih kapal besi tersebut.

$$G = (B + 2D) 0.98$$

$$G = \{13.8 + 2(6.5)\} 0.98$$

$$G = 26.26 \text{ ft}$$

$$GT = \left(\frac{B+G}{2} \right)^2 \times L \times 0.0018$$

$$GT = \left(\frac{13.8 + 26.26}{2} \right)^2 \times 54.8 \times 0.0018$$

$$= 39.57 \text{ tons}$$

$$\text{E/R measurement} = \frac{7 \times 12 \times 5}{100}$$

$$= 4.2 \text{ tons}$$

$$\text{Deduction} = \frac{4.2 \times 100}{39.57}$$

$$= 10.61\%$$

= < 13% GT ; maka

$$= \frac{10.61 \times 32}{13} = 26.12\%$$

$$= 39.57 \times 26.12 = 10.32 \text{ tons}$$

Oleh itu;

Kiratan kasar	39.57 tons
E/R deductions	<u>10.32 tons (-)</u>
Kiratan bersih	<u>29.25 tons</u>

Pengukuran kiratan adalah sama bagi kapal-kapal berukuran 24 meter ke atas di semua negara melalui Pelaksanaan Konvensyen Kiratan Antarabangsa 1982. Bagi kapal – kapal berukuran kurang dari 24 meter, Sistem Pengukuran Inggeris dilaksanakan di Malaysia melalui penggunaan pengukuran kiratan peraturan 2 (*Rule II*).



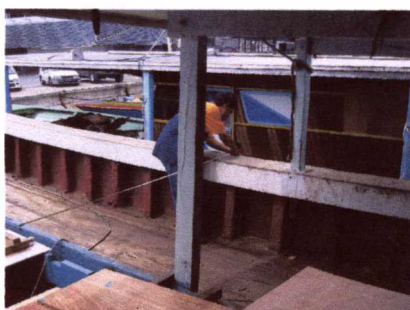
RAJAH 1.6.3(c)



RAJAH 1.6.3(d)



RAJAH 1.6.3(e)



RAJAH 1.6.3 (f)

BAB 2

MENGESAN SISTEM SEDIA ADA, MENGENALPASTI MASALAH, CADANGAN PENYELESAIAN MASALAH SERTA IMPLIKASI CADANGAN

2.1 Pengenalan

Bab ini akan membincangkan secara terperinci mengenai hasil penemuan disetiap bahagian yang diperolehi oleh pelatih sepanjang menjalani Latihan Industri selama 12 minggu. Perkara yang dibincang adalah meliputi pengesanan sistem yang sedia ada, mengenalpasti masalah, cadangan penyelesaian, pelaksanaan cadangan serta implikasi daripada cadangan penyelesaian tersebut.

Sepanjang menjalani Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah selama 12 minggu, pelatih telah ditempatkan di tiga bahagian iaitu Bahagian Kawalan Industri, Bahagian Keselamatan Pelayaran dan Bahagian Pejabat Cawangan. Pelatih juga diberi kebebasan untuk bergerak di mana-mana bahagian yang lain mengikut kesesuaian program yang diikuti oleh pelatih atau atas inisiatif pelatih sendiri. Antara bahagian jabatan lain yang terlibat ialah Bahagian Perkhidmatan Bantuan, Bahagian Hal Ehwal Pelaut dan Pelabuhan serta Bahagian Pembangunan.

2.2 SISTEM PENGELUARAN SIJIL-SIJIL STATUTORI (BAHAGIAN KAWALAN INDUSTRI).

2.2.1 OBJEKTIF

Objektif pengeluaran sijil-sijil statutori adalah untuk memastikan kapal-kapal dagang yang belayar di Perairan Malaysia adalah selamat dari segi badan kapal yang tidak mengalami sebarang kerosakan (*no metal fatigue*), peralatan yang digunakan di atas kapal adalah sesuai dan mencukupi serta kapal tersebut dikatakan mempunyai nilai-nilai kelautan (*seaworthiness*).

2.2.2 SKOP

Prosedur ini digunakan pakai di bawah peruntukan-peruntukan yang terdapat di dalam *International Maritime Organization* (IMO). Diantaranya ialah *International Convention for the Safety of Life At Sea* 1974 (SOLAS), *International Convention on Loadlines* 1966, *International Convention on Tonnage* 1969 dan *International Convention for The Prevention of Pollution Form Ship* 1973/1978 (MARPOL).

2.2.3 CARTA ALIRAN SISTEM PENGELOUARAN SIJIL-SIJIL STATUTORI (IBU PEJABAT JABATAN LAUT SABAH)



2.2.4 PROSEDUR SISTEM PENGELUARAN SIJIL-SIJIL STATUTORI

Pada peringkat permulaan sistem, pemilik kapal atau agen pemilik akan mengemukakan permohonan untuk mendapatkan sijil-sijil statutori. Antara jenis-jenis sijil statutori kapal ialah *Cargo Ship Safety Construction* (**rujuk lampiran 1**), *Cargo Ship Safety Equipment* (**rujuk lampiran 5**), *Cargo Ship Safety Radio* (**rujuk lampiran 9**), *International Pollution Prevention by Oil* (IOPP) (**rujuk lampiran 11**), *International Loadlines Certificate* (**rujuk lampiran 3**), *Tonnage Certificate* (**rujuk lampiran 8**), *Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk*, *International Pollution Prevention Certificates for the Carriage of Liquid Substances in Bulk*, *Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gasses In Bulk*. Setelah permohonan diluluskan, pegawai atau jurutera yang dilantik (Ketua Pemeriksaan Kapal-Kapal Malaysia) akan membuat pemeriksaan ke atas kapal yang dipohon. Aspek pemeriksaan yang dibuat adalah di bahagian luar dan dalam kapal termasuk peralatan, jentera, alat-alat keselamatan dan alat-alat melawan kebakaran. Pemeriksaan terhadap aspek-aspek berikut bertujuan untuk memastikan kapal didalam keadaan yang selamat untuk belayar (*seaworthy and safe ship*). Sekiranya kapal yang diperiksa gagal mematuhi konvensyen-konvensyen tertentu, kapal tersebut dikatakan tidak selamat untuk belayar (*unseaworthy and unsafe ship*). Pemilik yang membuat permohonan untuk mengeluarkan sijil-sijil statutori (**rujuk lampiran 1-12**) dikatakan gagal mematuhi peraturan-peraturan yang diperuntukkan. Pemohon yang gagal digesa untuk mengulangi prosedur sistem ini. Pemohon juga diarah

untuk memperbaiki segala kerosakan dan kekurangan yang terdapat di atas kapal. Pemohon yang mematuhi konvensyen-konvensyen tertentu dianggap memenuhi syarat dan sijil statutori boleh dikeluarkan kepada pemilik kapal tersebut.

2.2.5 MENGENALPASTI MASALAH SISTEM

Sistem maklumat jabatan iaitu Sistem Jalin selalu mengalami masalah seperti sistem *down* dan ini menyebabkan keputusan untuk mendapatkan kelulusan daripada pihak Jabatan Laut Semenanjung Malaysia akan mengalami kelewatan. Biasanya sijil-sijil statutori yang diproses akan dihantar melalui Sistem Jalin untuk proses meluluskannya. Apabila penghantaran sijil-sijil statutori melalui sistem ini terjejas, maka proses untuk mendapatkan kelulusan daripada pihak Jabatan Laut Semenanjung Malaysia akan mengalami kelewatan. Pemilik kapal-kapal dagang terpaksa menunggu dalam tempoh yang lama akibat daripada masalah ini. Pemilik kapal-kapal dagang bukan juga terpaksa menunggu lama malah berkemungkinan pemilik kapal-kapal dagang tersebut akan mengalami kerugian disebabkan oleh pelanggan yang menggunakan perkhidmatan mereka akan membatalkan kontrak dan akan mencari perkhidmatan perkapalan yang lain ekoran daripada kelewatan tersebut. Ini juga secara tidak langsung akan merosakkan imej organisasi kerajaan dan ramai pemilik kapal-kapal dagang akan bertanggungjawab negatif terhadap organisasi kerajaan khususnya Jabatan Laut Malaysia.

Masalah yang kedua yang ditemui oleh pelatih sepanjang menjalankan Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah ialah pemalsuan sijil-sijil statutori oleh pihak yang tidak bertanggungjawab. Pemilik kapal memilih jalan yang mudah untuk mendapatkan sijil-sijil statutori tersebut secara palsu. Pada tanggapan pelatih, biasanya pemilik kapal berbuat demikian adalah kerana untuk mengelak daripada membuat sebarang bayaran kerana permohonan untuk mendapatkan sijil-sijil statutori tersebut akan dikenakan bayaran. Tanggapan yang lain pula ialah berkemungkinan pemilik kapal sedar sekiranya pemeriksaan dibuat oleh Pegawai Pemeriksa Kapa-Kapal Dagang Malaysia ke atas kapal miliknya, ianya tetap tidak diluluskan oleh pihak Pegawai Pemeriksa atas sebab kapal tersebut tidak selamat untuk belayar dan mempunyai kekurangan dari segi alat-alat keselamatan di atas kapal yang boleh membahayakan *master* dan *crew* di atas kapal. Dengan tanggapan ini, pemilik kapal dagang tersebut akan lebih cenderung untuk membuat dan mendapatkan sijil-sijil statutori secara palsu.

Apabila pemilik kapal memiliki sijil-sijil statutori yang palsu, kapal tersebut boleh dikatakan tidak selamat untuk belayar (*unseaworthy and unsafe ship*). Kapal tersebut bukan juga dikatakan tidak selamat untuk belayar, malah ianya boleh membahayakan kapal-kapal dagang lain yang sedang berdagang. Bahaya yang dimaksudkan ialah bahaya yang boleh menyebabkan pelanggaran. Apabila pelanggaran berlaku, ini akan membahayakan nyawa *master* serta *crew* kapal yang sedang berdagang. Pelanggaran juga akan menyebabkan pencemaran kawasan marin dan akan memberi implikasi yang mendalam kepada nelayan

yang mencari rezeki dengan menangkap ikan. Hidupan marin akan terjejas teruk lebih-lebih lagi kapal yang berlanggar itu membawa minyak mentah dengan kuantiti yang banyak. Selain itu, pengusaha-pengusaha pusat pelancongan turut merasai impak akibat daripada pencemaran tersebut. Minyak-minyak yang mengalir ke laut akan menjejaskan hidupan marin lebih-lebih lagi kepada pelancongan yang gemar untuk melakukan aktiviti menyelam (SCUBA).

2.2.6 CADANGAN PENYELESAIAN MASALAH

Cadangan penyelesaian pelatih ialah melantik beberapa pekerja yang berpengetahuan luas dalam bidang sistem maklumat. Sekiranya berlaku masalah kepada Sistem Jalin, ianya dapat dibaiki dengan kadar segera. Pihak yang dilantik sebagai Pegawai Sistem Maklumat sentiasa mengemaskini sistem maklumat jabatan supaya ianya tidak mengalami sebarang masalah. Permohonan untuk mendapatkan keputusan daripada pihak Jabatan Laut Semenanjung Malaysia tidak akan mengalami sebarang kelewatan. Selain itu, pihak yang pakar sentiasa memperkenalkan perisian-perisian komputer yang baru. Perisian-perisian komputer yang baru sedikit sebanyak dapat mengurangkan masalah kepada Sistem Jalin Jabatan Laut Sabah. Jabatan Laut Malaysia juga harus memproses serta menghasilkan sijil-sijil statutori yang bermutu tinggi supaya masalah pemalsuan sijil-sijil statutori tidak akan berlaku. Pelatih mencadangkan pengeluaran sijil-sijil oleh pihak Jabatan Laut Malaysia

hendaklah mengandungi *chip* atau *barcode*. Segala maklumat pemilik kapal akan terkandung di dalam *chip* atau *barcode* tersebut.

2.2.7 IMPLIKASI CADANGAN

Dengan cadangan yang telah dikemukakan ini sedikit sebanyak dapat mengurangkan masalah dalam sistem pengeluaran sijil-sijil statutori. Sistem Jalin yang digunakan oleh pihak jabatan untuk menghubungkan Jabatan-Jabatan Laut yang lain juga tidak mengalami sebarang masalah sekiranya pihak jabatan mempunyai pekerja yang mencukupi dan mahir dalam pengendalian sistem komputer. Urusan berkenaan dengan pemrosesan sijil-sijil statutori dan mendapatkan keputusan daripada Jabatan Laut Semenanjung Malaysia juga dapat disingkatkan selaras dengan Piagam Pelanggan Jabatan Laut Sabah iaitu mengeluarkan sijil-sijil statutori dalam masa 1 minggu. Pemilik-pemilik kapal dagang atau agen pemilik kapal tidak perlu menunggu lama untuk mendapatkan sijil-sijil yang dipohon. Imej Jabatan Laut Malaysia juga akan sentiasa terpelihara dan terunggul sekiranya cadangan tersebut dilaksanakan. Selain itu, perisian *software* dan *hardware* yang diperkenalkan juga dapat membantu mempercepatkan lagi proses komputer tersebut khasnya Sistem Jalin Jabatan.

Pengeluaran sijil-sijil statutori bermutu dan berkualiti tinggi yang mana mempunyai *chip* atau *barcode* juga dapat mengelak daripada sebarang aktiviti pemalsuan sijil-sijil statutori tersebut. *Chip* atau *barcode* yang diletakkan

mengandungi data-data berkenaan dengan pemilik serta kapal pemilik. Dengan teknologi tersebut, aktiviti-aktiviti pemprosesan sijil secara haram dapat dikurangkan.

2.3 SISTEM PENYELENGGARAAN ALAT BANTUAN PELAYARAN (BAHAGIAN KESELAMATAN PELAYARAN)

2.3.1 OBJEKTIF

Menyediakan alat bantuan pelayaran untuk pandu arah kapal-kapal dagang yang menggunakan Perairan Malaysia. Penyediaan alat bantuan pelayaran juga adalah berlandaskan kepada Piagam Pelanggan Jabatan Laut Sabah iaitu menyediakan alat-alat bantuan pelayaran supaya sentiasa berfungsi di tahap minima 97 %. Penyediaan alat-alat bantuan pelayaran yang mencukupi dapat menjamin keselamatan kapal-kapal dagang yang menggunakan perairan Malaysia. Penyediaan alat-alat bantuan pelayaran juga berdasarkan kepada peruntukan-peruntukan yang terkandung di dalam *International Association of Lighthouse Authorities (IALA)*.

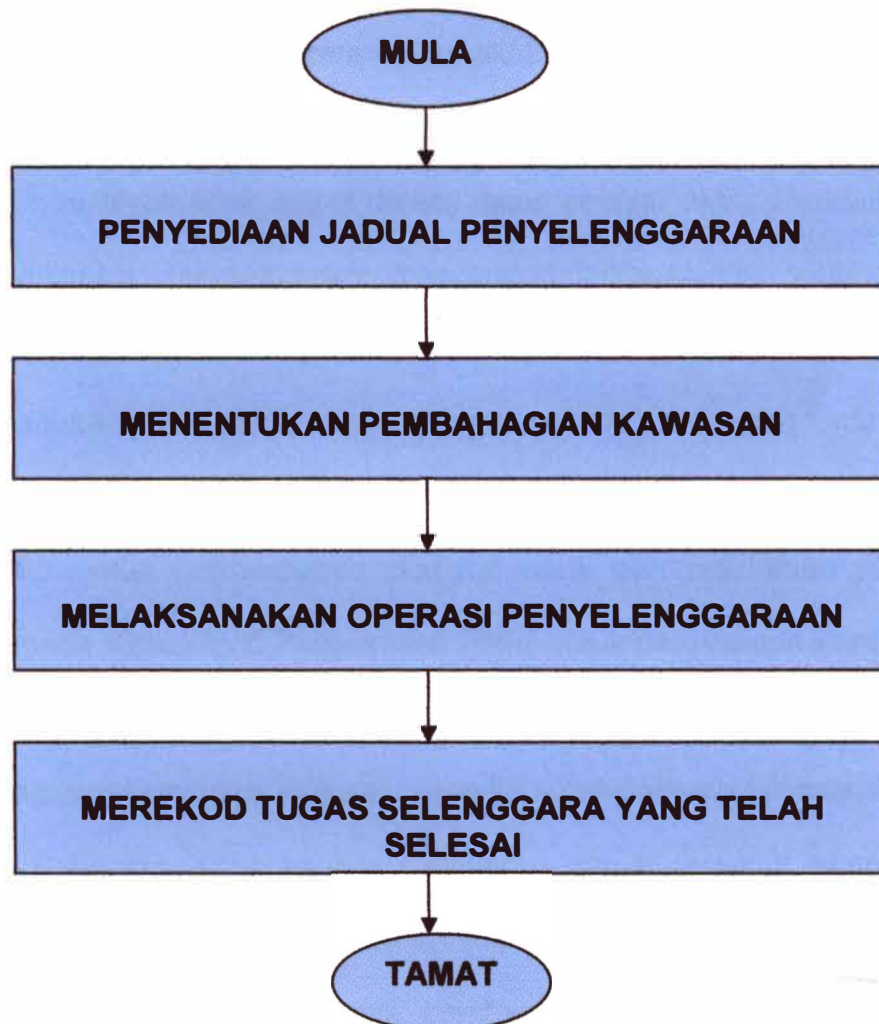
2.3.2 SKOP

Prosedur ini diguna pakai di Ibu Pejabat Laut seperti yang dinyatakan dibawah ;

- I. Ibu Pejabat Jabatan Laut semenanjung Malaysia.

- II. Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah.
- III. Ibu Pejabat Jabatan Laut Sarawak.

2.3.3 CARTA ALIRAN SISTEM PENYELENGGARAAN ALAT BANTUAN PELAYARAN (BAHAGIAN KESELAMATAN PELAYARAN)



2.3.4 PROSEDUR SISTEM PENYELENGGARAAN ALAT BANTUAN PELAYARAN.

Peringkat pertama sistem ini ialah Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah akan menerima laporan secara bertulis berhubung dengan lampu bikon yang tidak berfungsi daripada pejabat laut cawangan serta masyarakat perkapalan. Setelah itu, Ketua Unit Bantuan Pelayaran memaklumkan kepada Ketua Bahagian Kelamatan Pelayaran berhubung dengan lampu bikon yang tidak berfungsi. Sekiranya lampu bikon tidak dapat dibaiki, notis pelayar akan dikeluarkan buat sementara waktu bagi memaklumkan masyarakat perkapalan berhubung dengan lampu bikon yang tidak berfungsi sebelum kerja-kerja pembaikan lampu bikon dapat dilaksanakan. Sekiranya lampu bikon dapat dibaiki dengan kadar segera, Ketua Unit Bantuan Pelayaran akan memaklumkan juruteknik atau pembantu juruteknik laut untuk menyediakan alat-alat ganti dan makluman juga akan diberikan kepada Ketua Unit Pengurusan *Fleet* untuk penyediaan kapal. Pihak pentadbiran akan mengurus perjalanan *master* serta *crew* kapal dengan mengeluarkan surat perintah belayar. Apabila surat perintah belayar diluluskan oleh Ketua Bahagian Keselamatan Pelayaran, kapal tersebut akan belayar menuju ke destinasi lampu bikon yang tidak berfungsi. Apabila kapal yang digunakan untuk membawa juruteknik, pembantu juruteknik serta alat-alat ganti bantuan pelayaran telah tiba ke destinasi, *master* kapal akan mengarahkan *Chief Officer* untuk menurunkan bot ke laut. Juruteknik, pembantu juruteknik serta tukang-tukang laut akan menuju ke lampu bikon yang tidak berfungsi dengan

menaiki bot yang disediakan untuk melaksanakan pembaikan. Apabila tiba di kawasan bikon tersebut, juruteknik akan memeriksa keadaan *lantern*, mentol, *sunswitch*, *lampchanger*, *flasher/smartflasher*, *solar panel*, bateri dan kabel. Sekiranya alat-alat tersebut mengalami kerosakan dan kehilangan, tindakan mengantikan alat tersebut dengan alat yang baru akan dilakukan. Semasa menjalankan kerja-kerja penyelenggaraan alat bantuan pelayaran, juruteknik akan membuat catatan kerja yang dilaksanakan pada senarai semak alat alat bantuan pelayaran. Sekiranya ada tanda-tanda yang menunjukkan alat-alat yang terdapat pada bikon tersebut dicuri, juruteknik akan membuat laporan polis di balai polis yang berhampiran. Juruteknik akan membuat lampiran J berhubung dengan kehilangan alat bantuan pelayaran dan mengemukakan lampiran J bersama-sama dengan laporan polis kepada Ketua Unit Bantuan Pelayaran. Setelah itu, Ketua Unit Bantuan Pelayaran akan menghantar lampiran J bersama-sama laporan polis ke Bahagian Perkhidmatan Bantuan Jabatan Laut Sabah.

2.3.5 MENGENALPASTI MASALAH SISTEM

Semasa kerja-kerja penyelenggaraan alat bantuan pelayaran, semua aspek akan diperiksa dari segi keselamatan mahupun teknikal. Pemasangan alat keselamatan yang selama ini boleh mengelak daripada sebarang kecurian seperti geriji besi oleh para juruteknik tidak dapat mengelak daripada kecurian tersebut. Geriji besi yang dipasang telah dipotong oleh pihak yang tidak

bertanggungjawab. Tujuan geriji besi dipotong adalah untuk mengambil lampu bikon. Lampu bikon yang ini berfungsi sebagai tanda isyarat kepada kapal-kapal ketika pada waktu malam. Sekiranya lampu bikon dicuri, ini akan menyukarkan *master* kapal untuk menentukan haluan yang selamat. Pelanggaran kapal juga boleh berlaku disebabkan oleh tiadanya lampu bikon yang menyala. Pada kebiasaannya, lampu bikon dicuri oleh pendatang asing yang menatap secara haram di Perairan Sabah terutama sekali di Bahagian Pantai Timur Sabah (Sandakan, Semporna, Lahad Datu dan Tawau). Lampu bikon yang dipasang boleh memancarkan keterangannya sejauh 5 batu nautika. Disini pelatih membuat tanggapan bahawa lampu bikon dicuri atas sebab keterangan lampu tersebut. Lampu bikon yang dicuri juga digunakan untuk kegunaan harian pendatang haram sebagai lampu kediaman yang diduduki oleh pendatang haram tersebut.

2.3.6 CADANGAN PENYELESAIAN MASALAH

Pelatih mencadangkan supaya menubuhkan satu jawatankuasa untuk membuat rondaan atau pantauan dari masa ke semasa. Pelatih juga mencadangkan, rondaan yang dilakukan oleh jawatankuasa tersebut juga terdiri daripada pihak polis marin. Penglibatan pihak polis marin dalam aktiviti rondaan ini juga dapat mengesan kegiatan jenayah yang dilakukan oleh individu yang tidak bertanggungjawab khasnya pendatang asing.

Bikon juga sekurang-kurangnya dilengkapi dengan kamera litar serta sistem penggera. Alat ini juga dapat mengesan kehadiran pihak yang mencurigakan serta menghantar maklumat ke ibu pejabat berkenaan dengan pencerobohan bikon. Dengan adanya alat-alat berikut, kecurian lampu bikon dapat dikurangkan.

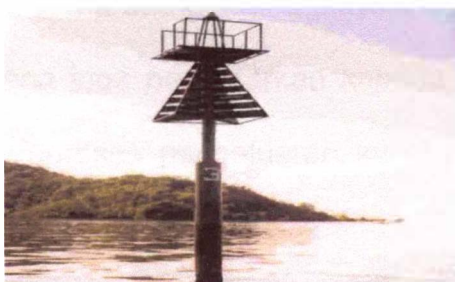
2.3.7 IMPLIKASI CADANGAN

Cadangan berkenaan dengan penubuhan satu jawatankuasa untuk membuat rondaan atau pantauan yang dicadangkan oleh pelatih sedikit sebanyak dapat mengurangkan masalah kecurian lampu-lampu bikon. Alat-alat seperti kamera litar serta sistem penggera dapat mengesan kehadiran-kehadiran individu yang tidak bertanggungjawab seperti pendatang asing. Kamera litar yang dipasang dapat merakam kegiatan pencerobohan oleh individu-individu yang tidak bertanggungjawab. Setelah itu proses pengecaman dapat dilakukan dengan menonton semula pita video yang telah dirakam oleh kamera litar tersebut. Kos penyelenggaraan alat-alat bantuan pelayaran secara amnya adalah tinggi lebih-lebih lagi lampu bikon yang hilang akibat dicuri. Antara komponen bikon yang paling mahal sekali ialah lampu bikon atas sebab lampu bikon tersebut mampu memancarkan cahaya sejauh 5 batu nautika kepada pengguna-pengguna laut. Kos penyelenggaraan alat-alat bantuan pelayaran akan kurang sekiranya kecurian lampu bikon juga dapat dikurangkan.



Starboard bouy

RAJAH 2.3.7(a)



Starboard beacon

RAJAH 2.3.7 (b)

2.4 SISTEM PELEPASAN KAPAL DAGANG (BAHAGIAN PEJABAT CAWANGAN KOTA KINABALU JABATAN LAUT SABAH)

2.4.1 OBJEKTIF

Objektif pelepasan kapal dagang bertujuan untuk memastikan kapal-kapal dagang yang menggunakan Perairan Malaysia sentiasa selamat dari segi pemilikan dokumen seperti sijil-sijil statutori (**rujuk lampiran 1-12**) yang lengkap serta sijil-sijil kecekapan pelaut sama ada pelaut Malaysia atau Asing. Selain itu objektif pelepasan kapal dagang juga berdasarkan kepada Piagam Pelanggan Jabatan Laut Sabah iaitu memproses pengeluaran surat pengesahan keizinan belayar dalam masa 1 jam.

2.4.2 SKOP

Prosedur ini terpakai di Pejabat Laut Cawangan Jabatan Laut Sabah seperti dinyatakan dibawah ;

- I. Pejabat Laut Cawangan Kota Kinabalu.
- II. Pejabat Laut Cawangan Kudat.
- III. Pejabat Laut Cawangan Sandakan
- IV. Pejabat Laut Cawangan Lahad Datu.
- V. Pejabat Laut Cawangan Tawau

2.4.3 CARTA ALIRAN SISTEM PELEPASAN KAPAL DAGANG (BAHAGIAN PEJABAT CAWANGAN JABATAN LAUT SABAH)





2.4.4 PROSEDUR SISTEM PELEPASAN KAPAL DAGANG

Peringkat pertama dalam sistem pelepasan kapal dagang ialah dengan menerima permohonan untuk pelepasan kapal dagang yang dibuat oleh pemilik kapal atau agen kapal. Pemilik atau agen kapal yang ingin memohon pelepasan kapal hendaklah menyediakan butiran berikut ;

- 1) Surat permohonan untuk pelepasan kapal (rujuk lampiran 18)

- 2) Laporan ketibaan (MSS1)
- 3) Laporan pelepasan (MSS2)
- 4) Senarai anak kapal (**rujuk lampiran 19**)
- 5) Manifest kargo, penumpang dan sebagainya

Merinyu Laut di pejabat cawangan akan menyemak permohonan pelepasan kapal dan dokumen yang disertakan. Merinyu Laut juga memastikan dokumen yang disediakan adalah lengkap. Sekiranya butiran yang dibawa oleh pemilik atau agen pemilik kapal tidak lengkap, maka proses pelepasan kapal tidak dapat dibuat (*PART XIII Section 453 Merchant Shipping Ordinance 1952/1960*). Pemilik atau agen pemilik kapal diarah untuk melengkapkan dokumen tersebut. Pemilik atau agen pemilik kapal yang menyediakan dokumen lengkap akan diberi kebenaran untuk berlepas. Dokumen yang lengkap bagi kapal yang baru pertama kali datang di Pelabuhan Kota-Kinabalu akan disimpan di dalam fail manakala kapal yang melebihi daripada 2 kali akan direkodkan ke dalam buku *call book*. Sebelum kapal tersebut berlepas, ianya akan dikenakan caj *lightdues* (bayaran sewa rumah api). *Lightdues* dikira dengan mendarabkan *Net Registry Tonnage* (NRT) dengan kadar yang dikenakan iaitu RM 0.15. sebagai contoh NRT kapal yang ingin memohon pelepasan pelabuhan ialah $800\text{NRT} \times \text{Rm}0.15 = \text{Rm}120$. Hasil daripada pendaraban tersebut adalah hasil yang diperolehi oleh pejabat cawangan. Setelah pemilik atau agen kapal telah menjelaskan bayaran *lightdues*, surat keizinan untuk belayar akan dicop dan ditandatangani oleh Pegawai Pelabuhan dan diberikan kepada pemilik atau agen kapal tersebut.

Setelah itu, faksimilkan senarai semak (*checklist*) ke pejabat laut cawangan di pelabuhan persinggahan, jika pelabuhan berkenaan di dalam Perairan Sabah. Failkan borang pelepasan kapal (MSS 2), deklarasi kargo dan dokumen-dokumen yang berkaitan.

2.4.5 MENGENALPASTI MASALAH SISTEM

Bilangan pekerja yang mengurus permohonan *Port Clearance* di Pejabat Cawangan Jabatan Laut Sabah adalah kurang. Ini akan melambatkan prosedur untuk mendapatkan *Port Clearance*. Kekurangan mungkin disebabkan oleh tenaga mahir yang kurang berminat dalam sektor maritim. Dokumen disimpan adalah dalam bentuk manual dan ini akan menyebabkan masalah keciciran dokumen tersebut. Apabila ini terjadi prosedur untuk mendapatkan surat keizinan belayar akan mengalami kelewatan. Urusan pemilik juga akan terjejas ekoran daripada kelewatan mendapatkan surat keizinan belayar.

2.4.6 CADANGAN PENYELESAIAN MASALAH

Cadangan penyelesaian masalah yang dikemukakan oleh pelatih ialah dengan menambah bilangan pekerja yang berkelulusan dan mempunyai pengalaman dalam bidang maritim. Pekerja yang berkelulusan dan mempunyai pengalaman dalam bidang maritim berkemungkinan berminat dalam sektor maritim sekiranya ditawarkan bekerja. Dokumen yang berkaitan dengan *Port*

Clearance hendaklah disimpan di dalam *storage* komputer yang mempunyai kapasiti yang besar (sistematik). Ini akan mengurangkan masalah keciciran dokumen tersebut. Dokumen yang disimpan senang diperolehi pada bila-bila masa sekiranya ingin membuat sebarang rujukan. Selain itu, Pejabat Laut cawangan juga mesti dilengkapi dengan kemudahan menunggu serta memasang sistem nombor giliran. Kemudahan seperti televisyen juga harus disediakan kepada pelanggan bagi mengelakkan daripada pelanggan yang datang tidak berasa bosan ketika menunggu giliran.

2.4.7 IMPLIKASI CADANGAN

Cadangan yang dikemukakan oleh pelatih di bahagian Pejabat Laut Cawangan Jabatan Laut Sabah ini ialah dengan menambah bilangan pekerja yang berkelulusan dan mempunyai pengalaman dalam bidang maritim. Bilangan pekerja yang mencukupi akan mempercepatkan lagi proses untuk mendapatkan *Port Clearance* dan selaras dengan Piagam Pelanggan Jabatan Laut Sabah iaitu memproses pengeluaran surat pengesahan keizinan belayar dalam masa kurang daripada 1 jam. Pemilik atau agen pemilik kapal tidak perlu menunggu lama untuk mendapatkan *Port Clearance*.

Pelanggan juga tidak perlu berbaris untuk mendapatkan *Port Clearance* kerana pelanggan yang ingin berurusan telah dikendalikan oleh sistem nombor giliran yang telah dipasang oleh pihak Pejabat Laut Cawangan Jabatan Laut Sabah.

Kemudahan seperti televisyen juga dapat mengelak daripada pelanggan berasa bosan ketika menunggu giliran. Kaedah ini juga dapat meningkatkan lagi kualiti, imej dan mutu Pejabat Laut Cawangan Jabatan Laut Sabah.

Komputer yang mempunyai kuasa dan *storage* yang tinggi mampu menampung dan menyimpan dokumen-dokumen serta data-data pelanggan. Dokumen-dokumen serta data-data pelanggan yang disimpan di dalam komputer akan mengurangkan penggunaan ruang penyimpanan serta masalah kecaciran dokumen dapat dikurangkan. Dokumen yang disimpan juga senang diperolehi pada bila-bila masa sekiranya ingin membuat sebarang rujukan.

BAB 3

PENUTUP

3.1 LAKARAN PENGHARAPAN

Harapan pelatih ialah ingin melihat Jabatan Laut Sabah terus maju dan dapat menyediakan perkhidmatan yang terbaik kepada pelanggan. Oleh itu Jabatan Laut Sabah perlu menitikberatkan aspek-aspek dari segi tenaga kerja, sikap kakitangan, kemampuan kakitangan mengendalikan tugas-tugas yang diberikan serta meningkatkan lagi kemudahan-kemudahan untuk para pelanggan.

Bagi memajukan lagi perkhidmatan kepada pelanggan, kakitangan Jabatan Laut Sabah harus meningkatkan prestasi dan kualiti kerja dari masa ke masa. Antaranya ialah menambah bilangan pegawai pada setiap bahagian. Melalui pemerhatian pelatih, pegawai disetiap bahagian adalah kurang. Penambahan ini perlu memandangkan aktiviti maritim di Perairan Sabah semakin pesat ekoran daripada pembukaan Pelabuhan Kota Kinabalu yang baru yang terletak di Teluk Sepanggar. Ekoran daripada pembukaan pelabuhan tersebut, sudah pasti tugas-tugas yang diberikan adalah sangat mencabar.

Selain dari itu, Jabatan Laut Sabah juga perlu memberi penekanan kepada aspek sikap kakitangan. Semasa pelatih menjalankan Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah,

semua kakitangan Jabatan begitu mesra dan amat menghormati antara satu sama yang lain. Sikap sebegini mestilah sentiasa diamalkan dari masa ke masa supaya dapat mewujudkan suasana kerja yang harmoni. Hubungan mesra di antara semua kakitangan dan pegawai Jabatan Laut Sabah boleh menyumbang kepada kekuatan organisasi. Interaksi dan komunikasi yang baik antara pekerja dan pegawai-pegawai atasan dapat mewujudkan semangat ingin bekerja dengan lebih cemerlang.

Pelatih juga yakin bahawa semua kakitangan Jabatan Laut Sabah mempunyai kemampuan untuk mengendalikan tugas. Kecekapan dan kemahiran tinggi yang dimiliki oleh setiap kakitangan perlu ditingkatkan dari masa ke masa supaya ianya tidak hilang begitu sahaja. Kecekapan dan kemahiran kakitangan jabatan juga dapat ditingkatkan melalui latihan yang dijalankan. Antara latihan tersebut termasuklah program peningkatan kemahiran, kecekapan, penambahan ilmu, pembiasaan sama ada anjuran jabatan sendiri mahupun pihak dalam atau luar negeri. Latihan yang dianjurkan adalah penting bagi meningkatkan daya saing organisasi, kompetitif, kemajuan kerjaya, peningkatan produktiviti dan sebagainya yang berkaitan dengan kemajuan diri dan organisasi.

Pihak jabatan juga harus menyediakan kemudahan-kemudahan seperti ruang tempat menunggu pelanggan, sistem nombor giliran serta meletakkan kemudahan-kemudahan lain seperti televisyen di ruang tempat menunggu semasa pelanggan datang untuk memohon *Port Clearance*, kad pelaut atau memohon untuk mendapatkan sijil-sijil statutori. Walaupun suasana di kaunter pada masa itu adalah sibuk, dengan adanya

kemudahan yang disediakan pelanggan dapat menghilangkan rasa bosan ketika menunggu giliran.

Sekiranya aspek-aspek berikut dipraktikan oleh pihak kakitangan dan jabatan, matlamat untuk menjadikan Jabatan Laut Sabah sebagai sebuah organisasi kerajaan yang terunggul dan terbaik dapat direalisasikan kelak.

3.2 PENUTUP KESELURUHAN

Penubuhan satu lagi Pejabat Jabatan Laut Sabah adalah satu rancangan yang tepat yang dilakukan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia bagi meluaskan lagi aktiviti maritim di perairan sabah. Dahulunya Ibu Pejabat Jabatan Laut Sabah terletak di Pulau Labuan. Pada 1 Januari 2002 Pejabat Jabatan Laut Sabah berpindah ke Kota Kinabalu dan menjadikan 5 tempat pendaftaran kapal di Malaysia iaitu Jabatan Laut Pulau Pinang, Jabatan Laut Semenanjung Malaysia, Jabatan Laut Sarawak, Jabatan Laut Cina Selatan (Pulau Labuan) dan Jabatan Laut Sabah (Kota-Kinabalu).

Sepanjang pelatih menjalani Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah, banyak pengetahuan yang diperolehi. Sebagai contoh aspek pentadbiran, perundangan dan operasi organisasi tersebut. Pada mulanya pelatih agak kekok ketika hari pertama berada di organisasi tersebut. Dengan layanan yang cukup mesra oleh penyelia industri serta warga kerja yang lain sedikit sebanyak dapat mengurangkan rasa kekok pelatih. Mereka juga tidak kedekut untuk memberi tunjuk ajar kepada pelatih malah

tunjuk ajar yang diberikan amat berguna dan bermakna. Selain itu, pelatih juga dapat melihat dengan lebih dekat budaya kerja yang sebenar. Dengan pendedahan ini, pelatih tidak mempunyai masalah untuk menyesuaikan diri ketika ditawarkan kerja kelak.

Semasa pelatih menjalankan Latihan Industri di Jabatan Laut Sabah, pelatih telah diberikan tugas iaitu mencari sistem yang dikatakan mempunyai masalah oleh pihak fakulti. Setelah pelatih telah menemui sistem tersebut, tugas seterusnya ialah pelatih membuat kajian terhadap sistem tersebut. Kajian yang dibuat ialah dari aspek bagaimana masalah itu boleh timbul, apakah kesan daripada masalah yang timbul, mencari jalan untuk menyelesaikan masalah tersebut serta implikasi daripada cadangan penyelesaian yang dilakukan oleh pelatih.

Sistem yang telah ditemui oleh pelatih ialah sistem pengeluaran sijil-sijil statutori di Bahagian Kawalan Industri, sistem penyelenggaraan alat bantuan pelayaran di Bahagian Keselamatan Pelayaran serta sistem pelepasan kapal dagang di Bahagian Pejabat Laut Cawangan Jabatan Laut Sabah.

Sistem pengeluaran sijil-sijil statutori bertujuan untuk memastikan kapal-kapal yang berdagang di dalam atau di luar Perairan Malaysia sentiasa selamat dan memenuhi kehendak-kehendak konvensyen antarabangsa yang mengiktirafnya. Dengan erti kata lain, sijil-sijil statutori ini juga berfungsi sebagai lesen untuk kapal tersebut berdagang. Sekiranya ada pemilik kapal yang tidak memiliki sijil-sijil tersebut, kapal tersebut tidak

dibenarkan belayar untuk tujuan berdagang. Masalah yang ditemui oleh pelatih ialah adanya pihak yang tidak bertanggungjawab memalsukan sijil-sijil tersebut. Antara cadangan penyelesaian yang dibuat oleh pelatih ialah memproses sijil-sijil statutori yang mengandungi *chip* dan *barcode*. Dengan keadah ini sedikit sebanyak dapat mengurangkan masalah pemalsuan sijil-sijil tersebut.

Sistem kedua yang ditemui oleh pelatih ialah sistem penyelenggaraan alat bantuan pelayaran. Masalah yang telah ditemui oleh pelatih ialah sering terjadinya kecurian ke atas lampu bikon. Lampu bikon yang dicuri menyukarkan para pengguna laut untuk belayar lebih-lebih lagi pada waktu malam. Kawasan cetek sukar diketahui oleh para pengguna laut. Ini boleh mengakibatkan pelanggaran terhadap batu karang, merosakkan kapal, serta berlakunya pencemaran akibat daripada kebocoran badan kapal tersebut. Antara cadangan penyelesaian yang pelatih lakukan ialah dengan mencadangkan bikon dilengkapi dengan sistem penggera dan kamera litar. Dengan pemasangan alat-alat tersebut akan mengurangkan lagi kejadian yang tidak diingini.

Sistem terakhir yang ditemui oleh pelatih ialah sistem pelepasan kapal dagang (*Port Clearance*). Sistem ini dilakukan bertujuan untuk memastikan dokumen-dokumen berkenaan dengan kapal serta kelayakan anak-anak kapal yang bekerja sentiasa memenuhi kehendak jabatan serta dokumen yang dimiliki masih diperakui. Antara masalah yang ditemui oleh pelatih ialah kurangnya tenaga kerja yang menguruskan kerja-kerja pelepasan kapal dagang. Bilangan pekerja yang layak adalah kurang dan sedikit. Ini akan melambatkan proses untuk mendapatkan pelepasan kapal. Cadangan

yang dikemukakan oleh pelatih ialah dengan menambahkan bilangan pekerja yang mahir dan berpengalaman khasnya yang menceburi dalam bidang maritim. Sekiranya cadangan tersebut dilaksanakan, proses untuk melulus dan mengeluarkan pelepasan kapal dapat disegerakan. Pihak jabatan juga dapat memendekkan masa menunggu pemilik atau agen pemilik kapal yang ingin memohon pelepasan kapal.

Harapan pelatih ialah agar cadangan penyelesaian yang dibuat oleh pelatih sendiri sedikit sebanyak dapat mengurangkan masalah yang timbul. Walaupun cadangan yang diberikan oleh pelatih semasa menjalankan Latihan Industri tidaklah sehebat mana, tapi sekurang-kurangnya dapat membantu dan melicinkan lagi sistem yang digunakan.

RUJUKAN

Buku

Haji Tajuddin Bin Haji Hussein. (2002). *Undang-Undang Umum*. MDC Publishing Ulu Kelang, Kuala Lumpur.

Haji Tajuddin Bin Haji Hussein. (2003). *Undang-undang Malaysia*. MDC Publishing Ulu Kelang, Kuala Lumpur.

Jabatan Laut Sabah (Kementerian Pengangkutan Malaysia). *Manual Prosedur Kerja*. Pekeliling Kemajuan Pentadbiran Awam. Bilangan 8 Tahun 1991. Jabatan Perdana Menteri.

Bernard B Jacob. Jabatan Laut Sabah. *Guidelines For Port State Control*.

Jurnal

Guide To The Preparation Of Industrial Training Report (2004) Faculty Of Management And Economics, Kolej Universiti Sains Dan Teknologi Malaysia (KUSTEM).

Ir Awang Ismail Haji Mohd. Tahir. *Pemeriksaan, Pengukuran dan Pengiraan Tanan (tonnage) Bot*. Jabatan Laut Sabah.

Majalah

Tanjung Nosong dan Tanjung Klias (Jabatan Laut Sabah) Jilid 1.

Laman Web

<http://www.jls.gov/Jalin>.

<http://www.jlm.gov.my>

Fail

MV Tanjung Trang.

Tanjung Kubong.

Tanjung Klias.

Tanjung Nosong.



PROVISIONAL
KETUA PEMERIKSA KAPAL-KAPAL
MALAYSIA

Port : KOTA KINABALU
Date : 08TH. SEPTEMBER, 2003

Bil : JLS/PB/700/1/7/(Jld.9)/()

ATTESTATION SURVEY
OF CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE.

This is to certify that the below-mentioned ship complies with the provision of regulation Merchant Shipping Ordinance 1952 as regard to cargo ship construction:-

NAME OF VESSEL : ABASA NO.5
OFFICIAL NUMBER : 327099
PORT OF REGISTRY : LABUAN
GROSS TONNAGE : 98
YEAR OF BUILD : 1995

In witness of whereof, this attestation is issued in lieu of the Cargo Ship Safety Construction Certificate, as the above ship being less than 500 gross tonnes in accordance to her tonnage.

This attestation is issued under the authority of the Government of Malaysia, and will expire on 07TH DECEMBER, 2003.

(AWANG ISMAIL BIN HJ. MOHD. TAHIR)
For Surveyor General of Ship, Malaysia.
Cargo s.con.attest.

LAMPIRAN 2

Certificate Number: JLS/PB/700/1/7(JLD.15)/()

PROVISIONAL

MALAYSIAN LOCAL FREEBOARD CERTIFICATE Issued Under the Provisions of Section 315 of the THE MERCHANT SHIPPING ORDINANCE, 1952

under the authority of the GOVERNMENT OF MALAYSIA by Marine Department

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	Gross Tonnage
WARISAN 3	326158	LABUAN	36.49

Freeboard From Deck Line		Load Line
Tropical	milimetres	milimetres above S. Upper edge of line through center of disc.
Summer	530 milimetres	

Allowance for Fresh Water For All Freeboard 0 milimetres

The upper edge of the deck line from which these freeboard are measured is 0 milimetres above the top of the UPPER STEEL deck at side

This is to certify that this ship has been surveyed and the freeboards and load lines shown above have been assigned in accordance with The Merchant Shipping Ordinance, 1952

Subject to being found satisfactory after annual survey, this Certificate remains in force until 10TH DECEMBER, 2005.

Conditions, if any :

THIS CERTIFICATE IS VALID FOR DOMESTIC VOYAGE 20 NAUTICAL MILES WITHIN SABAH AND SARAWAK WATERS ONLY.

Issued under the authority of the Government of Malaysia on 10TH MARCH, 2005.

SEAL

(AWANG ISMAIL BIN HJ. MOHD. TAHIR)
For Surveyor General of Ships, Malaysia
FCERT

NOTES

- This Certificate is to be put in a conspicuous place on board the ship so as to be legible to all persons on board and to be kept so up and legible while the Certificate remains in force until the ship is use.
- This Certificate will be cancelled if:
 - material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship which affect the position of the load lines; or
 - the fittings and appliances for the protection of openings, the guard rails, the freeing ports or the means of access to the crew's quarters have not been maintained on the ship in as effective condition as they were in when the Certificate was issued; or
 - the conditions of issuance (if any) is not complied with.

Form L. L. (Malaysia)

Certificate No. JLS/PB/700/1/7(JLD.6)/(155)

LAMPIRAN 3



INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966,
under the authority of the Government of Malaysia

Name of Ship	Distinctive Numbers or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined In Article 2 (8)

Freeboard assigned as:

Type of ship:

- * A new ship
- An existing ship

- * Type "A"
- Type "B" with reduced freeboard.
- Type "B" with increased freeboard.

* Delete whatever is inapplicable

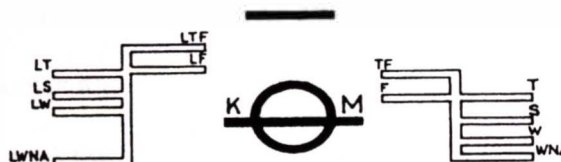
Freeboard from deck line

Load line

Tropical		mm. (T)			mm. above (S)
Summer		mm. (S)		<i>Upper edge of line through centre of ring</i>	
Winter	-	mm. (W)	-	-	mm. below (S)
Winter North Atlantic	-	mm. (WNA)	-	-	mm. below (S)
Timber Tropical	-	mm. (LT)	-	-	mm. above (LS)
Timber Summer	-	mm. (LS)	-	-	mm. above (S)
Timber Winter	-	mm. (LW)	-	-	mm. below (LS)
Timber Winter North Atlantic	-	mm. (LWNA)	-	-	mm.

Note - Freeboard and load line which is not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboard other than timber 0 mm. For timber freeboards - mm. The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0 mm. Main steel deck at side.



Date of initial or periodical survey 07TH. MARCH, 2003.

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

This certificate is valid until 06TH. MARCH, 2005. subject to periodical inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at **KOTA KINABALU** on the 11TH. day of MARCH, 2003.

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

THIS CERTIFICATE IS VALID WITHIN NEAR COASTAL TRADE ONLY.

LAMPIRAN 4Certificate No. :
JLS/PB/700/1/7/(Jld.15)/(**PROVISIONAL****KETUA PEMERIKSA KAPAL-KAPAL**
MALAYSIA

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
WARISAN 3	326158	LABUAN	36.49	-

RECORD OF SAFETY EQUIPMENT SURVEY CERTIFICATE**This is to certify that**

1. The above-mentioned vessel has been duly inspected in accordance the provision of the Merchant Shipping Ordinance, 1952.
2. The inspection showed that the life-saving appliances provided for the total number of **5** persons and no more viz:
 - 8** lifejackets.
 - 4** lifebuoys; and
 - 1** liferaft(s) for **6** persons;
3. The liferafts were equipped in accordance with the provisions of the Merchant Shipping Ordinance, 1952.
4. The inspection showed that the ship complied with the requirements of the Merchant Shipping Ordinance, 1952 as regards fire-extinguishing appliances and fire control plans, and was provided with navigation lights and shapes, and means of making sound and distress signals in accordance with the provision of the Merchant Shipping Ordinance, 1952 and the International Collision Regulation.



Issued by the
Government of Malaysia

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE PROVISIONAL

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment

(Form E) No. JLS/PB/700/1/7(JLD.8)/()

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as amended, and as modified by the Protocol of 1978

Name of Ship	Distinctive Number Or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LIAN SENG HIN NO. 3	9WVA 325103	LABUAN	586	-

Deadweight of ship * metric tons **N.A**
Length of ship (regulation III/3.10) **57.400M**
TYPE OF SHIP **: **57.400M**

~~Oil tanker / Chemical tanker / Gas Carrier /~~
Cargo ship other than any of the above

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced. **1975.**

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control system plans;
 - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliances and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship was complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
 - 2.5 the ship was provided with the lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
 - 2.6 in all other respects the ship complied the relevant requirements of the Convention.
- 3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1 within the limits of the trade area.
- 4 That in implementing regulation 1/6(b) the Government has instituted mandatory annual surveys.
- 5 That an Exemption Certificate has / has not ** been issued.



**GOVERNMENT of MALAYSIA
SUPPLEMENT TO PREVENTION OF POLLUTION
BY OIL**

FORM A

**CERTIFICATE
RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT**

**Issued by the construction
Government of Malaysia**

in respect of the provisions of Annex 1 of the International Convention for the Prevention of Pollution from

Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention").

Notes :	1. This form is to be used for the third type of ship as categorized in the prevention of pollution by oil Certificate, i.e. "Ships other than any above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention. It shall be used.
shall	2. This record shall be permanently attached to the Prevention of Pollution by Oil Certificate. The IOPP Certificates shall be available on the ship all the times.
the	3. If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.
	4. Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (X) for the answer "yes" and "applicable" or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable" as appropriate.
International	5. Regulations mentioned in this Record refer to Regulation of Annex I of the Conventions and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars Of Ship

1.1	Name of ships	LIAN SENG HIN NO. 3
1.2	Distinctive number or letters	9WVA
1.3	Port of registry	LABUAN
1.4	Gross Tonnage	585
1.5	Date of build :	-
	1.5.1 Date of building contract	1982
	1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction	-
	1.5.3 Date of delivery	-
1.6	Major conversion (if applicable):	-
	1.6.1 Date of conversion contract	1990
	1.6.2 Date on which conversion was commenced	-
	1.6.3 Date of completion of conversion	1990
1.7	Status of ship:	
	1.7.1 New ship in accordance with Regulation 1(6)	<input type="checkbox"/>
	1.7.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7)	<input checked="" type="checkbox"/>
	1.7.3 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1 (7) due to unforeseen delay in delivery	<input type="checkbox"/>

2. Equipment For The Control Of Oil Discharge From Machinery Space Bilge's And Oil Fuel Tanks

(Regulations 10 and 16)	2.1	Carriage of ballast water in oil fuel tanks:	
	2.1.1	The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks	<input type="checkbox"/>
	2.1.2	The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks	<input checked="" type="checkbox"/>



Issued by the

Government of Malaysia

**RECORD OF EQUIPMENT FOR THE
PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE (Form P)**

This Record shall be permanently attached to the Passenger Ship Safety Certificate
*Record of Equipment for compliance with the International Convention for the Safety of
Life at Sea, 1974,
as amended in 1988*

1 PARTICULARS OF SHIP

Name of ship **KARANG PUTIH**

Distinctive number or letters **328104**

Number of passengers for which certified **50 (OFFSHORE
PERSONELS)**

Minimum number of persons with required **One Exclusive or Two
Non-Exclusive**
qualifications to operate the radio installations

2 DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	57	
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats	-	-
2.1	Total number of persons accommodated by them	-	-
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/42)	-	-
2.3	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43)	-	-
2.4	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/44)	-	-
2.5	Other lifeboats	-	-



MALAYSIA TONNAGE CERTIFICATE
GOVERNMENT OF MALAYSIA

Issued under the provision of the Merchant Shipping (Tonnage) Regulation 1985, under the authority of the Government of Malaysia.

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	*Date
JAYA RAYA	329751	LABUAN	2001
	IMO No.		

*Date on which the keel was laid or the ship was at similar stage of construction (Article 2[6]); or date on which the ship underwent alteration or modification of a major characteristic (Article 3[2][b]), as appropriate

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2[8])	Breadth (Regulation 2[3])	Moulded Depth Amidship To Upper Deck (Regulation 2[2])
21.95 M	6.70 M	2.75 M

The Tonnages of the ship determined in accordance with
 The provisions of the Merchant Shipping (Tonnage)
 Regulation 1985 are

Gross Tonnage **91**

Net Tonnage **27**

This is to certify that the tonnage of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at **Labuan** on **17TH. JULY, 2001.**

PROVISIONAL



**Issued by the
Government of Malaysia**

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities
(Form R) No.JLS/PB/700/1/7(JLD.8)/()
Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as
amended

Name of ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
LIAN SENG HIN NO.3	325103 9 WVA	LABUAN	586	-

Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) A1

Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction or, where applicable, date on which work for conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 1982

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/9 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
- 3 That an Exemption Certificate has / has not * been issued.

This certificate is issued under the authority of the Government of MALAYSIA
It will remain in force until 29TH OCTOBER, 2003.

Issued at KOTA KINABALU the 18TH . day of AUGUST, 2003.

This certificate valid within Near Coastal 30 miles Limits Sabah and Sarawak water only.



Issued by the
Government of Malaysia
FORM C

PROVISIONAL

Licence No. JLS/PB/700/1/7(JLD.8)/()

MALAYSIA
PETROLEUM (SAFETY MEASURES)
(TRANSPORTATION OF PETROLEUM BY WATER)

REGULATIONS 1985

Regulation 10 (1)

LICENCE TO CARRY CLASS 3 PETROLEUM

PART 1
INSPECTION CERTIFICATE

DEPARTMENT OF MARINE

MALAYSIA.

SABAH,

TO THE PORT OFFICER

I hereby certify that I have inspected the vessel “ LIMBANG BINTANG O.N. 326181 ” and find it fit to carry the understated quantities of Class 3 Petroleum in accordance with the requirements of the Third Schedule of these Regulations.

100,000 LITRES

.....
MAXIMUM QUANTITIES IN
LITRES
Class-I-Petroleum / Other Class Of
Petroleum



PROVISIONAL

Issued by the
Government of Malaysia

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto.

<u>Name of ship</u>	Distinctive Number of Letters	Port Of Registry	Gross <u>Tonnage</u>	<u>IMO</u> <u>Number</u>
LIAN SENG HIN NO. 3	9WVA 325103	LABUAN	586	-

Type of ship:

- * Oil tanker
- * Ship over than an oil tanker with cargo the tanks coming under Regulation 2(2) of Annex 1 of Convention
- * Ship other than any of the above

This is to certify :

- That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex 1 of the Convention; and
- That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 of the Convention.



Issued by the
Government of Malaysia

EXEMPTION CERTIFICATE
PROVISIONAL

Cert. No. JLS/PB/700/1/7(JLD.8)/()

Issued under the provision
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
as amended.

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number ²
LIAN SENG HIN NO.3	325103	LABUAN	586	-

THIS IS TO CERTIFY:

That the above-mentioned ship is, under the authority conferred by regulation 27.3.2.3 Chapter III of the Convention, exempted from the requirements of regulation 27.3 Chapter III (immersion suits and thermal protecting aids) of the Convention on condition that vessel is constantly engaged on voyages in warm climate on voyages within Sabah and Sarawak waters Only.

This certificate is valid until 29TH, OCTOBER, 2003 subject to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Issued at KOTA KINABALU the 18TH. AUGUST, 2003.



JABATAN LAUT SABAH
PERMOHONAN UNTUK PEMERIKSAAN KAPAL
DAN
PERALATAN KAPAL

[APPLICATION FOR SURVEY OF VESSEL OR EQUIPMENT OF VESSEL]

Syarat:

1. *Semua permohonan hendaklah dicatat atas borang ini.*
2. *Sekiranya pemeriksaan diperlukan diluar masa pejabat (iaitu sebelum jam 8.00 pagi atau selepas 4.30 petang) bayaran khas akan dikenakan.*
3. *Cek dan postal order mestilah berpaling dan dikeluarkan ke atas nama Pengarah Laut atau Jabatan Laut Sabah. Senarai bayaran dan perbelanjaan yang perlu dibayar untuk tujuan pemeriksaan boleh didapati di mana-mana Pejabat Laut terdekat.*
4. *Untuk mengelakkan kelewatan, temujanji pemeriksaan hendaklah dibuat dalam tempoh 72 jam sebelum pemeriksaan dijalankan.*

A) TEMUJANJI PEMERIKSAAN/APPOINTMENT FOR SURVEY

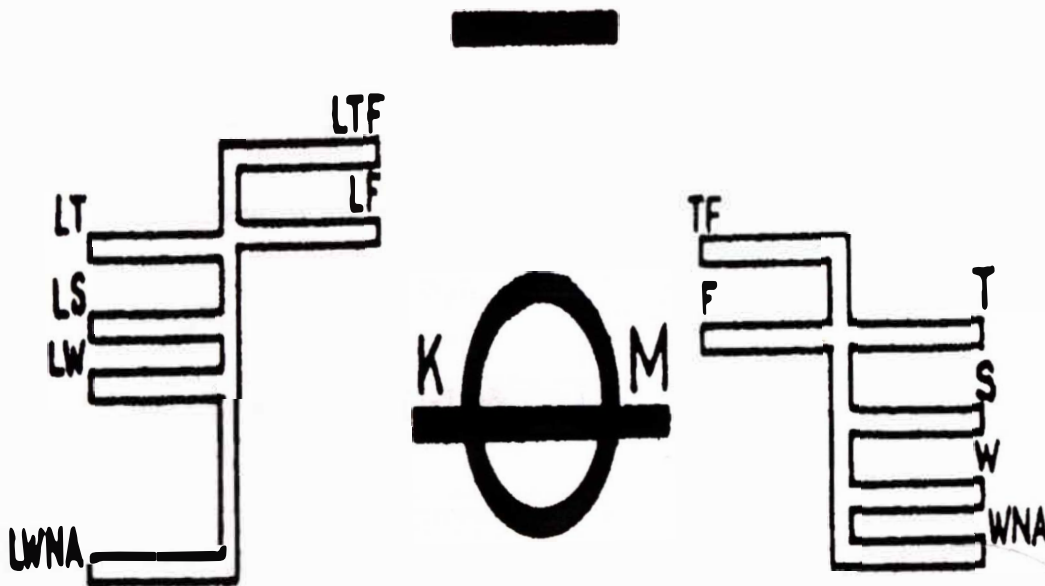
<i>Tempat:</i>		Jenis Pemeriksaan
<i>Tarikh:</i>		
<i>Masa:</i>		

B) MAKLUMAT KAPAL / PARTICULAR OF SHIP

<u>Nama Kapal</u>	Nombor Pendaftaran	Jenis kapal	Tanan	
			Kasar	Bersih
Badan Klasifikasi (Jika ada)	Had Pelayaran	Nama dan Alamat Pemilik		
		Nombor Telefon		Nombor Fax

Loadlines marking

Tropical above (S)		mm. (T)			mm.
Summer through centre of ring		mm. (S)		<i>Upper edge of line</i>	
Winter	-	mm. (W)	-		mm. below (S)
Winter North Atlantic	-	mm. (WNA)	-	-	mm.
below (S)					
Timber Tropical above (LS)	-	mm. (LT)	-		mm.
Timber Summer above (S)	-	mm. (LS)	-		mm.
Timber Winter below (LS)	-	mm. (LW)	-		mm.
Timber Winter North Atlantic below (LS)	-	mm. (LWNA)	-		mm.



LAMPIRAN 15

N0	DOCUMENTS/CERTIFICATES	VALIDITY	REMARKS
1	Marine 28 – MSS 1		
2	Last port state control report (forms A&B)	6 months	Less than 2 months validity PSCO to board vessel
3	Domestic shipping license (DSL)	1 years	Sarawak merchant shipping notice no.1 2001.
4	Registry certificate		
5	Int. tonnage certificate (1969)	5 years	> 24 M
6	Int. load line certificate (1966)	5 years	> 24 M
7	Int. oil pollution prevention certificate (IOPP)		Marpol 73/78 annex I Reg.5
8	Shipboard oil pollution emergency plan (SOPEP)		Marpol 73/78 annex I Reg.26 (int. in IOPP cert.)
9	Minimum safe manning cert.	5 years	Solas 1974 Reg.V/13(b)
10	Certs of master, officer & ratings		STCW 1978(1995 amendment)/VI Reg.1/2
11	Document of compliance (DOC)	5 years	Solas 1974 Reg.IX/4;ISM Code para 13.
12	Safety management cert (SMC)		
	For unmanned barges – No.(1-6)		
	For all ship – No.(1-12)		
	For passenger ships –No. (1-12)&		
13	Passenger ship safety cert.	12 months	Solas 1974 Reg.1/12
14	Exemption certificate	12 months	Solas 1974 Reg.1/12
	For cargo ship – No.(1-12)&		
15	Cargo ship safety construction cert	5 years	Solas 1974 Reg.1/12
16	Cargo ship safety equipment cert	2 years	Solas 1974 Reg.1/12
17	Cargo ship safety radio cert	1 years	Solas 1974 Reg.1/12
18	Exemption certificate	(1-5) years	Solas 1974 Reg.1/12
19	Doc of compliance for dangerous goods		Solas 1974Reg.II-2/54.3
20	Doc of authorization for carriage of grain		Solas 1974 Reg.VI/9
21	Cert of insurance CLC 69		CLC 69 (ship carrying >2000 tons of cargo oil in bulk

LAMPIRAN 16

	For ship carrying noxious liquid substances in bulk- no. (1-12),(15-21)&		
22	Int. pollution prevention cert. for the carriage of noxious liquid substances in bulk.	5 years	Marpol 73/78 Annex II Reg. 12 & 12a
	For chemical tanker –No (1-12),(15-21)&		
23	Cert. of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk OR	5 years	BCH Code sec. 1.6, Msc. 18(58) sec 1.6
24	Int. cert of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk	5 years	IBC Code sec. 1.5, MSC.16(58) & MEPC.40(29) sec. 1.5
	For liquefied gas tanker –No (1-12),(15-21)&		
25	Certs of fitness for the carriage of liquefied gases in bulk OR	5 years	Gas carrier code, sec 1.6
26	Int cert of fitness for the carriage of liquefied gases in bulk	5 years	IGC Code sec 1.5 & MSC.17(58) sec. 1.5
	For high speed craft – No. (1-12),(15-21) &		
27	High speed craft safety certificate	5 years	Solas 1974, Reg. X/3; HSC Code para 1.8
28	Permit to operate high speed craft		HSC Code para 1.9
	For ship carrying INF cargo – No. (1-12),(15-21) &		Solas 1974 (1999 amendments) reg.16;
29	Int. cert of fitness for the carriage of INF cargo		INF Code (res. MSC.88(71)) para 1.3



MARINE DEPT. HEADQUARTERS, P.O BOX 12, 42007, PORT KLANG, MALAYSIA. Tel. : 60-3-31695 100 Fax. : 60-3-3168 5289 e-mail : kpgr@marine.gov.my

copy to : master head office PSCO if ship detained, copy to : Flag state IMO Recognized organization, if applicable

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION

1. Name of reporting authority :- MARINE DEPARTMENT OF MALAYSIA 2. Name of ship :- PING GUAN 3. Flag of ship :- CHINA 4. Type of ship :- DRY CARGO 5. IMO number :- 8307260 6. Call sign :- BOLT 7. Gross Tonnage :- 1445 8. Deadweight :- (where applicable) 9. Year of build :- 1983 10. Date of inspection :- 30.9.2008 11. Place of inspection :- PORT KELANG 12. Class society :- CCS 13. Date of release from detention :- 14. Particulars of company :- GUAN HUA OCEAN SHIPPING CO. 15. Name and signature of master to certify that the information under 14 is correct :- Name :- WILL HONG KING Signature :- [Signature]

Table with 3 columns: a) Title, b) Issuing authority, c) Date of issue and expiry. Rows include Safety Equipment Cert, Safety Construction Cert, Passenger Safety Cert, Safety Radio Cert, Document of Compliance, Safety Management Cert, Load lines, Min. Safe Manning Document, IOPP Cert, Tonnage Cert.

Table with 3 columns: Date, Surveying authority, Place. Rows 1-12 for information on last intermediate or annual survey.

17. Deficiencies:- [X] No [] Yes (see attached FORM B)
18. Ship detained :- [X] No [] Yes 3)
19. Supporting document [X] No [] Yes (see annex)

Issuing office :- PORT KELANG Telephone :- 03-31695100 Telefax :- 03-31653540 Name :- SANDAKA PERKARAN A/L MUNUSAM (duly authorized PSCO reporting authority) Signature :- [Signature]

This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.

This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State mentioned in the heading takes place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry. To be completed in the event of a detention. Masters, shipowner and/or operators are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

18/4

APPLICATION FOR PORT CLEARANCE

Marine Department, Kota Kinabalu

Port & Harbour Department, Kota Kinabalu

Dear Sir/Madam,

Please issue clearance for

**TUG EVER SUCCESS
BARGE EVER SAILING V.39/05**

> Annual.

At Sepangar Bay Kimanis Kota Klias and subject vessel(s) particulars are as follows: -

Master: ADI KAYAH B. USUP

Official Number: 327063/327873

GRT: 58/642

NRT: 13/192

Flag: Malaysia

Crew: As per list

Cargo: As per manifest

Passenger: Nil

Arms: Nil

Date of departure: 18 .4.2005

Time of sailing at: 14 00HRS

Next port call for: MIRI BINTULU SANDAKAN TAWAU KOTA KLIAS TG. MANIS

Last port of call from: MIRI BINTULU SANDAKAN TAWAU KOTA KLIAS TG. MANIS

DITETERIMA
18 APR 2005 Annual
JAJABATAN LAUT SABAH
CAWANGAN KOTA KINABALU

For and on behalf of
Hai Hong Enterprise Sdn Bhd

