



DR 5 TAHUN 2014
DEWAN RAKYAT YANG KETIGA BELAS
PENGAL KEDUA

LAPORAN
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS

PENGURUSAN PEROLEHAN
KAPAL PENYELIDIKAN & LATIHAN RV DISCOVERY
OLEH UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU

- KEMENTERIAN PENDIDIKAN-

LAPORAN
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS

<u>BIL</u>	<u>PERKARA</u>	<u>MUKASURAT</u>
1.	Laporan Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara Terhadap Pengurusan Perolehan Kapal Penyelidikan & Latihan RV Discovery oleh Universiti Malaysia Terengganu	1
2.	Pandangan & Syor Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara	22
3.	Agenda Mesyuarat	
	a. Bilangan 11/2014 pada Rabu 2 April 2014	28
4.	Laporan Prosiding	
	a. Bilangan 11/2014 pada Rabu 2 April 2014	
5.	Dokumen Pembentangan	

**LAPORAN
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA
WANG NEGARA**

**LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
TERHADAP PENGURUSAN PEROLEHAN KAPAL PENYELIDIKAN
DAN LATIHAN RV DISCOVERY
OLEH UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU**

1. LATAR BELAKANG

1.1 Universiti Malaysia Terengganu (UMT) merupakan Institut Pengajian Tinggi Awam yang menerajui bidang oseanografi, sains marin dan akuakultur. UMT telah mengemukakan cadangan perolehan kapal penyelidikan dan latihan bagi tujuan pengajaran, pembelajaran dan penyelidikan universiti pada tahun 2004. Unit Perancangan Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri (UPE) telah meluluskan skop perolehan tersebut menerusi Rancangan Malaysia Ke Sembilan (RMKe-9) dengan siling peruntukan berjumlah RM12.5 juta.

1.2 Perolehan kapal penyelidikan dan latihan telah dibuat secara tender terbuka dan telah ditawarkan kepada kontraktor tempatan, Kaymarine Sdn. Berhad secara reka dan bina bernilai RM11.99 juta dengan tempoh penyiapan selama 80 minggu iaitu dari 8 September 2008 hingga 22 Mac 2010. Projek ini mempunyai 2 perubahan kerja bernilai RM2.40 juta dan menjadikan nilai kontrak sebenar adalah RM14.39 juta. Mengikut Notis Perkapalan Jabatan Laut, pembinaan kapal perlu dikelaskan dengan Badan Pengkelasan Kapal yang diiktiraf bagi menyemak, meluluskan sebahagian pelan dan manual kapal, menjalankan pemeriksaan ke atas kapal serta mengeluarkan sebahagian sijil statutori Kapal Berdaftar Malaysia.

1.3 Sehubungan itu, Kaymarine Sdn. Berhad telah melantik Ship Classification Malaysia Sdn. Berhad (SCM) sebagai Badan Pengkelasan

Kapal untuk pembinaan kapal UMT. Mengikut perjanjian, kontraktor hendaklah memastikan kapal tersebut boleh mencapai misi pelayaran seperti berikut:

- a. Menjalankan penyelidikan oseanografi moden di perairan Malaysia dan antarabangsa termasuk Laut China Selatan, Selat Melaka, Laut Andaman dan perairan Sabah.
- b. Memasuki dan berlabuh di pelabuhan utama Malaysia iaitu pelabuhan Kota Kinabalu, Kuching, Bintulu, Miri dan Labuan.
- c. Melaksanakan aktiviti persampelan dasar laut dengan kedalaman sehingga 1,500 meter dari aras laut.
- d. Melaksanakan latihan bagi pelayaran moden, hidrografi dan oseanografi.

1.4 Prestasi pelaksanaan projek perolehan kapal penyelidikan dan latihan RV Discovery adalah tidak memuaskan kerana telah mengalami kelewatan selama 2 tahun. Laporan mengenai prestasi dan kelemahan pengurusan perolehan kapal ini telah dibangkitkan dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2012 Siri 3. Antara kelemahan yang dibangkitkan adalah seperti berikut:

- a. prestasi kontraktor tidak memuaskan;
- b. Arahan Perubahan Kerja (APK) iaitu pertukaran badan kapal dari besi kepada aluminium telah dicadangkan selepas 3 bulan perjanjian ditandatangani. APK ini telah dilaksanakan sebelum mendapat kelulusan Lembaga Perolehan UMT;
- c. kapal tidak mempunyai Sijil Layak Belayar dan tidak mencapai objektif asal perolehan kapal;

- d. spesifikasi dan jenama peralatan yang dibekalkan tidak mengikut perjanjian;
- e. pelantikan Badan Pengkelasan Kapal tidak mengikut perjanjian;
- f. wujudnya pencanggahan kepentingan antara kontraktor dengan Badan Pengkelasan Kapal.

1.5 Berdasarkan emel Jabatan Laut pada 15 November 2011, bagi tujuan pengeluaran sijil kapal RV Discovery, Badan Pengkelasan Kapal dan Jabatan Laut akan mengeluarkan sijil layak belayar seperti berikut:

- a. International Tonnage Certificate
- b. International Loadline Certificate
- c. Sijil Penumpang (*Passenger Certificate*)
- d. International Sewage Pollution Prevention Certificate

1.6 Pada 14 Jun 2012, SCM telah mengeluarkan 3 sijil kepada kapal RV Discovery seperti berikut:

- a. Classification Certificate (*Hull And Machinery*)
- b. International Tonnage Certificate
- c. International Loadline Certificate

1.7 Pemerhatian Audit pada bulan Januari 2013 mendapati kapal RV Discovery belum layak beroperasi kerana tidak mempunyai Sijil Penumpang. Pada 18 September 2013, Jabatan Laut berpendapat kapal tersebut perlu mematuhi *Special Purpose Ship Code* dan *Special Purpose Ship Certificate* akan dikeluarkan mengikut kelayakan. Bagaimanapun, mengikut semakan Jabatan Laut, kapal tersebut tidak layak dikeluarkan *Special Purpose Ship Certificate* dan klasifikasi telah

direndahkan kepada kapal kargo (kapal bukan konvensional) dan sijil-sijil berikut dikeluarkan pada 18 Oktober 2013:

- a. Cargo Ship Safety Construction (Non-Convention) Certificate
- b. Cargo Ship Safety Equipment (Non-Convention) Certificate
- c. Cargo Ship Safety Radio (Non-Convention) Certificate

2. OBJEKTIF PERBINCANGAN OLEH JAWATANKUASA

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara (PAC) telah membincangkan isu mengenai kelemahan Pengurusan Perolehan Kapal Penyelidikan Dan Latihan RV Discovery yang telah dibangkitkan dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2012 (Siri 3). Selaras dengan mandat yang diberi di bawah Perkara 77 Peraturan-peraturan Majlis Mesyuarat Dewan Rakyat serta Perkara 304(a) Arahan Perbendaharaan (Pindaan 2008), Jawatankuasa telah membuat pemeriksaan terhadap perkara ini dengan tujuan:

- a. Memastikan projek Kerajaan iaitu membina kapal penyelidikan dan latihan mencapai objektif yang telah ditetapkan oleh Universiti.
- b. Tiada pembaziran berlaku dalam perolehan Kerajaan.
- c. Memastikan kerja yang dilaksanakan mematuhi undang-undang, peraturan dan syarat yang telah ditetapkan oleh pihak berwajib bagi menjamin keselamatan pengguna.
- d. Pelan perancangan yang telah ditetapkan dapat dilaksanakan dengan baik supaya mendapat hasil penyelidikan oseanografi yang memuaskan.

3. SKOP DAN METODOLOGI

Perbincangan telah dibuat melalui pendekatan berikut:

- a. Menjemput Pengarah Sektor Audit Badan Berkanun Persekutuan bagi memberi penjelasan berhubung isu yang dibangkitkan;
- b. Memanggil pihak yang terlibat dalam projek perolehan kapal penyelidikan dan latihan RV Discovery iaitu Kementerian Pendidikan Malaysia (KPM) dan Universiti Malaysia Terengganu.

4. HASIL PERBINCANGAN

Sesi perbincangan dimulakan dengan pengenalan projek perolehan kapal penyelidikan dan latihan RV Discovery oleh Menteri Pendidikan Malaysia II, Yang Berhormat Dato' Seri Haji Idris Jusoh. Selanjutnya, pihak yang terlibat dengan isu yang dibangkitkan iaitu Kementerian Pendidikan Malaysia diwakili oleh Ketua Setiausaha, Yang Berbahagia Datuk Dr. Madinah binti Mohamad dan Ketua Setiausaha II, Yang Berbahagia Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang yang bertanggungjawab terhadap hal-hal institut pengajian tinggi. Universiti Malaysia Terengganu diwakili oleh Naib Canselor, Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo, Timbalan Naib Canselor, Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili dan Pengarah Pembangunan UMT, Ir. Haji Mohd Zaideen bin Yusoff dipanggil memberi keterangan. Perkara yang dibincangkan pada umumnya diringkaskan seperti berikut:

4.1 Pengenalan Mengenai Projek Perolehan Kapal RV Discovery Oleh Menteri Pendidikan Malaysia II

4.1.1. Universiti Malaysia Terengganu (UMT) membuat perolehan kapal penyelidikan dan latihan walaupun tidak mempunyai *naval architect* dan bergantung penuh kepada kontraktor *design and build*. Kapal ini adalah kapal penyelidikan pertama di Malaysia yang hanya bernilai RM12 juta berbanding kapal penyelidikan lain yang biasanya berharga RM100 juta. Perolehan kapal RV Discovery tertakluk kepada badan yang meluluskan iaitu Ship Classification Malaysia (SCM).

4.1.2. Tawaran tender kali pertama dibuat pada 27 November 2006 dan hanya satu syarikat yang menyertai tender dengan harga tawaran bernilai RM19.18 juta iaitu lebih dari siling peruntukan sejumlah RM12 juta. Tender kedua dibuka dan harga terendah yang ditawarkan oleh kontraktor adalah bernilai RM12.65 juta. UMT bersetuju dengan harga tawaran tersebut dan meneruskan perolehan kapal secara rundingan terus tetapi tidak diluluskan oleh Kementerian Kewangan. Tender ketiga dilaksanakan dan sebanyak 6 syarikat menyertai tawaran dengan harga terendah daripada syarikat Kay Marine Sdn. Berhad bernilai RM11.99 juta.

4.1.3. Bagaimanapun, syarikat yang dilantik telah lewat menyerahkan kapal dan dikenakan Gantirugi Ditetapkan Dan Ditetapkan (LAD) sejumlah RM1.27 juta. Beliau menjelaskan kelewatan adalah disebabkan kapal yang dibina merupakan kapal penyelidikan pertama dan pembinaannya bergantung sepenuhnya kepada SCM dan Jabatan Laut Malaysia (JLM).

4.2 Keterangan Oleh Universiti Malaysia Terengganu

4.2.1 Kelewatan Penyerahan Kapal Oleh Kontraktor

- i. Kapal RV Discovery kini telah berada di Pulau Langkawi selepas menjalankan kajian *seismic* selama 3 hari di antara Pulau Langkawi dengan Pulau Pangkor.
- ii. Pegawai UMT telah melakukan pelbagai usaha supaya kontraktor dapat menyerahkan kapal pada masa yang ditetapkan walaupun menghadapi kekangan untuk memastikan kontraktor melakukan dengan sempurna dalam tempoh tertentu.
- iii. Kelewatan penyerahan kapal dari tarikh perjanjian adalah disebabkan prestasi kontraktor yang tidak memuaskan seperti berikut:
 - Kontraktor menghadapi masalah kewangan.
 - Kontraktor tidak mempunyai landasan pelancaran kapal (*slipway*) yang boleh menanggung berat kapal RV Discovery. Pembaikan *slipway* tersebut telah mengambil masa setahun iaitu dari bulan April 2010 sehingga bulan Mei 2011.

Ulasan UMT: Kapal RV Discovery telah belayar dan melakukan penyelidikan serta telah mempunyai hasil selama satu tahun terakhir. Keperluan asas kapal telah dipenuhi dan kapal dalam keadaan yang sangat sempurna.

Ulasan Audit: Kelewatan penyerahan kapal RV Discovery oleh kontraktor telah menjejaskan objektif perolehan kapal untuk aktiviti penyelidikan dan latihan UMT. Sejumlah RM620,920 telah dibelanjakan dari tahun 2008 sehingga 2013 bagi menyewa kapal lain.

4.2.2. Kapal RV Discovery Tidak Mempunyai Sijil Layak Belayar

- i. Melalui surat rujukan Bil (34) dlm IPL6000/2538 pada 18 September 2013, Jabatan Laut menyatakan kapal RV Discovery yang didaftarkan sebagai *Research Vessel* perlu mematuhi keperluan 2008 SPS Code – Code of Safety for Special Purpose Ships dan akan dikeluarkan *Special Purpose Ship Safety Certificate* sekiranya layak. Bagaimanapun, Jabatan Laut sekali lagi mengeluarkan surat pada 27 September 2013 menyatakan kapal RV Discovery perlu mengguna pakai keperluan MSN.16/2009 ***Requirement And Technical Standard For Non Convention Cargo Ship Pertaining To Safety Construction, Radio, Life Saving Appliances And Equipment Of Radio Navigational Aids.***
- ii. Kapal RV Discovery tidak layak dikeluarkan *Special Purpose Ship Safety Certificate* kerana telah gagal mematuhi sepenuhnya keperluan SPS Code. Jabatan Laut Malaysia telah mempertimbangkan semula pengelasan kapal RV Discovery dari klasifikasi *Special Purpose Ship* kepada klasifikasi yang lebih rendah iaitu kapal kargo (kapal bukan konvensional).
- iii. Sijil Kargo telah dikeluarkan terhadap kapal RV Discovery pada 18 Oktober 2013 dan hanya layak membawa penumpang tidak

melebihi 12 orang serta mempunyai kawasan pelayaran yang terhad.

Ulasan UMT: Kapal RV Discovery cukup layak untuk belayar dan perselisihan awal berkaitan sijil adalah disebabkan fahaman dari segi keperluan lesen untuk kapal penyelidikan. Pada awalnya, Jabatan Laut menetapkan Sijil Penumpang dan kemudian ditukar kepada *Special Purpose Ship Certificate* dan seterusnya Sijil Kargo. Kini, kapal RV Discovery telah memenuhi semua kriteria untuk belayar dari segi peralatan dan keselamatan.

Ulasan Audit: Mengikut perjanjian, kontraktor perlu membekalkan seunit 35 meter kapal latihan dan penyelidikan termasuk struktur dan sistem kapal seperti yang dinyatakan dalam spesifikasi. Kapal RV Discovery tidak layak mendapat *Special Purpose Ship Safety Certificate* dan klasifikasinya telah direndahkan kepada kapal kargo yang hanya boleh membawa 12 penumpang dengan kawasan pelayaran yang terhad.

4.2.3. Arahan Perubahan Kerja No. 1 – Perubahan Badan Kapal Dari Besi Kepada Aluminium

- i. Penyata keperluan spesifikasi teknikal kapal yang dikemukakan oleh UMT semasa tawaran tender menghendaki badan kapal dibina dari besi. Bagaimanapun, kontraktor telah diminta untuk menyediakan perbandingan kos antara kapal besi dengan kapal aluminium. Pada 28 Januari 2009, UMT telah meluluskan Arahan Perubahan Kerja (APK) No. 1 iaitu perubahan badan

- kapal dari besi kepada aluminium dengan tambahan kos sejumlah RM1.27 juta.
- ii. Kontraktor telah melaksanakan pembelian aluminium sebelum APK diluluskan berdasarkan justifikasi aluminium mudah disenggara dan kos penyenggaraan lebih murah. Perubahan spesifikasi kapal selepas perjanjian ditandatangani dan pelaksanaan perubahan kerja sebelum mendapat kelulusan Pihak Berkuasa Melulus tidak boleh diamalkan bagi agensi Kerajaan.
 - iii. Perolehan kapal RV Discovery adalah secara reka dan bina yang mana penyata kehendak (*needs statement*) disediakan oleh UMT tetapi spesifikasi kapal hendaklah disediakan oleh kontraktor. Cadangan perubahan badan kapal dari besi kepada aluminium secara drastik perlu mempunyai justifikasi kukuh. Teknologi kapal aluminium sebenarnya telah wujud selama lebih kurang 50 tahun.
 - iv. Pertukaran badan kapal kepada aluminium menjadikan berat kapal lebih ringan dan kontraktor telah menambah balast seberat 15 tan dan menyebabkan kelajuan kapal berkurang dari 14 knot kepada 12 knot.

Ulasan UMT: Perubahan badan kapal dari besi kepada aluminium dilaksanakan kerana teknologi badan aluminium adalah yang terkini dan kos penyenggaraan lebih murah untuk jangka masa panjang.

Ulasan Audit: UMT perlu mengenal pasti keperluan pengguna bagi memastikan tiada perubahan kerja dilaksanakan selepas perjanjian ditandatangani.

4.2.4 Penetapan Gantirugi Yang Ditetapkan Dan Ditetapkan (LAD)

- i. UMT telah mengeluarkan Perakuan Tidak Siap Kerja kepada kontraktor bermula 15 Julai 2010 hingga 6 Jun 2012 iaitu kelewatan penyiapan selama 694 hari. Kontraktor telah dikenakan kadar denda dan gantirugi berjumlah RM1,826.30 sehari menjadikan denda keseluruhan berjumlah RM1.27 juta.
- ii. Bagaimanapun, sijil layak belayar yang membolehkan kapal beroperasi hanya dikeluarkan pada 18 Oktober 2013 oleh SCM sepertimana keperluan yang ditetapkan oleh Jabatan Laut.
- iii. Mengikut pengiraan Audit, LAD yang patut dikenakan terhadap kontraktor adalah selama 1,191 hari iaitu bermula 15 Julai 2010 sehingga 18 Oktober 2013 menjadikan denda keseluruhan sejumlah RM2.18 juta.
- iv. Mungkin sukar bagi UMT untuk mengenakan LAD sehingga 18 Oktober 2013 memandangkan UMT telah memperakukan penerimaan kapal RV Discovery pada 6 Jun 2012. Ini juga akan menjejaskan tuntutan LAD oleh UMT sekiranya di bawa ke Mahkamah. Kontraktor juga tidak boleh membayar LAD tersebut kerana telah menghadapi masalah kewangan.

Ulasan UMT: Perkiraan LAD UMT mengambil kira tempoh siap itu adalah pada 6 Jun 2012. Pada tarikh tersebut, syarat kontrak telah dicapai kerana pihak Jabatan Laut pada masa itu telah mengeluarkan kelulusan pengecualian beroperasi.

Ulasan Audit: Jabatan Laut telah menarik semula pengecualian beroperasi pada bulan Januari 2013 dan kelulusan semula telah diberi pada 18 Oktober 2013. UMT hendaklah memastikan penerimaan kapal hanya dibuat setelah kontraktor mematuhi semua syarat yang ditetapkan.

4.2.5 Nilai Kontrak Perolehan Kapal RV Discovery Secara Lump Sum

- i. Kontrak perolehan kapal RV Discovery bernilai RM11.99 juta yang ditandatangani pada 8 September 2008 tidak mempunyai *bill of quantities* dan nilai kapal tersebut termasuk peralatan di dalamnya adalah secara *lump sum*.
- ii. Agensi Kerajaan yang mempunyai tadbir urus dan pengurusan kewangan yang baik hendaklah menyatakan harga setiap peralatan/item yang boleh diasingkan walaupun kontrak perolehan adalah secara *design and build*.
- iii. Perolehan kapal RV Discovery merupakan kapal penyelidikan dan latihan yang pertama dilaksanakan oleh Universiti. Oleh itu, *due diligence* perlu dibuat supaya latar belakang, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat dapat dianalisis sebelum pemilihan kontraktor dibuat.

Ulasan Kementerian dan UMT: Projek khusus seperti perolehan kapal penyelidikan dan latihan dibenarkan dibuat secara *design and build*.

Ulasan Audit: UMT perlu memastikan kontraktor mengemukakan senarai harga terperinci (*bill of quantities*)

semasa mengemukakan tawaran tender walaupun nilai kontrak adalah secara *lump sum*. Ini akan memudahkan UMT menyediakan polisi perakaunan dan memperakaunkan aset-aset dalam kapal serta membuat pelarasan harga sekiranya terdapat pertukaran spesifikasi.

4.2.6 Pelantikan Badan Pengkelasan Kapal Bagi Pembinaan Kapal RV Discovery

- i. Mengikut perjanjian, kontraktor hendaklah melantik Badan Pengkelasan Kapal iaitu sama ada Lloyd's Register Group, American Bureau of Shipping atau Det Norske Veritas yang mempunyai pejabat di Malaysia dan mendapat kelulusan UMT.
- ii. UMT bersetuju memilih Ship Classification Malaysia Sdn. Berhad (SCM) sebagai Badan Pengkelasan Kapal tempatan untuk pembinaan kapal UMT.
- iii. Seorang daripada pengarah syarikat Kaymarine adalah pemegang saham kedua tertinggi dalam SCM. Ini menunjukkan wujudnya percanggahan kepentingan kerana SCM bukan lagi badan yang bebas kerana pemiliknya mempunyai kepentingan dalam syarikat Kaymarine Sdn. Berhad.
- iv. Unsur *conflict of interest* yang wujud boleh menyebabkan kelulusan ujian kualiti oleh SCM diragui.
- v. UMT sebagai pemilik projek kapal penyelidikan dan latihan adalah bertanggungjawab dalam urusan pemilihan Badan Pengkelasan Kapal.
- vi. UMT seharusnya melakukan *due diligence* sebelum pemilihan Kay Marine dan SCM dibuat.

Ulasan UMT: UMT tidak mengetahui kewujudan Badan Pengkelasan Kapal tempatan dan menyerahkan peranan melantik Badan Pengkelasan Kapal kepada kontraktor. UMT juga tidak mengetahui bahawa salah seorang pengarah syarikat Kay Marine mempunyai kepentingan di dalam SCM.

Ulasan Audit: UMT perlu melaksanakan *due diligence* semasa pemilihan petender supaya dapat mengetahui latar belakang, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat bagi memastikan projek yang dilaksanakan dapat mencapai objektif perolehan. UMT tidak mematuhi prosedur urus tadbir yang baik.

4.2.7 Pembekalan Peralatan Tidak Mengikut Jenama Dan Spesifikasi

- i. Kontraktor tidak membekalkan peralatan kapal mengikut jenama dan spesifikasi seperti yang ditetapkan dalam perjanjian.
- ii. Pembekalan peralatan dalam kapal tidak sama dalam perjanjian kerana spesifikasi peralatan telah disediakan dari tahun 2006 dan ini menyebabkan peralatan yang dinyatakan dalam perjanjian adalah tidak terkini dan sudah tiada dalam saran. Maka, kontraktor telah menukar model dan jenama lain bagi peralatan yang berkaitan dan spesifikasi masih sama seperti peralatan asal.
- iii. UMT hendaklah mengemukakan butiran terperinci mengenai spesifikasi peralatan yang telah ditukar supaya perbandingan dapat dibuat sama ada peralatan yang telah ditukar adalah setara dengan spesifikasi asal.

Ulasan UMT: Peralatan berlainan jenama dan model dibekalkan kerana peralatan dalam perjanjian telah *out-of date* semasa kapal siap. Oleh itu, model baru dibekalkan tetapi spesifikasinya adalah sama atau lebih baik.

Ulasan Audit: UMT perlu membuat semakan semula terhadap spesifikasi peralatan yang disediakan pada tahun 2006. Setiap perubahan spesifikasi dan jenama peralatan yang tidak mengikut perjanjian perlu dibuat pelarasan harga. UMT perlu mengemukakan butiran terperinci termasuk harga bagi peralatan yang telah ditukar supaya kualitinya dapat dibuktikan sama ada setara atau lebih baik.

4.2.8 Perlindungan Insurans Terhadap Kapal Dan Kru/Penumpang Semasa Pelayaran

- i. PAC mempersoalkan isu mengenai perlindungan insurans terhadap keselamatan kapal dan kru/penumpang semasa pelayaran kerana pengesahan kapal telah dibuat oleh badan yang tidak bebas.
- ii. YB Menteri berjanji akan menyemak semula aspek keselamatan kapal dan kualiti kapal secara terperinci.
- iii. Pihak Audit tidak mempunyai maklumat lanjut berkenaan insurans sebelum dan selepas penyiapan kapal dan akan meminta maklumat tambahan dari UMT.

Ulasan UMT: Kontraktor ada membeli insurans.

Ulasan Audit: UMT hendaklah menyediakan perlindungan insurans terhadap kapal, kru dan penumpang. UMT sepatutnya memastikan kapal ini mempunyai sijil kelayakan seperti yang disyaratkan dalam kontrak supaya selamat digunakan oleh kru dan para penyelidik. UMT perlu menyediakan insurans yang komprehensif untuk melindungi kepentingan UMT daripada liabiliti pengguna.

5. PANDANGAN DARI KEMENTERIAN PENDIDIKAN MALAYSIA

5.1 Pengurusan perolehan kapal penyelidikan dan latihan RV Discovery ternyata lemah dan Kementerian adalah bertanggungjawab untuk memantau pelaksanaan projek tersebut.

5.2 Kementerian akan menyediakan satu garis panduan mengenai prosedur perolehan kepada semua Institut Pengajian Tinggi Awam (IPTA). Garis panduan ini akan membantu pihak yang terlibat dalam pengurusan perolehan untuk mengurus perolehan di IPTA dengan lebih cekap dan berkesan serta mengesan sekiranya ada ketidakpatuhan terhadap sesuatu perolehan .

6. RUMUSAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

Secara keseluruhannya, perolehan kapal RV Discovery telah dirumuskan sebagai *projek sakit*. Walaupun kapal telah siap dibina akan tetapi ia bukan satu kapal penyelidikan seperti objektif asal perolehan kapal dan ini merupakan satu pembaziran. Pelbagai kelemahan dan kekurangan dalam pengurusan perolehan telah dikenal pasti dan boleh diambil iktibar untuk penambahbaikan seperti berikut:

- 6.1 UMT tidak mempunyai kepakaran *naval architect* dan telah bergantung sepenuhnya kepada kontraktor dan Badan Pengkelasan Kapal.
- 6.2. UMT tidak menyediakan keperluan pengguna yang menyeluruh sebelum menyediakan spesifikasi dan menguruskan perolehan kapal penyelidikan dan latihan.
- 6.3. UMT gagal menguruskan perolehan kapal RV Discovery dengan baik kerana tidak melaksanakan *due diligence* semasa pemilihan petender bagi mengetahui latar belakang pemegang saham dan kedudukan kewangan syarikat.
- 6.4. Penasihat undang-undang perlu dirujuk untuk meneliti dokumen kontrak yang bersesuaian dengan keperluan dan objektif kapal penyelidikan dan latihan.
- 6.5. Pengurusan perolehan yang lemah oleh pegawai pengawal yang telah membenarkan perubahan kerja iaitu penukaran badan kapal dari besi kepada aluminium dilaksanakan selepas 3 bulan perjanjian ditandatangani dan perubahan

kerja dilaksanakan sebelum mendapat kelulusan Pihak Berkuasa Melulus. Perubahan kerja telah mengakibatkan:

- i. Kelewatan menyiapkan kapal.
- ii. Penambahan balast bagi menambah berat kapal.
- iii. Kelajuan kapal berkurangan
- iv. Kawasan pelayaran terhad
- v. Klasifikasi kapal telah direndahkan dari kapal penyelidikan kepada kapal kargo (kapal bukan konvensyen).

6.6. Pemilihan Badan Pengkelasan Kapal tidak dibuat dengan teliti kerana salah seorang pengarah syarikat kontraktor adalah pemegang syer di dalam Badan Pengkelasan Kapal. Ini menyebabkan pengesahan ujian kualiti kapal diragui kerana wujudnya *conflict of interest*.

6.7. UMT telah memperaku penerimaan kapal walaupun sijil layak belayar belum dikeluarkan sepenuhnya oleh Badan Pengkelasan Kapal atau Jabatan Laut. Ini telah mengakibatkan penetapan LAD kurang dikenakan.

6.8. PAC kesal bahawa Jabatan Laut tidak profesional dalam mengeluarkan kelulusan beroperasi pada 6 Jun 2012 dan kemudiannya ditarik balik pada 21 Januari 2013 atas sebab maklumat berkaitan penambahan *permanent ballast* tidak disertakan semasa penyerahan *stability booklet*. Jabatan Laut telah mengeluarkan semula kelulusan beroperasi pada 18 Oktober 2013.

7. SYOR JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

7.1 PAC amat tidak berpuas hati dengan pengurusan perolehan kapal yang tidak mencapai objektif yang disasarkan. PAC mendapati pegawai pengawal UMT yang terlibat cuai dan tidak cekap dalam melaksanakan tanggungjawab.

Segala keputusan dan tindakan yang dilihat memihak kepada kontraktor telah menimbulkan keraguan dan memberi tanggapan bahawa berlaku pelanggaran tata kelakuan yang mencurigakan.

7.2 Antara kesalahan yang paling serius dalam kes ini adalah seperti berikut:

- i. Tidak melaksanakan *due diligence* dengan rapi semasa proses tender bagi mengetahui latar belakang syarikat, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat supaya pelantikan petender dibuat kepada syarikat yang layak, kukuh kewangannya dan tiada percanggahan kepentingan.
- ii. Arahan Perubahan Kerja iaitu penukaran badan kapal dari besi kepada aluminium dilaksanakan selepas 3 bulan perjanjian ditandatangani dan perubahan kerja dilaksanakan sebelum mendapat kelulusan Pihak Berkuasa Melulus.
- iii. Membenarkan Badan Pengkelasan Kapal diubah dari Lloyd's Register Group, Det Norske Veritas dan American Bureau Of Shipping kepada Badan Pengkelasan Tempatan iaitu Ships Classification Malaysia. Ini mewujudkan unsur *conflict of interest* yang serius kerana Pengarah syarikat Kaymarine adalah pemegang saham kedua tertinggi dalam SCM. Oleh

sebab itu, kreadibiliti sijil kelayakan yang diberi oleh SCM diragui.

PAC mengesyorkan tindakan berpatutan dikenakan kepada pegawai pengawal yang bertanggungjawab termasuk mantan Naib Canselor Prof. Dr. Datuk Abd Aziz Deraman, Prof. Dato' Dr. Sulaiman bin Md. Yassin dan Pengarah Pembangunan, Tuan Hj. Ir. Mohd Zaideen bin Yusoff.

7.3 PAC mencadangkan tindakan penambahbaikan untuk pengurusan perolehan seperti berikut:

- i. UMT hendaklah menyerahkan urusan perolehan kepada Kementerian Pendidikan atau Kementerian Kewangan Malaysia sekiranya ia tidak mempunyai pengetahuan dan kepakaran dalam bidang perolehan tersebut. UMT hanya perlu mengemukakan penyata kehendak dan keperluan spesifikasi bagi tujuan perolehan.
- ii. UMT hendaklah mengenal pasti keperluan pengguna sebelum menyediakan spesifikasi serta membuat justifikasi keperluan lebih awal dalam menguruskan perolehan.
- iii. UMT hendaklah meningkatkan proses dan prosedur tender serta menjalankan *cost and benefit analysis* bagi menentukan samada perolehan atau penyewaan kapal lebih menguntungkan.
- iv. UMT hendaklah melaksanakan *due diligence* dengan rapi semasa proses tender bagi mengetahui latar

belakang syarikat, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat supaya pelantikan petender dibuat kepada syarikat yang layak, kukuh kewangannya dan tiada percanggahan kepentingan.

- v. UMT hendaklah meneliti dokumen kontrak dan memastikan ia bersesuaian dengan keperluan dan objektif kapal penyelidikan dan latihan.
- vi. UMT hendaklah mendapatkan kelulusan Pihak Berkuasa Melulus sebelum melaksanakan perubahan kerja dan perubahan spesifikasi. Perubahan selepas perjanjian ditandatangani hendaklah dielakkan.
- vii. UMT hendaklah memastikan semua syarat dalam perjanjian dipatuhi sebelum memperaku penerimaan kapal dan mengenakan LAD yang sepatutnya sekiranya berlaku kelewatan.
- viii. UMT hendaklah memeriksa semula kapal RV Discovery dari aspek keselamatan supaya selamat digunakan dan para pengguna termasuk penyelidik dan kru tidak mengalami kecederaan atau kemalangan.

7.4 Suruhanjaya Pencegah Rasuah Malaysia (SPRM) hendaklah menjalankan siasatan terhadap pengurusan perolehan kapal RV Discovery.

Jawatankuasa Kira-Kira Wang Negara

**SYOR
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

RUMUSAN & SYOR
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

PARA	RUMUSAN & SYOR
6.0	Secara keseluruhannya, perolehan kapal RV Discovery telah dirumuskan sebagai <i>projek sakit</i> . Walaupun kapal telah siap dibina akan tetapi ia bukan satu kapal penyelidikan seperti objektif asal perolehan kapal dan ini merupakan satu pembaziran. Pelbagai kelemahan dan kekurangan dalam pengurusan perolehan telah dikenal pasti dan boleh diambil iktibar untuk penambahbaikan seperti berikut:
6.1	UMT tidak mempunyai kepakaran <i>naval architect</i> dan telah bergantung sepenuhnya kepada kontraktor dan Badan Pengkelasan Kapal.
6.2	UMT tidak menyediakan keperluan pengguna yang menyeluruh sebelum menyediakan spesifikasi dan menguruskan perolehan kapal penyelidikan dan latihan.
6.3	UMT gagal menguruskan perolehan kapal RV Discovery dengan baik kerana tidak melaksanakan <i>due diligence</i> semasa pemilihan petender bagi mengetahui latar belakang pemegang saham dan kedudukan kewangan syarikat.
6.4	Penasihat undang-undang perlu dirujuk untuk meneliti dokumen kontrak yang bersesuaian dengan keperluan dan objektif kapal penyelidikan dan latihan.

PARA	RUMUSAN & SYOR
6.5	<p>Pengurusan perolehan yang lemah oleh pegawai pengawal yang telah membenarkan perubahan kerja iaitu penukaran badan kapal dari besi kepada aluminium dilaksanakan selepas 3 bulan perjanjian ditandatangani dan perubahan kerja dilaksanakan sebelum mendapat kelulusan Pihak Berkuasa Melulus. Perubahan kerja telah mengakibatkan:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Kelewatan menyiapkan kapal. ii. Penambahan balast bagi menambah berat kapal. iii. Kelajuan kapal berkurangan iv. Kawasan pelayaran terhad v. Klasifikasi kapal telah direndahkan dari kapal penyelidikan kepada kapal kargo (kapal bukan konvensional).
6.6	<p>Pemilihan Badan Pengkelasan Kapal tidak dibuat dengan teliti kerana salah seorang pengarah syarikat kontraktor adalah pemegang syer di dalam Badan Pengkelasan Kapal. Ini menyebabkan pengesahan ujian kualiti kapal diragui kerana wujudnya <i>conflict of interest</i>.</p>
6.7	<p>UMT telah memperaku penerimaan kapal walaupun sijil layak belayar belum dikeluarkan sepenuhnya oleh Badan Pengkelasan Kapal atau Jabatan Laut. Ini telah mengakibatkan penetapan LAD kurang dikenakan.</p>
6.8	<p>PAC kesal bahawa Jabatan Laut tidak profesional dalam mengeluarkan kelulusan beroperasi pada 6 Jun 2012 dan kemudiannya ditarik balik pada 21 Januari 2013 atas sebab</p>

PARA	RUMUSAN & SYOR
	<p>maklumat berkaitan penambahan <i>permanent ballast</i> tidak disertakan semasa penyerahan <i>stability booklet</i>. Jabatan Laut telah mengeluarkan semula kelulusan beroperasi pada 18 Oktober 2013.</p>
7.1	<p>PAC amat tidak berpuas hati dengan pengurusan perolehan kapal yang tidak mencapai objektif yang disasarkan. PAC mendapati pegawai pengawal UMT yang terlibat cuai dan tidak cekap dalam melaksanakan tanggungjawab.</p> <p>Segala keputusan dan tindakan yang dilihat memihak kepada kontraktor telah menimbulkan keraguan dan memberi tanggapan bahawa berlaku pelanggaran tata kelakuan yang mencurigakan.</p>
7.2	<p>Antara kesalahan yang paling serius dalam kes ini adalah seperti berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="373 1227 1474 1525">i. Tidak melaksanakan <i>due diligence</i> dengan rapi semasa proses tender bagi mengetahui latar belakang syarikat, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat supaya pelantikan petender dibuat kepada syarikat yang layak, kukuh kewangannya dan tiada percanggahan kepentingan. <li data-bbox="373 1592 1474 1890">ii. Arahan Perubahan Kerja iaitu penukaran badan kapal dari besi kepada aluminium dilaksanakan selepas 3 bulan perjanjian ditandatangani dan perubahan kerja dilaksanakan sebelum mendapat kelulusan Pihak Berkuasa Melulus.

PARA	RUMUSAN & SYOR
	<p>iii. Membenarkan Badan Pengkelasan Kapal diubah dari Lloyd's Register Group, Det Norske Veritas dan American Bureau Of Shipping kepada Badan Pengkelasan Tempatan iaitu Ships Classification Malaysia. Ini mewujudkan unsur <i>conflict of interest</i> yang serius kerana Pengarah syarikat Kaymarine adalah pemegang saham kedua tertinggi dalam SCM. Oleh sebab itu, kreadibiliti sijil kelayakan yang diberi oleh SCM diragui.</p> <p>PAC mengesyorkan tindakan berpatutan dikenakan kepada pegawai pengawal yang bertanggungjawab termasuk mantan Naib Canselor Prof. Dr. Datuk Abd Aziz Deraman, Prof. Dato' Dr. Sulaiman bin Md. Yassin dan Pengarah Pembangunan, Tuan Hj. Ir. Mohd Zaideen bin Yusoff.</p>
7.3	<p>PAC mencadangkan tindakan penambahbaikan untuk pengurusan perolehan seperti berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. UMT hendaklah menyerahkan urusan perolehan kepada Kementerian Pendidikan atau Kementerian Kewangan Malaysia sekiranya ia tidak mempunyai pengetahuan dan kepakaran dalam bidang perolehan tersebut. UMT hanya perlu mengemukakan penyata kehendak dan keperluan spesifikasi bagi tujuan perolehan. ii. UMT hendaklah mengenal pasti keperluan pengguna sebelum menyediakan spesifikasi serta membuat justifikasi keperluan lebih awal dalam menguruskan perolehan.

PARA	RUMUSAN & SYOR
	<p>iii. UMT hendaklah meningkatkan proses dan prosedur tender serta menjalankan <i>cost and benefit analysis</i> bagi menentukan samada perolehan atau penyewaan kapal lebih menguntungkan.</p> <p>iv. UMT hendaklah melaksanakan <i>due diligence</i> dengan rapi semasa proses tender bagi mengetahui latar belakang syarikat, prestasi dan kedudukan kewangan syarikat supaya pelantikan petender dibuat kepada syarikat yang layak, kukuh kewangannya dan tiada percanggahan kepentingan.</p> <p>v. UMT hendaklah meneliti dokumen kontrak dan memastikan ia bersesuaian dengan keperluan dan objektif kapal penyelidikan dan latihan.</p> <p>vi. UMT hendaklah mendapatkan kelulusan Pihak Berkuasa Melulus sebelum melaksanakan perubahan kerja dan perubahan spesifikasi. Perubahan selepas perjanjian ditandatangani hendaklah dielakkan.</p> <p>vii. UMT hendaklah memastikan semua syarat dalam perjanjian dipatuhi sebelum memperaku penerimaan kapal dan mengenakan LAD yang sepatutnya sekiranya berlaku kelewatan.</p> <p>viii. UMT hendaklah memeriksa semula kapal RV Discovery dari aspek keselamatan supaya selamat digunakan dan</p>

PARA	RUMUSAN & SYOR
	para pengguna termasuk penyelidik dan kru tidak mengalami kecederaan atau kemalangan.
7.4	Suruhanjaya Pencegah Rasuah Malaysia (SPRM) hendaklah menjalankan siasatan terhadap pengurusan perolehan kapal RV Discovery.

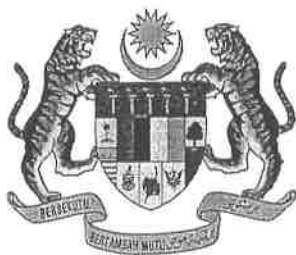
**AGENDA MESYUARAT
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
BIL 11/2014 PADA RABU 2 APRIL 2014
DI BILIK JAWATANKUASA 1, BANGUNAN PARLIMEN**

TARIKH / HARI / MASA	PERKARA	KEMENTERIAN/ JABATAN/ AGENSI TERLIBAT
<p style="text-align: center;">2 April 2014 (Rabu)</p> <p style="text-align: center;">10.30 pagi</p>	<p style="text-align: center;">Pengurusan Perkhidmatan Kawalan Keselamatan di Institusi Pendidikan / Sekolah & Pengurusan Perolehan Kapal Penyelidikan & Latihan RV Discovery oleh Universiti Malaysia Terengganu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kementerian Pendidikan • Presiden Persatuan Pengawal Kawalan Keselamatan Malaysia • Jabatan Laut Malaysia

LAPORAN PROSIDING

- Mesyuarat PAC Bil 11/2014 Pada Rabu 2 April 2014



MALAYSIA

LAPORAN PROSIDING

MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

Mengenai:

- 1. Pengurusan Perkhidmatan Kawalan Keselamatan di Institusi Pendidikan / Sekolah**
- 2. Pengurusan Perolehan Kapal Penyelidikan & Latihan RV Discovery oleh Universiti Malaysia Terengganu**

Kementerian Pendidikan Malaysia

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGGAL KEDUA**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
BILIK MESYUARAT JAWATANKUASA 1,
PARLIMEN MALAYSIA
RABU, 2 APRIL 2014**

AHLI-AHLI JAWATANKUASA

Hadir

YB. Datuk Nur Jazlan bin Mohamed - *Pengerusi*
YB. Dr. Tan Seng Giaw [Kepong] - *Timbalan Pengerusi*
YB. Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]
YB. Tuan Liang Teck Meng [Simpang Renggam]
YB. Datuk Chua Tee Yong [Labis]
YB. Puan Mas Ermieyati binti Samsudin [Masjid Tanah]
YB. Datuk Madius bin Tangau [Tuaran]
YB. Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Limbang]
YB. Dato' Kamarul Baharin bin Abbas [Telok Kemang]
YB. Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]

Tidak Hadir [Dengan Maaf]

YB. Datuk Seri Reezal Merican [Kepala Batas]
YB. Datuk Wee Jeck Seng [Tanjong Piai]
YB. Tuan William Leong Jee Keen [Selayang]
YB. Dato' Kamarudin bin Jaffar [Tumpat]
YBhg. Datuk Roosme binti Hamzah - *Setiausaha*

URUS SETIA

Encik Che Seman bin Pa Chik [Setiausaha Bahagian Pengurusan Dewan]
Encik Amisyahrizan bin Amir Khan [Ketua Penolong Setiausaha (Perundangan dan Prosiding)]
Encik Nasrul Izani bin Ramli [Penolong Setiausaha Kanan (Perundangan dan Prosiding)]
Encik Ahmad Johan bin Mohd Afandi (Pegawai Khas Pengerusi Jawatankuasa)

HADIR BERSAMA

Jabatan Audit Negara

YBhg. Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]
Tuan Haji Abdul Rashid bin Yaakub [Pengarah Sektor Audit Kerajaan Persekutuan]
Puan Ong Swee Leng [Pengarah Audit Badan Berkanun Persekutuan]
Tuan Haji Mohd Zaki bin Ismail [Timbalan Pengarah Audit Kerajaan Persekutuan
(Kesihatan Bahagian I)]
Puan Siti Rohani binti Hussien [Sektor Audit Persekutuan (Pendidikan Bahagian I)]

samb/-

HADIR BERSAMA (*samb/*)**Jabatan Audit Negara (Isu RV Discovery)**

Encik Lim Chin Teong [Timbalan Pengarah Audit Badan Berkanun Persekutuan (Sosial)]
Puan Norlydawaty binti Hashim [Penolong Pengarah Audit, Badan Berkanun Persekutuan (Sosial 3)]
Puan Haliza binti Mohammed Aris [Ketua Penolong Pengarah Audit, Badan Berkanun Persekutuan (Sosial 3)]
Puan Rohana binti Abd. Ghani [Ketua Seksyen Audit Badan Berkanun Persekutuan (Syarikat)]

Jabatan Akauntan Negara

Dr. Yacob bin Mustafa [Timbalan Pengarah]

Jabatan Perkhidmatan Awam

Encik Muhammad Syukran Mat Rofa [Penolong Pengarah]

Kementerian Kewangan

Encik Gho Peng Seng [Timbalan Setiausaha Bahagian Pengurusan Strategik Badan Berkanun]
Encik Rosli bin Yaakub [Timbalan Setiausaha Bahagian Perancangan Korporat]
Cik Noorshaizan bt Mohd Saidin [Penolong Setiausaha,
Bahagian Strategi Korporat dan Komunikasi (Csc)]

SAKSI-SAKSI**Kementerian Pendidikan**

YB. Dato' Seri Idris bin Jusoh [Menteri Pendidikan II]
YBhg. Datuk Dr. Madinah binti Mohamad [Ketua Setiausaha, Kementerian Pendidikan Malaysia]
YBhg. Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang [Ketua Setiausaha II, Kementerian Pendidikan Malaysia]
YBhg. Datuk Abd. Shukor bin Ibrahim [Timbalan Ketua Setiausaha (Pembangunan Pelajaran)]
YBhg. Dato' Nasir bin Mat Dam [Timbalan Ketua Setiausaha (Pembangunan Pengajian Tinggi)]
YBhg. Dato' Sufa'at bin Tumin [Timbalan Ketua Pengarah Pelajaran Malaysia
(Sektor Operasi Pendidikan)]
YBhg. Dato' Mazlan bin Mohamad [Pengarah (Bahagian Pengurusan Sekolah Harian)]
YBhg. Dato' Ab. Razak bin Ab Rahman [Setiausaha Bahagian (Kewangan)]
YBhg. Dato' Mahamad bin Hussain [Setiausaha Bahagian (Bahagian Pembangunan Pengajian Tinggi)]
Encik Mohamed bin Murad [Setiausaha Bahagian (Pembangunan Pelajaran)]
Encik Shahid-din bin Mohd. Khatib [Setiausaha Bahagian (Perolehan dan Pengurusan Aset)]
Puan Hajah Zainun binti Taib [Setiausaha Bahagian (Bahagian Audit Dalam)]
Encik Mokhtar bin Abdullah [Timbalan Setiausaha Bahagian
(Bahagian Perolehan dan Pengurusan Aset, KPM)]
Encik Azman bin Kassim [Ketua Penolong Setiausaha (Bahagian Perolehan dan Pengurusan Aset)]
Tuan Syed Ahmad Faizal bin Syed Nazri [Penolong Setiausaha
(Bahagian Perolehan dan Pengurusan Aset)]
Puan Rozita binti Rosli [Ketua Penolong Pengarah (Bahagian Perancangan Kecemerlangan IPT)]
Puan Zurimah binti Laja Besar [Penolong Setiausaha Kanan (PP)]

samb/-

SAKSI-SAKSI *(samb/)***Universiti Malaysia Terengganu**

YBhg. Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo [Naib Cancellor Universiti Malaysia Terengganu]
Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili [Timbalan Naib Cancellor (Akademik dan Antarabangsa)]
Tuan Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff [Pengarah Pembangunan dan Harta]

Jabatan Laut

YBhg. Dato' Kapt. Haji Ahmad bin Othman [Ketua Pengarah]

Persatuan Perkhidmatan Kawalan Keselamatan Malaysia.

YBhg. Datuk Haji Shaheen bin Mirza Habib [Presiden]
YBhg. Dato' Haji Rahmat bin Haji Ismail [Penasihat]
Tuan Lt. Kol. Meor Adam bin Meor Sapi (B) [Setiausaha Kehormat]
Encik Mohd Nasir bin Abdullah [Ahli Jawatankuasa]
Encik Cyril Anwar bin Mat Sallih [Bendahari Kehormat]
Puan Sharina Lam binti Abdullah [Setiausaha Kerja]
Encik Azdi bin Bakar [Pengurus]

LAPORAN PROSIDING**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS, PENGGAL KEDUA****RABU, 2 APRIL 2014****Bilik Mesyuarat Jawatankuasa 1, Parlimen Malaysia, Kuala Lumpur****Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.32 petang.***[Yang Berhormat Datuk Nur Jazlan bin Mohamed
mempengerusikan Mesyuarat]*

■ 1650

[Mesyuarat dimulakan dengan prosiding Pengurusan Perkhidmatan Kawalan Keselamatan di Institusi Pendidikan / Sekolah]

Tuan Pengerusi: *Thank you.* Jadi saya ucapkan- Dato' Seri Zaini tidak ada masalah di universiti ya, soal *security* ini? *[Ketawa]* Belum audit lagi *[Ketawa]*

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang [Ketua Setiausaha II, Kementerian Pendidikan Malaysia]:

Ada satu audit tentang...

Tuan Pengerusi: Isu Terengganu- *I think* sudah penat sudah. Kami semua sudah penat jugalah. Saya rasa Yang Berhormat Menteri pun sudah penat *[Ketawa]* Mungkin kita tangguh pada...

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: *I am okay, it's up to you... [Ketawa]*

Tuan Pengerusi: *But I think your staff* sudah balik sudah.

Datuk Dr. Madinah binti Mohamad: *No*, dia ada.

Tuan Pengerusi: Ya?

Datuk Dr. Madinah binti Mohamad: Dia ada.

Tuan Pengerusi: Audit?

Datuk Haji Anwari bin Suri [Timbalan Ketua Audit Negara (Persekutuan)]: Boleh.

Tuan Pengerusi: *Sure?*

Datuk Haji Anwari bin Suri: Terpulang kepada Tuan Pengerusilah. Kita sudah siapkan nota-nota.

Tuan Pengerusi: Sudah siapkan nota? Sudah *distribute* pada semua orang?

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Tidak, *they are all here*. Ada daripada Terengganu datang, *why not*..

Tuan Pengerusi: Ya, terima kasih Yang Berhormat.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: *I am okay*.

Tuan Pengerusi: Okey Yang Berhormat. Kalau Yang Berhormat sudi, kita teruskan. Boleh ya? Okey baik.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Saya cadangkan kita teruskan.

Tuan Pengerusi: Boleh. Kita teruskan dengan Pengurusan Perolehan Kapal Penyelidikan dan Latihan *RV Discovery* oleh UMT. Dato' Seri Zaini, *security university* tidak ada masalah ya? *[Ketawa]* Belum di audit lagi *[Ketawa]*

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: *I think* di universiti kita ada pegawai dalaman, bukannya *contract out*. Pegawai universiti yang jaga universiti.

Beberapa Ahli: *[Berbincang sesama sendiri]*

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Tuan Pengerusi, ada bab yang penambahbaikan tadi itu oleh Datuk KSU, *can we give it to you?*

Tuan Pengerusi: *We will record it as your response*.

Beberapa Ahli: *[Berbincang sesama sendiri]*

Tuan Pengerusi: Dato', kita kena panggil balik pegawai Dato' pasal ada yang dah balik dah.

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Ada. Sebab tadi urus setia minta dia orang balik tapi *ten minutes ago, they were here*. So, *I think we can call them back*.

Tuan Pengerusi: *Sorry, just now I was thought we were running late, so I wanted to postpone the kapal punya ini. [Disampuk] Some are still here, ya. Sorry, my mistakes. I wanted to postpone it but now...*

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Yang datang itu bukan- ada, *VC is here*, pegawai-pegawai, *TNC is here?...*

■ 1700

[Saksi-saksi daripada Kementerian Pendidikan keluar meninggalkan Jawatankuasa]

[Saksi-saksi daripada Universiti Malaysia Terengganu mengambil tempat di hadapan Jawatankuasa]

5.05 ptg.

Tuan Pengerusi: Dato' *when you ready* Dato', kita boleh mula Dato'. Dato' mulakan Dato'.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Okey terima kasih Yang Berhormat Tuan Pengerusi. Biar saya beri *preamble* sedikit tentang projek ini iaitu perolehan kapal latihan untuk R&D dan penyelidikan.

Perolehan ini oleh sebab Universiti Malaysia Terengganu (UMT) tidak ada *naval architect*, perolehan ini bergantung sepenuhnya kepada kontraktor *design and build* dan ia merupakan satu kapal *research vessel* yang pertama dalam negara. Biasanya *research vessel* ini harga RM100 *million* dan yang ini harganya RM12 *million* sahaja. Ia juga bergantung kepada badan yang meluluskan SCM-Ships Classification Malaysia Sdn. Bhd. *The only* badan yang meluluskan kapal-kapal tersebut dan tiga tender telah dilaksanakan, tender pertama nilainya RM19.18 *million* dan yang paling rendah *above budget of RM12 million*. Tender kedua harganya RM12.65 *million* juga tidak boleh dilaksanakan kerana peruntukan kita hanya 12 *million* dan tender ketiga RM11.9 *million* yang telah dilaksanakan.

Oleh sebab kelewatan syarikat- penender telah dikenakan LAD sebanyak RM1.67 juta, asasnya ialah ini merupakan satu kapal R&D yang pertama, *then we fully depend on SCM*, badan yang meluluskan, *the only* badan yang meluluskan oleh Jabatan Laut Malaysia (JLM). Bersama-sama dengan kita ialah NC- Profesor Emeritus Dato' Dr. Ibrahim Komoo dan juga TNC- Profesor Dr. Noor Azhar, kemudian Profesor Dr. Noor Azhar, *you want to say something?* Tidak sempat hendak duduk lagi, mengah lagi. Naib Canselor- Profesor Emeritus Dato' Dr. Ibrahim Komoo, sila.

5.07 ptg.

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo [Naib Canselor Universiti Malaysia Terengganu]: *Bismillahi Rahmani Rahim*. Terima kasih Dato' Seri Menteri Pendidikan II, Tuan Pengerusi.

Syukur *alhamdulillah*, kapal *RV Discovery* ini kini berada di Langkawi selepas menjalankan kajian *seismic* tiga hari- di antara Langkawi dengan di Pulau Pangkor, atau dalam kata lain, kapal ini telah pun digunakan sepenuhnya, malah jadual...

Tuan Pengerusi: Boleh belayarlaha, sudah boleh belayarlaha?

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Sudah belayar, dan telah pun melakukan penyelidikan dan telah pun mempunyai hasil selama satu tahun terakhir. Memang kita telah pun membuat semua sekali keperluan-keperluan asas yang patut dilakukan dan kapal dalam keadaan yang sangat sempurna. Itu yang dapat kita maklumkan.

Kedua- saya juga sebenarnya baru dua tahun di UMT tetapi telah mengikuti projek ini dan meneliti secara mendalam, dan saya mendapati pegawai-pegawai kami di UMT telah pun melakukan usaha untuk mendapatkan kapal ini dengan sebaik mungkin, dan meskipun kita mempunyai beberapa kekangan untuk memastikan kontraktor melakukannya dengan sempurna dalam jangka masa, tetapi itu adalah halangan-halangan yang dari masa ke semasa yang cuba kita atasi. Itu mungkin permulaan Tuan Pengerusi. Terima kasih.

■ 1710

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Tuan Pengerusi, saya juga hendak maklumkan bahawa universiti awam adalah badan berkanun, pegawai pengawalnya adalah naib cancellor.

Tuan Pengerusi: Ada soalan daripada Jawatankuasa? Sebenarnya isu ini lebih kepada *certification* itu hari, yang Audit *raised is about the certification. So, the ship has been certified.* Audit hendak sedikit...

Puan Ong Swee Leng [Pengarah Audit Badan Berkanun Persekutuan]: *Sorry* Yang Berhormat Menteri dengan Ahli-ahli semua.

Tuan Pengerusi, *what we have down here is actually regarding* kapal yang disahkan sebagai satu kapal penyelidikan. Sekarang Jabatan Laut telah mengesahkan bahawa kapal ini tidak boleh menjalankan sebagai apa yang dirancang iaitu sebagai satu kapal penyelidikan tetapi hanya satu kapal kargo yang boleh memuatkan 12 penumpang dan sijil untuk layak belayar itu hanya dikeluarkan pada bulan- kalau tidak silap *I somewhere in 18 October 2013. So, before that there was...*

Tuan Pengerusi: *Which sijil is this?*

Puan Ong Swee Leng: *This is the sijil belayar.*

Tuan Pengerusi: Sijil belayar?

Puan Ong Swee Leng: *Yes. Sijil Layak Belayar because before that they do not have any sijil to go off- because they do not have the respective certificate.*

Tuan Pengerusi: *Sijil belayar as a cargo ship or sijil belayar as a research ship?*

Puan Ong Swee Leng: *They do not has as a research ship because they do not qualify as a special vehicle vessel. As results, Jabatan Laut has downgraded that research ship to a cargo ship only.*

Tuan Pengerusi: *Any impact on security, insurance of the people on board, staff on board by the downgrading of the status?*

Puan Ong Swee Leng: Ya.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *Second* Tuan Pengerusi, *I think the seaworthy does not change- cuma the character of that kapal itulah. So, I think maybe it is because of the equipment or it must be because of the equipment because I mean research ship or any ship is a same ship as long as*

a class approves it that means it is seaworthy, is a ship but it is now tukar kepada kargo mungkin kerana *equipment* dalam dia tidak ada untuk *research*.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili [Timbalan Naib Canselor (Akademik dan Antarabangsa) Universiti Malaysia Terengganu]: Tuan Pengerusi, sebenarnya kapal ini cukup layak untuk belayar dan perselisihan awal itu adalah disebabkan fahaman daripada segi keperluan lesen-lesen untuk kapal penyelidikan oleh kerana belum ada kapal penyelidikan. Oleh itu, Jabatan Laut telah menetapkan yang awal tadi senarainya tetapi kemudian Jabatan Laut sendiri menyatakan keperluan itu adalah lain. Kalau dikatakan kapal penumpang, kapal kami bukannya kapal penumpang. Kapal penumpang adalah seperti feri, dari Kuala Perlis ke Langkawi yang hanya bawa penumpang. So, itu yang menjadi isunya tetapi sekarang ia telah memenuhi semua kriteria untuk belayar dan peralatan untuk belayar dari segi keselamatan dan sebagainya semuanya 100% cukup.

Tuan Pengerusi: Soalnya dari segi perolehan, tujuan asal perolehan itu adakah ditepati atau tidak?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Ditepati.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi Jabatan laut tidak menerima alasan itu sebagai menepati syarat-syarat mereka?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Maknanya Jabatan Laut telah pun menyatakan itu yang diperlukan, *the final* keperluan dan kita telah memenuhinya. Semasa kita meminta permohonan, *permission* untuk belayar baru-baru ini, juga diberi *permission* untuk jalankan kajian.

Tuan Pengerusi: Saya tanya tadi, dari segi keselamatan, dari segi insurans...

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Semuanya *fulfill*.

Tuan Pengerusi: Dari segi apa semua itu ada perbezaan di antara kapal penyelidikan dengan kapal kargo tidak?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Saya tidak tahu ada perbezaan atau tidak. Saya rasa mungkin ada.

Tuan Pengerusi: *You* kena tahu pasal apa matlamat *you* adalah untuk hendak buat kapal penyelidikan...

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Ya, maknanya...

Tuan Pengerusi: Akan tetapi kalau kapal itu lesen yang tidak cukuplah katakan, tidak cukup sifat...

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Maknanya sekarang ini telah mendapat lesen sepenuhnya untuk belayar, untuk menjalankan penyelidikan.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi ikut Audit, lesen hanya dapat sebagai kapal kargo.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Itu peringkat awal sahaja tetapi kemudian Jabatan Laut...

Tuan Pengerusi: Sekarang ini Jabatan sudah beri, bila tarikhnya?

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Pada 18 Oktober.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Ya, 18 Oktober.

Puan Ong Swee Leng: Tuan Pengerusi, *18 October is cargo ship safety construction non-conventional certificate. There is three certificates but all are cargos, and being cargo- there is a limitation on the no thermal mile that you have to go and it cannot be- I think the jabatan now is given us a briefing on that basis.*

Tuan Pengerusi: Sekarang ini pun- itulah, satu jawapan sudah diterima, maknanya jauh had pelayaran pun terhad, kalau dia dapat lesen sebagai kapal kargo, dia berbeza dengan kapal penyelidikan.

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Saya boleh jelaskan Tuan Pengerusi. Sebenarnya tidak ada sebarang lesen yang khas untuk kapal penyelidikan atau sebagainya. Kapal itu dibuat untuk spesifikasi bagi keperluan pengangkutan laut. Oleh itu, semua keperluan untuk dia belayar, memang telah pun dipenuhi dan kapal ini mempunyai peralatan yang mencukupi untuk menjalankan semua sekali penyelidikan, peralatan-peralatan penyelidikan yang sepatutnya berada di kapal tersebut. Dalam dua bulan terakhir ini, memang kita telah pun menjalankan ujian-ujian dengan menjalankan penyelidikan termasuk yang terakhir ini kita menggunakannya untuk kajian seismik. Kita dapati memang kapal tersebut sempurna, sesuai dan selamat untuk digunakan.

Tuan Pengerusi: Kapal ini dia punya *distance*, dia punya had pelayaran berapa jauh? Adakah merentasi di lautan Malaysia sahaja atau boleh merentasi ke laut antarabangsa?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Dalam kawasan lautan kita.

Tuan Pengerusi: Lesen ini hanya untuk lautan kita sahajalah? Tidak boleh keluar ke lautan antarabangsa. Itu spesifikasi asalnya?

Puan Mas Ermieyati binti Samsudin: Dalam ini ada kata, dia macam berupaya untuk sampai 4,000 batu nautika itu?... *[Disampuk]* Berupaya tetapi tidak sampai...

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Berupaya.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Saya rasa keterangan yang telah pun diberikan tadi adalah keterangan secara *general*, "*Oh! Kita sudah capai ini, kita sudah boleh buat ini*".

Akan tetapi tidak ada bukti ataupun dokumen sokongan yang kukuh yang menunjukkan bahawa memang kapal ini boleh buat ataupun telah buat perkara-perkara sebegitu dan pihak Audit pula dapat menentukan segala kelayakan yang telah pun diberikan, tidak mencapai tahap ataupun spesifikasi yang

sebenarnya patut dicapai oleh kapal tersebut. *So, we want to believe but we need to be convince of whatever you are presenting to us.*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Tuan Pengerusi, autoriti yang menentukan sijil-sijil yang diperlukan adalah... *[Mematikan pembesar suara]*

Tuan Pengerusi, Jabatan Laut Malaysia adalah autoriti yang menentukan dari segi sijil-sijil yang diperlukan. Untuk *RV Discovery* telah ditentukan sijil yang terakhir yang diperlukan dan kami telah memenuhinya. Autoritinya adalah Jabatan Laut Malaysia.

Tuan Pengerusi: Saya bukan *expert* dalam bidang pelayaran tetapi kalau masuk perairan antarabangsa, adakah kapal ini akan diterima oleh negara lain sebagai sah?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Tuan Pengerusi, dari Semenanjung Malaysia hendak belayar ke Sarawak, kita memang melalui kawasan antarabangsa, memang dibenarkan.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Fahaman saya sedikitlah dalam *boat building* ini Tuan Pengerusi. Ia ada *sea stage*, *sea stage 1, 2, 3, 4*. So, kalau *the fact that* dia boleh belayar dari Terengganu ke Langkawi, memang boleh pergi *sea stage 4*. Itu sudah kira maksimum, dia boleh pergi di mana-mana.

Kedua- sejauh mana dia boleh pergi, itu bergantung kepada kapasiti minyak enjinnya daripada *one distance to the other distancelah*.

■ 1720

Cuma kebimbangan saya, kalau Jabatan Laut klasifikasi sebagai kargo, berapa banyak penumpang ia boleh bawa? *It is because that will influence your insurance*, sama ada insurans cover atau pun tidak. Itu dari segi *classification* itu.

Kedua- saya percaya mungkin Jabatan Laut pun dia tidak ada pun kapal penyelidikan. Mungkin dia ada penumpang, kargo, *tanker, variouslah*. Mungkin tidak ada yang *research* ini. Akan tetapi takut itu kalau dia *classify* sebagai kargo, mungkin kita *limited by* berapa orang sahaja yang boleh duduk dan boleh masuk dalam kapal itu.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Tuan Pengerusi, kapal ini dilesenkan untuk membawa 25 orang, 13 orang krew dan 12 orang saintis. Itu sahaja.

Tuan Pengerusi: Lesen ini mengikut piawaian antarabangsalah? Tadi ada isu mengenai *certification* daripada SCM itu.

Puan Ong Swee Leng: Tuan Pengerusi, *actually if you look at the contract- the contract says that the ship should be able to sails and they should have five major certificates.*

That is International Load Line Certificate, International Tonnage Certificate, Passenger Certificate and International Sewage Pollution Prevention Certificate. These are the five certificates that need to be complied with as per contract.

But when Jabatan Laut did the checking and being certified also by SCM that is badan pengelasan, we found that the certificate that are supposed to be issued were not issued in total. I think two of them were issued in June, the rest still pending. And the Jabatan Laut did a further check and they said that, they do not qualify to have that certificate and as a result, they were down rated to a cargo- what we are saying here is, they did not achieved the objective of what they need and if we look at the objective...

Tuan Pengerusi: *There is a breach of contractual terms lah.*

Puan Ong Swee Leng: *Ya. And if you look at the objective of having this kapal is supposed to go as 60 kilometres but we find that it can only go to a limit- I think Jabatan Laut can certify on that basislah, how far it can go now.*

Tuan Pengerusi: *Speed or how far?*

Puan Ong Swee Leng: *How far.*

Tuan Pengerusi: *60 kilometres?*

Puan Ong Swee Leng: *...Supposed to be 60 kilometres in the contract- I mean, that is the objective of having the kapal. Also, we are noted that this ship is actually contractually is should be an iron, made of iron or besilah, but, it was later change to aluminium. And as result of iron and aluminium, that is different in the weight. As a result, they have to put in additional blast. That is the reason, I think, causes the delay of the ship construction and...*

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *Apa sebab tukar daripada besi kepada aluminium ini?*

Puan Ong Swee Leng: *Maintenance wise. That is what the contractor said. Maintenance wise, cheaper in that sense, but it can give a lot of headache to...*

Tuan Pengerusi: *Ya, but you know, actually you should not set the procurement spec and then you change it later on. That is not a good practice.*

Dato' Kamarul Baharin bin Abbas: *Ya, this is a 'reka dan bina' contract which mean the proposal was done by the main contractor. Why did he change halfway through from steel to aluminium? There must be a reason.*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: *The material ditukar daripada steel kepada aluminium Tuan Pengerusi, adalah disebabkan kita melihat itu adalah teknologi yang latest. Memang pada asalnya kita buat steel tetapi kemudiannya apabila kita memikirkan dari segi long terms maintenance cost dan sebagainya, kita...*

Tuan Pengerusi: *You ada faktakah hendak backing apa yang you cakap?*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: *Kebanyakan kapal sekarang ini memang aluminium, superior material.*

Tuan Pengerusi: *Contoh kapal apa, jenis apa, dan tujuan apa?*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Daripada *luxury yacht* sampailah ke kapal perang, sekarang ini aluminium.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Akan tetapi kontrak ini, kalau antara kapal besi dengan aluminium, harga kontrak pun sudah berbeza.

Kedua- *when you go to aluminium, then the boat become lighter. So* bila dia *lighter*, enjin kapasitinya pun tidak sebesar enjin kalau dia pakai besi. Jadi sepatutnya kalau kita tukar besi kepada aluminium, harga patut lebih murah, bukan lebih mahal sebab *you are getting a lighter body, should be a smaller engine. Then* kalau Audit kata *you* tidak boleh sampai pun kepada 60 *nautical miles* tadi, *that's mean* sama juga enjin itu cukup kecil itu. *So* lari habis *classification* dia untuk *justify* harga, Tuan Pengerusi.

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Tuan Pengerusi, saya hendak maklumkan juga sebagaimana Yang Berhormat Menteri Dato' Seri Idris sebutkan tadi. Dalam isu ini kita ada perkara yang kita hendak maklumkan iaitu walaupun UMT adalah pengguna ataupun penerima kepada projek ini, tetapi mereka tidak ada *naval architect* ataupun *naval engineer* yang boleh *assist them in dealing with the specification* dan teknologi kapal. Mereka hanya bergantung kepada syarikat berkenaan dan mereka telah dimaklumkan dari masa ke semasa hasil lawatan pelbagai pihak ke UMT dan mereka sebut, termasuk penyelidik-penyelidik dari luar negara kata, *the best technology* yang sekarang ini yang mungkin *for the long runs, since you are university, is to have aluminium structure. I am not in this field, so I cannot comment but* saya perlu juga mempertahankan ataupun memaklumkan bahawa disebabkan tidak ada kepakaran dalaman itulah yang menyebabkan hal-hal yang begitu timbul. Memang kita maklum, IPT selalunya menghadapi masalah *maintenance*.

Saya dimaklumkan mengikut pelayar, kita memerlukan pakej RM19,000 satu hari sekarang ini. Sebelum ini mereka menyewa kapal biasa, kapal nelayan dan sebagainya yang kosnya RM50,000 satu hari. Sebab itulah perkara-perkara macam ini kita terpaksa ambil untuk makluman semua. Juga, kapal nelayan tidak ada *certification* sebagai *research* pun tetapi mereka gunakan *for the past 20 years also, since there is inception of UMT* untuk dijadikan kapal penyelidikan. Kalau kapal nelayan kita boleh terima, inikan pula kapal kargo yang lebih lengkap dan lebih baik...

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Isu sekarang bukan...

Dr. Tan Seng Giaw: Isu bukan itu.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Ya, isu bukan itu.

Dr. Tan Seng Giaw: Isu bukan itu.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Isunya bukan sama ada kapal kargo atau kapal apa yang boleh guna pakai atau kapal nelayan. Isunya kita buat satu tender untuk mendapat barang 'A' dengan spesifikasi yang tertentu dengan harga yang tertentu, tetapi apa yang kita dapat daripada perolehan itu

bukan barang yang kita beli dan tidak mencapai tahap spesifikasi yang diperlukan. Akhirnya, harga pun lebih tinggi daripada harga yang pada awalnya. Itu yang menjadi perkara yang kita nak periksa hari ini. Ia bukan sama ada beli kapal kargokah, beli kapal besarkah atau kapal nelayankah. Kalau *you* hendak beli kapal nelayan, *you* beli kapal nelayan, *no problem. That is your decision. What we are saying now is that, we have a contract to buy 'A', what we get is 'B' which is inferior, and we paid even higher than 'A'.*

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Tuan Pengerusi, mengenai isu pertukaran daripada besi kepada aluminium, ini berlaku dalam empat atau lima tahun yang lepas. UMT bergantung kepada SCM untuk menasihati UMT kerana mereka adalah pakar kapal. Kita ialah universiti yang menjadi pengguna dan dalam masa menasihati, pakar dari Australia yang menjadi penaung kepada pembinaan kapal ini, juga mencadangkan dan telah pun membuat perkiraan bagi membolehkan kapal itu dibina dengan menggunakan bahan aluminium.

Penggunaan bahan aluminium ini mempunyai banyak kemudahan atau *advantage* khususnya dalam konteks *maintenance*. Dalam konteks *performance*, sebenarnya kenyataan daripada Jabatan Audit tadi tidak tepat. Ia bukannya tidak boleh bergerak 60 kilometer knot tetapi kapal ini sekarang ini sudah berada dekat Langkawi, berapa ratus knot.

■ 1730

Sebenarnya ialah *speednya* sahaja yang berkurang. Kalau kapasiti dahulu boleh bawa 14 knot, sekarang ini dia boleh maksimum 12 knot. Daripada segi keupayaan mengharungi ombak masih lagi seperti dalam spesifikasi. Jadi sebenarnya kapal ini telah disiapkan mengikut keperluan-keperluan kontrak dan *certificate* yang diberikan memang mencukupi untuk kapal itu boleh belayar. Saya tidak pernah dengar lagi adanya *certificate* khas untuk kapal penyelidikan. Mungkin pihak Audit boleh terangkan fasal...

Tuan Pengerusi: Fasal *you* pun bukan pakar dalam bidang ini jadi...

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Ya, jadi saya hendak- sebab pihak Audit tadi mengatakan perlu ada *certificate* khas untuk penyelidikan. Jadi saya ingin tahu daripada pihak Audit, apakah betul ada?

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Kami diberitahu oleh pihak Audit dalam kontrak ada tulis *certification* yang diperlukan termasuk *International Load Line Certificate, International Tonnage Certificate, Passengers Certificate and International Sewage Pollution Prevention Certificate*. Ada tidak?

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Akan tetapi itu bukannya *certificate* untuk...

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *No*, itu *certificate* yang diperlukan, yang diwajibkan dalam kontrak.

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Pengerusi: Akan tetapi dalam kontrak, *certificate* yang telah dinyatakan itu kapal ini tidak adalah.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Satu tidak ada.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Tuan Pengerusi, masa menyediakan kontrak itu-memang spesifikasi kita letak keperluan itu sebab kita sebelum ini memang belayar kapal yang besar dan kita fikir itulah yang diperlukan. Tidak semestinya diperlukan untuk keadaan di Malaysia. Akan tetapi akhirnya Jabatan Laut meminta kita *fulfill* yang lima-lima *certificate* itu untuk belayar dan kita-kapal ini telah memenuhi.

Tuan Pengerusi: Tidak, masalah sekarang ini tentang projek ini adalah ketidakpatuhan kepada syarat kontrak. Itu yang sebab kita panggil.

Soal *you* buat pembetulan selepas itu, itu soal lain. Jadi kita kena jelaskan di sini kalau *certificate* ini adalah *certificate* yang telah dinyatakan dalam kontrak, kontrak itu telah diluluskan maknanya *you* sudah buat salahlah, kan?

Tambah lagi kalau keputusan hendak menukar 'kulit' kapal itu daripada besi kepada aluminium dibuat selepas kontrak diluluskan- itu juga merupakan satu kesalahan ketidakpatuhan kontrak. Itu isu dia.

Dato' Kamarul Baharin bin Abbas: Tuan Pengerusi kalau ada perubahan dalam spesifikasi, soal harga pun perlu dibincangkan waktu itu. Apakah harga ini boleh mengurangkan, menjimatkan harga kontrak ataupun sebaliknya. Jadi adakah waktu perubahan itu dibincangkan, soal harga pun diteliti? Ada cadangan mengenai dengan harga?

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Semasa perubahan itu...

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Saya hendak tanya sedikit.

Saya rasa lebih baik kita buat kesimpulan projek ini "projek sakit"- jadi apabila "projek sakit", kontraktor sudah bermasalah daripada awal maka kita *create a new improvement* daripada besi kepada aluminium supaya kapal itu lebih *light*. Enjin yang ada boleh bawa kapal itu. Kalau tidak, kontraktor mungkin tidak boleh menyiapkan projek itu dengan harga itu. Kalau tidak kita *dok deny* sana, *deny* sini kita akan tidak kesudahan. Tidak payah cerita teknologi barukah, apakah kerana aluminium ini sudah 50 tahun. Bukan teknologi baru.

Besi kepada aluminium hanya untuk memudahkan *maintenance*. Dia tidak *rusty*, itu sahaja salah satu sebab yang utama. Akan tetapi lebih utama ialah ia ringan.

Jadi bila ringan, seperti saya katakan tadi, kita tidak perlu enjin yang besar tapi hasilnya pun, kalau tadi profesor kata patutnya 14 knot, dia jadi 12 knot maksudnya *even* kita pakai aluminium pun enjin kapasiti yang diletak itu masih lagi kecil...

Dato' Kamarul Baharin bin Abbas: *Inferior*.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Masih lagi *inferior*. Jadi persoalannya ini memang projek ini sakit, tidak mematuhi spesifikasi yang kita minta. *Alhamdulillah* siap dan kita sudah boleh pakai kapal ini. Kalau tidak kita *dok* balik-balik *deny* ini, ia tidak selesai. Cuma selalu macam kita kata, masalah kita ialah- selalunya bila kita membuat pembangunan macam ini kita selalu serah kepada agensi-agensi yang sepatutnya mungkin tidak punya kemahiran untuk menguruskan.

So mungkin lain kali, jangan UMT yang menguruskan. Biarlah kementerian ataupun MoF yang menguruskan. UMT bagi *specification* apa keperluannya. Kita hendak 20 knot, 30 boleh *cover 200 nautical mile* untuk *research*, keperluan kita sonarkah, apakah, kita *listkan* keperluan, biar kementerian buat.

Kalau kita buat jadi macam inilah. Macam Dato' Seri kata, kita tidak ada kepakaran dari segi *naval architect*. *Naval architect* ini tidak ramai yang ada kepakaran sebab *design* datang daripada *naval architect*. So *naval architect* itu yang akan *certify* sama ada *design* itu boleh ataupun tidak, akhirnya *class* yang akan buat keputusan kapal itu boleh belayar ataupun tidak.

So kesimpulan saya, kalau tidak kita tidak akan habis. Memang projek ini UMT gagal mengurus dengan baik kerana apa sahajalah alasan, pemilihan kontraktorkah, apakah. Bolehkah kita terima kesimpulan itu?

Tuan Pengerusi: Sebab itu tadi saya tanya banyak kali fasal apa. Mesyuarat ini kena ada kesimpulannya. Kesimpulannya memang *you* sudah langgar syarat kontrak pun iaitu syarat perolehan. Jadi sama ada kapal itu sudah belayarkah atau menjalankan tugasnya itu tidak timbul. Apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu tadi untuk *lessons learnt*. *Looking forward if you have any procurement- you have no expertise or knowledge. And please, don't do yourself. Please ask somebody that has the capabilities to do it for you.*

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Actually I'm willing to what you calls it, not have to go so far.* Sebenarnya boleh buat, tapi yang saya rasa sedikit, *a bit surprise is* kenapa kapal itu diterima? *I mean even though we have no expertise-* sekarang dia 12 knot, yang minta 14 knot, kenapa syarat-syarat kontrak tidak *dienforced...?*

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *Answer your question* Yang Berhormat. *To answer your question is, to UMT, it meets their need at the end of the day.* Walaupun dia *inferior*, dia tidak mengikut spesifikasi macam Dato' KSU bagi tahu tadi- *at the end of the day*, dia hendak *research ship* yang boleh belayar so *alhamdulillah*, dapat! Sudah boleh pakai- *I mean I like to answer on their behalf...*

Tuan Pengerusi: *So it's not wasted.*

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *It's not wasted but what we are worried today is the RM12 million, there will be a day* yang UMT perlu kapal yang lebih besar, yang lebih hebat. Jadi kita tidak hendak keadaan ini jadi lagi.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Akan tetapi pada masa yang sama saya terima, walaupun bukan menjadi alasan yang baik tetapi saya terima mungkin ada alasan sebegini. Tetapi pada masa yang sama kenapa *not on the good governance part*. Macam LAD yang sepatutnya dikenakan RM2 juta lebih tidak dikutip?

Tuan Pengerusi: Sila jawab.

Puan Ong Swee Leng: Tuan Pengerusi *actually LAD ini according to our semakan, checking- we found that what has been calculated by UMT is that the ganti rugi is from 15 Julai 2010 to 6 Jun 2012, which is RM1.27 million. But for Audit, we feel that the LAD should be RM2.18 million because the certificate 'layak' is only on 18 October 2013.*

So it should run until 2013, 18 October 2013 instead of Jun 2012. Yang Berhormat, this will be offset from the final account which the final account are not ready yet.

■ 1740

So, it should be offset with the final account and there a few items also should be offset with the final account because we also find that the equipment that is install on the ship, what is specified in the contract was given a different model. So, there is a different in prices too...

Tuan Pengerusi: *Is that true?*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Memang Tuan Pengerusi sebab *by the time* sudah *ready* hendak letak peralatan itu, peralatan yang dulu *dispecify* tadi itu sudah *out-of-date* dan terpaksa model baru pula. Akan tetapi spesifikasinya adalah sama atau pun melebihi, itu saja. Memang...

Tuan Pengerusi: Itu *statement you ya?* Alat ganti yang itu adalah *more superior than* aspek yang terhormat sepatutnya di...

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Sama atau pun juga...

Tuan Pengerusi: Boleh bagi kita *detail* tidak?

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Ada *details*.

Tuan Pengerusi: Tidak, dalam bertulis. Bagi *details* itu bertulis, apa *equipment* yang asal *versus* apa *equipment* yang telah dibekalkan. Jadi, Jabatan Audit Negara boleh teliti sama ada *statement* tadi benar atau tidak.

Puan Ong Swee Leng: Tuan Pengerusi *can I ask one more? Whether UMT can also give us the price different so that when we do the final account, when we check the final accounts, whether this have been taken into account and how do they quote on the equipment because some of the equipment in a bulk, some. So, there is no individual pricing.*

Tuan Pengerusi: *No itemization of the equipment?*

Dato' Kamarul Baharin bin Abbas: *No bill of quantities. It is all in lump sum, right?*

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Tuan Pengerusi kita adalah- kita panggil *design, build and deliver*. Kita tidak menyatakan...

Tuan Pengerusi: Betul tetapi *good governance, good financial practice, you must itemize. So that common items*, mana yang boleh beli *separately, you take out from the contract*. Mana yang dibuat oleh kontraktor itu, itu boleh *diitemize* sekali. Akan tetapi mana yang boleh beli asing sepatutnya diasingkan daripada kontrak tersebut.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Itu pun tidak betul Tuan Pengerusi. *Design, build* tidak datang dengan... [Disampuk] Ada, untuk kita dapatkan harga *I am sure* kita *rationalize*kan. Hal dia berapa, enjinnya berapa, *equipmentnya* berapa- semua itu.

Tuan Pengerusi: *You all* buat *procurement* untuk barang lain di universiti macam itu jugakah, main *lump sum* saja, tidak ada *itemization*?

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Tidak, projek-projek yang khusus macam ini- pihak kementerian benarkan mereka buat *design and build*. Yang lain-lain itu biasanya kita akan *itemize* setiap...

Dato' Kamarul Baharin bin Abbas: Macam yang disebutkan tadi oleh Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu, *even design and build* pun ada *indicative rates offers on the equipment and* alat-alat yang lain. Lagi satu ini, dalam kontrak mesti ada *warranty*, kan, so masa ambil *delivery, was the warranty still in place?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff [Pengarah Pembangunan dan Harta, Universiti Malaysia Terengganu]: Tuan Pengerusi, memang waranti itu setahun daripada tarikh yang kita terima milik dan ia pun bersama dengan peralatan saintifik kapal sekali.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Itu ikut kontrak ya?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Jadi, satu tentang...

Tuan Pengerusi: Tarikh apa?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: *The date*, daripada 19 Oktober 2013 hingga 18 Oktober 2014.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Jadi, kita doalah tidak ada masalah sebab kalau *some of the equipment- because it is a delay project maybe some of equipment* kita sudah *order* awal sudah pun- ia sudah datang ke kapal tetapi sudah habis warantinya daripada *manufacturer* yang mungkin tinggal waranti ini daripada syarikat sajalah.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Ini, satu lagi Yang Berhormat, ada tadi...

Tuan Pengerusi: Ada barang yang waranti ia akan lapuk? Ada *equipment* dalam kapal itu yang warantinya akan lapuk atau pun sudah lapuk?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tidak ada Tuan Pengerusi *because* semua peralatan dan juga badan kapal itu sendiri memang datang bersama. So, maknanya daripada tarikh yang kita terima yang baru, setahun...

Tuan Pengerusi: Ikut kontrak?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya.

Tuan Pengerusi: Tadi kontrak berubah-ubah, macam mana pula *you* boleh kata begitu?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: *Because* kontrak itu memang menghendaki tempoh jaminan itu setahun.

Tuan Pengerusi: Betul tetapi maknanya kontrak ada tidak *specified* kata barang itu *deliver* saja maknanya sudah jadi milik pemilik dan waranti sudah *start*?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tidak, bukan begitu Tuan Pengerusi. Tarikh yang kita terima kesemualah, maknanya kapal itu boleh belayar, beroperasi dan sebagainya. Itu adalah tarikh yang kita terima sebagai tarikh mula tempoh tanggungan kecacatan atau pun *defect liability period*.

Tuan Pengerusi: So, maknanya *you* kata sekarang ini- *is that delivery of the ship is a complete delivery?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya.

Tuan Pengerusi: *Everything ya?... Baru warranty start. Including the ship...*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya, betul.

Tuan Pengerusi: Okey.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Pengerusi, hendak tanya *defect liability periodnya* itu, apakah kontraktor yang membina ini bertanggungjawab sebab sudah tadi perubahan itulah, daripada besi ke aluminium, ia kena ikut skop kontrak ya. Satu, awal tadi ada profesor sebut mengenai SCM apa semua, kenapa mereka tidak diminta nasihat mereka di awal masa untuk spesifikasi pembinaan kapal ini, kenapa tidak? *Only half way* diminta, dia bagi.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Yang Berhormat, sebenarnya apabila UMT berhasrat untuk menukar daripada badan kapal itu daripada besi kepada aluminium, jadi setiap kemajuan kerja itu memang pihak SCM akan mengesahkan dan meluluskan.

So, contohnya kalau kata dia hendak buat hal, so maknanya dia akan sahkan semua itu adalah teratur. So, dia akan buat *and then to the next stage* dan begitulah seterusnya sehinggalah kapal itu siap sepenuhnya.

So, memang ada di setiap *stages* itu memang ada pengesahan daripada pihak SCM.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Jadi dalam kontrak SCM ini memang dipertanggungjawabkan untuk *certified every stages of the work*?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Memang betul, ya.

Tuan Pengerusi: Soalan lain.

Dr. Tan Seng Giaw: Macam itu ya Tuan Pengerusi, kelewatan penyediaan kapal itu selama 694 hari. Apakah sebab yang sebenar, bukan saja pertukaran daripada besi kepada aluminium. Selama 694 hari lewat.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya Yang Berhormat, sebenarnya kelewatan itu adalah daripada prestasi kontraktor yang kurang baik.

Pertamanya- ia masalah untuk mengadakan landasan kapal, apabila dibina di *slipway*, ia hendak turun ke air, itu saja sudah mengambil masa setahun. Tanpa *slipway* itu memang tidak mungkin kapal itu dapat diturunkan. Kontraktor ini juga memang menghadapi banyak masalah kewangan.

Dr. Tan Seng Giaw: Ini *open tender*kah, tender terbuka?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya ini adalah...

Dr. Tan Seng Giaw: ...Tender terbuka, pilih kontraktor yang tidak boleh diharap?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Itu adalah tender terbuka.

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: Yang Berhormat ini adalah tender kita yang ketiga. Kali pertama, harga yang paling murah adalah RM19 juta, harga kedua, paling murah adalah RM12.65 juta. Ini tender yang kita buka kali ketiga iaitu RM11.998 juta. Ini lah sebab kita hendak *meet all the requirements*.

Tuan Pengerusi: Masalahnya pun kapal ini memang kapal eksperimental, kapal pertama yang dibuat tetapi bila buat tender terbuka ini kadang-kadang orang 'campak' harga maknanya 'campak' harga untuk dapat kontrak. Selepas itu, ia tidak ada kemampuan dari segi kewangan. *Due diligence* pun patut dibuat, tengok kekuatan kewangan syarikat yang dapat kontrak itu. Ini juga satu kelemahan dari segi perolehan yang telah dibuat oleh UMT. Sudahlah kapal ini kapal yang *first time, you* tidak ada kepakaran pelayaran, lepas itu *you* buat *tender process, tender term* sudah bertukar, lepas itu *you* pilih kontraktor yang tidak kukuh kewangan.

Dari semua segilah, saya minta maaf, kami dari pihak PAC tidak boleh terima penjelasan seperti ini. Ini jelas menunjukkan kegagalan keseluruhan perolehan ini. Jadi, apa-apa lagi yang Audit hendak tambah lagi?

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Just two questions*. Nombor satu, mengikut Laporan Ketua Audit Negara, SCM yang membuat pengelasan kapal ini tidak merupakan agensi yang original, yang asal dalam kontrak.

■ 1750

Agensi yang asal yang sepatutnya membuat pengkelasan ini adalah Lloyd's Register Group, American Blue Ocean Shipping ataupun DNV, *so it's international agency*. Selepas itu UMT bersetuju untuk melantik SCM kerana SCM merupakan badan pengkelasan kapal tempatan, yang baru diluluskan. Akan tetapi mengikut siasatan daripada pihak Audit, pengarah Syarikat Kay Marine merupakan pemegang syer saham kedua tertinggi dalam syarikat SCM. *So, adakah UMT aware, I mean* mengambil tahu mengenai perkara ini, dan apakah penjelasan daripada pihak UMT.

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: *Pertamanya semasa tender specification* disediakan, kita tidak tahu pun SCM *exist* sebenarnya. Maknanya bukan dalam pengetahuan kami. Kami fikir hanya yang *international* punya sahaja yang *exist*. Kami tidak tahu pun ada yang SCM, yang *local* punya dan dari segi yang melantik SCM adalah terpulang kepada syarikat kapal, kami tidak ada...

Tuan Haji Hasbi Haji Habibollah: Minta maaf ya. Tadi saya tanya jawapan, yang di sebelah tadi mengatakan *certified all the way*-jadi macam mana? Bila mana dia masuk SCM...

Tuan Pengerusi: Akan tetapi kalau cara penyelesaian yang diberikan ini, saya pun khuatir juga mengenai perolehan yang lain yang dibuat oleh pihak universiti. Kalau dalam perkara ini hendak buat *due diligence* kepada syarikat, ini perkara biasa dalam *tender process* tetapi itu pun tidak dibuat dengan rapi.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *More important* Tuan Pengerusi. *Now I'm beginning to be worried because* kalau kita ambil SCM yang Kay Marine ada saham, kita takut *the certification* daripada SCM ini pun mungkin tidak betul. Esok kita tidak hendak 12 orang saintis kita karam di laut...

Tuan Pengerusi: *Not independent.*

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *Not- because* hal *certification* itu macam rumahlah. Kalau kita buat rumah, *foundation* itu yang paling penting.

Tuan Pengerusi: Ini ada unsur-unsur *conflict of interest*kah?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Memang *conflict of interest*.

Tuan Pengerusi: Ada unsur-unsur *bad conflict of interest* tidak? Bukannya *good conflict of interest*, susah saya hendak definisi kan. Ada unsur-unsur permainankah dalam kontrak ini?

Dato' Kamarul Baharin Abbas: Insurans...

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tuan Pengerusi, sebenarnya memang keperluannya apabila *design and build* ini, pihak kontraktor akan mencadangkanlah...

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *...Owner decided* siapa kelas, tidak betul.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Certification.*

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *Certification, owner decides* siapa kita hendak.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Why was it changed half way. Why was the original contract memang Lloyd's dan American Blue Ocean Shipping tetapi half way through the contract- UMT setuju untuk ubah menjadi SCM?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya sebab persetujuan itu dibuat berdasarkan satu permohonan daripada pihak *ship builder* iaitu kontraktor...

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Kenapa UMT lemah sangat ini?

Dato' Kamarul Baharin Abbas: *Are you aware at time that was interest within Kay Marine dengan SCM.*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Sebenarnya memang kita tidak tahulah pada masa pelantikan...

Tuan Pengerusi: Tidak boleh cakap macam itu, *due diligence* kena buat. *In normal tender process, you must do due diligence, check the background of the company, the tenderer. I'm now worried about your whole procurement* punya polisi *in* universiti ini bukan sahaja kapal ini. Kalau kapal ini yang sepatutnya *you* bagi perhatian lebih kerana ia *special*, ini pun *you* tidak bagi perhatian lebih, kalau *procurement* biasalah, saya tidak tahulah. Saya- *anything* kita minta Audit masuklah tengok.

Dato' Kamarul Baharin Abbas: Tuan Pengerusi, *what about the insurance? I mean insurance on the ownership, what is it saying? Which insurance company covers this?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Memang kontraktor ada membuat insuranslah.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Insurans, nilai, *owner* syarikat... [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

Tuan Pengerusi: Kapal ini kira masuk bawah harta kerajaanlah, tidak payah insuranslah. Eh kalau orang yang naik kapal ini, karamkah apa, tenggelam tidak ada insuranskah?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Yang Berhormat Menteri, saya betul merayu Yang Berhormat Menteri kena tengok balik kapal ini. Sebab kita kalau *certificatiomnya* datang daripada SCM, *then* saya minta maaf sungguh-sungguh- saya rasa memang pengurusan UMT ini cukup lemahlah sehingga memberikan saya pemikiran macam ada *deal* pula, *you know*. Jadi- itu setuju! *Steel* kepada aluminium, setuju! Kapal dapat knot kurang, setuju! Segala-galanya setuju!

Kita tahulah program ini sakit tetapi bukan sahaja kontraktor sakit, pengurusan UMT pun memang sakit. Memang cukup sakit.

Jadi saya betul-betul hendak minta Yang Berhormat Menteri, kena tengok balik. Satu- saya bimbang kekuatan kapal itu sendiri apabila tidak *certify*...

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, bolehkah kita memeriksa semula sama ada kapal ini selamat ataupun tidak supaya profesor-profesor ini tidak mengalami kemalangan.

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

Dr. Tan Seng Giaw: Yang Berhormat Menteri kita...

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Kita akan buat *review*lah sepenuhnya supaya keselamatan kapal itu terjamin sebagaimana nasihat daripada Yang Berhormat.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Last question*, berapakah jumlah yang telah pun dibayar dan berapakah yang masih tertunggak sebelum dipotong LAD?

Tuan Pengerusi: Jumlah LAD itu pun ada pertikaian...

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Hukuman yang telah dibayar.

Tuan Pengerusi: Yang telah dibayar, jumlah total pun ada pertikaian. Audit kata mesti lebih-sebelum itu Audit ada apa-apa lain yang hendak dimaklumkan? *I know they are looking for it.*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Setakat ini bayaran yang kita buat adalah RM13.117 juta.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Berapa yang masih belum bayar?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: RM1.267 juta.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Kurang daripada jumlah LAD yang dikira oleh pihak Audit?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Sebenarnya kita mengambil kira tempoh siap itu adalah tempoh siap pada 6 Jun 2012.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Akan tetapi bulan Jun masih belum ada *certification*, kan?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Sebab pada masa itu memang Yang Berhormat, pihak kontraktor ataupun Jabatan Laut hanyalah meluluskan tiga sahaja.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: So, syarat kontrak masih belum dicapai pada masa itu?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Sebenarnya ianya telah dicapai sebab pihak Jabatan Laut juga pada masa itu telah mengeluarkan perakuan.

Tuan Pengerusi: Tidak capailah. *Your contract terms* kata, mesti ada lima *certificate*, Jabatan Laut kata mesti ada *certificate* yang bukan dalam kontrak, so tidak capailah.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ini Tuan Pengerusi- pada awalnya selepas pihak SCM mengesahkan bahawa kapal itu siap hanyalah beberapa sijil sahaja yang dinyatakan. Jadi apabila pihak Audit datang mengaudit semua, dan menyatakan seperti mana dokumen yang ada dalam kontrak itu beberapa sijil dan pihak kontraktor merujuk kembali kepada pihak Jabatan Laut. Selepas mitigasi itu berlaku beberapa bulan, dan pihak Jabatan Laut mengeluarkan kenyataan ataupun pengesahan hanya lima sahaja yang perlu...

Tuan Pengerusi: *You* faham tidak, kalau *you* tidak mengikut syarat kontrak, kalau katakan *you* minta LAD dengan kontraktor, kontraktor boleh kata syarat terma kontrak tidak dipenuhi. *You* hendak *claim* balik the LAD macam mana? Walaupun *you* mendapatkan *certification* daripada Jabatan Laut

yang merupakan *certification* yang lain daripada *certificate* dalam kontrak. Kalau masuk mahkamah, hendak mengambil tindakan mahkamah, *you* kalah tau dari segi kontrak ini.

■ 1800

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *Can we just get a clarification, apakah perbezaan di antara pengiraan LAD daripada pihak Audit dengan pengiraan LAD daripada pihak UMT? Audit gunakan tarikh 18 Oktober. Pihak UMT gunakan tarikh 6 Jun. So, what is the difference?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Seperti mana yang saya jelaskan tadi Yang Berhormat, pada masa Audit datang itu, ia ada beberapa perbezaan pandangan berkaitan dengan keperluan persijilan yang sepatutnya dipatuhi untuk kapal itu layak belayar dan beroperasi.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *The sijil that was obtained only at 18 October, the cargo sijil. So the cargo Sijil Layak Belayar hanya didapati pada 18 Oktober.*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: So kalau sebelum Oktober, tidak layak belayar. *Is that correct?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Bukan. Itu adalah pandangan Audit. Kalau saya boleh merujuk pada surat-surat di belakang ini Yang Berhormat, pengesahan-pengesahan daripada pihak Jabatan Laut, sebenarnya mitigasi itu berlaku di antara pihak kontraktor dengan pihak Jabatan Laut.

Tuan Pengerusi: Itu saya hendak tanya tadi. Kalau syarat dalam kontrak kata dia hendak sijil yang lain baru penuhi syarat. Bukan sijil yang Jabatan Laut luluskan itu. Sekarang ini *you* sudah terima kapal itu, sudah belayar. Selepas itu *you* hendak kenakan LAD kepada syarikat ini. Syarikat ini kalau masuk mahkamah, dia boleh kata, "*Kita belum deliver lagi*" ataupun syarat ini *you* sudah terima kapal itu, maknanya syarat dalam kontrak sudah luput, *you* sudah terima, kita tidak payah bayar LAD. *You* faham atau tidak apa saya cakap?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Saya faham.

Tuan Pengerusi: Apa syarat dalam kontrak mesti dipenuhi supaya *hand over* itu *complete*... [Disampuk] [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara] Akan tetapi daripada segi kontrak, kalau ada *dispute* daripada segi kontrak, macam bayaran LAD ini, kalau syarikat masuk *court*, dia *challenge*, *you* sudah kalah tahu? Pasal *you* sudah terima kapal itu.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: ...Terima Tuan Pengerusi dan tarikh itu adalah...

Tuan Pengerusi: *You* hendak *claim* balik LAD macam mana?

Tuan Tony Pua Kiam Wee: *They're just claiming RM1.27 the smaller amount. They are not claiming the amount that the Audit says they should claim.*

Tuan Pengerusi: *So, the point is there, there is some lost there.*

Tuan Tony Pua Kiam Wee: Adakah pihak UMT tidak akan menuntut LAD tambahan seperti apa yang disebutkan oleh pihak Audit?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Begini Tuan Pengerusi, kita pun kena berlaku adil juga dengan pihak kontraktor.

Tuan Pengerusi: *[Ketawa]* Tidak payah cerita berlaku adil. Ya! Allah...

Seorang Ahli: *But compliance.*

Tuan Pengerusi: *Ya.*

Seorang Ahli: *Contract compliance!*

Tuan Pengerusi: Dalam soal perolehan, *you* tidak boleh tidak cerita pasal adil atau tidak adil. Bila *you* sudah *agree contract*, sudah salam tangan, adillah itu. Maknanya, "*Ini saya punya offer, you terima*". Adillah. Macam mana lagi *you* sebagai *owner*, *you* hendak berlaku adil kepada kontraktor. Kontraktor sudah terima.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tidak, maksudnya tadi pertikaian di antara pihak Audit dan UMT seperti mana yang dikatakan oleh pihak Yang Berhormat tadi, kita mengharapkan tempoh siap itu adalah 7 hari bulan sebab dalam kontrak itu pun memang kita sebut juga Tuan Pengerusi. Selain daripada sijil-sijil yang dinyatakan, pihak kontraktor juga perlu dan mesti mematuhi keperluan *local authority* ini atau pihak berkuasa yang...

Tuan Tony Pua Kiam Wee: "Selain daripada", bukan "atau".

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya.

Tuan Tony Pua Kiam Wee: ...Selain daripada sijil-sijil yang diperlukan, kontraktor juga perlu mematuhi peraturan-peraturan dan sijil-sijil lain pihak berkuasa tempatan, *local*. Selain daripada tidak bermaksud kalau kita patuh kepada yang *local*, yang lain tidak kira.

Tuan Pengerusi: Yang Berhormat Petaling Jaya Utara, dalam kontrak ya? Atau termasuk dalam kontrak?

Okeylah, saya hendak pendekkan cerita ini. Kalau kita beri markah kepada UMT untuk soal perolehan ini, memang *fail*lah. Jadi, ada soalan lain?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Saya cuma hendak beritahu apa yang Yang Berhormat PJU tadi, saya rasa apa yang Audit hendak minta *the difference LAD, impossible to get because* UMT sudah terima kapal itu. *So the LAD will stop there*. Cuma kita mempertikaikan tarikh penerimaan, kita rasa dengan tarikh penerimaan UMT itu berbeza- *whether they want to claim or not, I don't think they can. In fact if they want to claim, I don't think they can claim because* dia sudah terima kapal itu maka habislah kontrak itu.

Tuan Pengerusi: *Okay, from the start*, ada soal percanggahan daripada segi syarikat yang buat kapal itu dengan syarikat yang beri *certification, certify* kapal itu, sudah timbul keraguan.

Selepas itu sampai *last* sekali hendak bayar LAD pun, ada pula kita kena berlaku adil kepada kontraktor. Sebab itu timbul tanggapan bahawa ada 'pakatan' ini- oh *sorry!* Salah perkataan [*Ketawa*] Dalam kontrak ini... [*Disampuk*] Okey, okey. Tarik balik "pakatan"...

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Okey Tuan Pengerusi, hendak tanya ini, ingin hendak tahulah ya. Untuk kapal ini, berapa peruntukan yang diberikan oleh kerajaan untuk membina kapal ini? Kewangan yang diberikan kepada UMT... [*Disampuk*] *Whether can you- how much* peruntukan daripada kerajaan?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Siling yang ditetapkan adalah RM12.5 juta sahaja.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Okey, tadi ada kalau tidak silap *you mentioned something* yang akan dibayar RM13 juta lebih. *That extra money* dari mana?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Sebenarnya, kos tambahan itu tidaklah menyebabkan siling peruntukan keseluruhan. Di sebalik projek kapal ini juga, kita ada juga banyak lagi projek-projek yang dilaksanakan di bawah peruntukan pembangunan Rancangan Malaysia Kesembilan.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Oh! *it is a pool.*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya, *pool.*

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *It is? You consider the* peruntukan dalam satu *pool?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Ya, *pool.* Maknanya kita pun tidak meminta peruntukan tambahan.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Ya, tetapi *you* ambil duit orang lainlah RM600,000 itu.

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: [*Ketawa*] Ya, lah.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *You* ambil duit *security guard* tadi, *you* ambil makanan universiti [*Ketawa*]

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Bukan begitu Yang Berhormat. Sebenarnya kita diperuntukkan...

Tuan Pengerusi: ...Jawatan lain [*Ketawa*]

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Ini peruntukan- boleh buat [*Ketawa*]

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Itulah nasib tidak termasuk harga *slipway* lagi [*Ketawa*]

Puan Ong Swee Leng: Tuan Pengerusi, *the ceiling* peruntukan as *what UMT* katalah RM12.5 millions *but* kos asal bagi membina kapal ini *is RM11.99 millions, and then there is two EOT because, one-* tukar badan kapal itu, dan satu lagi- melengkapkan *additional equipments to the ship that is about RM2.4. So overall the ship is now cost RM14.39 millions.*

Tuan Pengerusi: Adakah *statement* ini betul?

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *Before deducting LAD?*

Puan Ong Swee Leng: *Is the total cost. Ya, before...*

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *Before deducting LAD?*

Puan Ong Swee Leng: Ya.

Seorang Ahli: *Final cost?*

Puan Ong Swee Leng: *Final cost is RM14.39 millions.*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Okey Yang Berhormat...

Puan Ong Swee Leng: *So final adjustment with the...*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tuan Pengerusi, sebenarnya kos untuk melengkapkan kapal itu dengan peralatan saintifik, sebenarnya memang kita letak di bawah butiran perbekalan peralatan saintifik dan juga ICT dalam senarai projek-projek yang diluluskan oleh kerajaan kepada UMT. Cuma apa yang kita buat, *instead* kita buat secara berasingan, jadi mungkin akan timbul pula masalah daripada segi pemasangan itu. Jadi kita buat itu sebagai arahan pinda kerja kepada kontraktor ini.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi pada awalnya *you* keluarkan tender, *complete* semua. Maksudnya *deliver equipment* dengan kapal sekali, bukan? Maksudnya *you* sudah buat perolehan ini secara keseluruhan, badan kapal dengan peralatan sekalilah. Akan tetapi sekarang ini daripada sepatutnya RM11.99 juta sudah jadi RM14.3 juta. Betul atau tidak betul?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Begini Tuan Pengerusi, sebenarnya tender ini adalah untuk badan kapal sahaja dan kos siling yang diperuntukkan RM12.5 itu adalah hanya untuk badan sahaja.

■ 1810

Prof. Dr. Noor Azhar bin Mohamed Shazili: Badan dan peralatan yang diperlukan untuk belayar iaitu komunikasi, radar dan sebagainya. Itu memang termasuk dalam kapal. Yang lain-lainnya ini tadi adalah peralatan saintifik seperti...

Tuan Pengerusi: Jabatan Audit, betulkah *statement* dari UMT?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Jabatan Audit jangan *confuse* kan kita pula.

Tuan Pengerusi: Ya.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: *There are two difference. One is* kerja-kerja kapal yang kita beri kepada kontraktor itu, *and the other one is*, peralatan untuk kita hendak *check* laut kita ini.

Puan Ong Swee Leng: ...Kita dapat itu- *there is two* arahan perubahan kerja. Satu adalah pertambahan kos RM2.4 ini. *The equipment is* kalau kata APK2 ini is RM1.13 *million*, bukan?

Dato' Seri Ir. Dr. Zaini bin Ujang: RM1.112 *million*.

Puan Ong Swee Leng: RM1.12 *million?*

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tuan Pengerusi, kalau kata kita tidak buat pinda kerja nombor dua ini pun, *at the latest stage*, kita kena lengkapkan juga kapal ini dengan peralatan saintifik.

Tuan Pengerusi: Soal sekarang ini kita hendak bezakan apa yang dilengkapkan kepada kapal dengan apa yang ditambah kepada kapal selepas kapal siap, bukan? Ia untuk kita tahu bahawa perolehan yang sebenarnya, yang saya katakan tadi, bila *deliver the whole ship plus the communication equipment*, semua itu, itu berapa jumlahnya dengan berapa banyak *cost overrun* yang sebenarnya kepada kapal itu? Soal peralatan tambahan RM1.137 juta, itu asingkanlah.... [Disampuk]

Kalau tadi ikut Jabatan Audit Negara cakap, kalau betul- RM14.3 juta tolak RM1.13 juta pun sudah RM13.27 juta. Maknanya, RM13.27 juta *minus* RM11.99 juta maknanya kapal ini sudah RM1.4 *million cost overrun*. betul atau tidak?

Ir. Haji. Mohd Zaideen bin Yusoff: Tuan Pengerusi, cuma kos yang *overrun* itu hanyalah pertukaran daripada besi kepada aluminium sahaja sebab yang peralatan saintifik seperti mana yang Tuan Pengerusi katakan tadi itu memang sudah ada sebenarnya. Cuma kita buat bersekali.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Kalau macam itu, *come in not too bad* pula. Kalau RM13 juta *final cost*, tolak kita ada LAD RM1.13 juta tadi, kita boleh *deduct* balik. Kita masih boleh- *the whole payment* ini berapa?... [Disampuk] RM1.26 juta, so RM13 juta *minus* RM1 juta jatuh kepada RM12 *million something*. So, ia ada RM300,000 ke RM400,000 sahajalah, silap.

Tuan Pengerusi: Akan tetapi kalau mereka *sue* semula UMT tentang duit itu, *you* bayar LAD, macam mana?

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Tidak, dia kira LAD *until June*.

Tuan Pengerusi: Sekarang ini hendak tolaklah. *You assume that the contractor will not contest your LAD* punya *figure*, bukan? *But if the contractor does not contest the LAD* punya *figure*. Kalau mereka *contest*, *I think the chances are- you also may lost that case in court*.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Kalau Jun punya akaun itu...

Datuk Dr. Madinah binti Mohamad: Yang Berhormat, saya lihat dengan nyata kelemahan yang berlaku dalam pengurusan projek ini di pihak UMT dan sebagaimana yang dicadangkan tadi, kementerian sebagai *over side ministry* mesti juga memantau. Ini kerana *every month* KSU mempengerusikan Mesyuarat Jawatankuasa Tindakan Pembangunan Kementerian di mana semua projek sebegini dilaporkan, sama ada projek *physical* atau *non physical*. Jadi, dari mula lagi *I think the guidance must be given by the ministry* dan kita tidak boleh lepas terus kepada setiap- *at the moment* kita- VC merupakan *Superintending Officer* bagi setiap projek, dan mereka memang *accountable*. Akan tetapi *over side* itu *comes from the ministry*.

So, I think the role by the ministry is critical moving forward untuk beri *that guidance* because kita jangan *expect* semua IPTA memahami benar-benar prosedur *procurement* kerana *this is governs*

by MoF. Kementerian is the one that is knowledgeable. So, kita akan provide that guidance, dan di sini kita perlu akuilah memang terdapat banyak kelemahan...

[Gangguan sistem pembesar suara]

To me, kalau kita faham takrif kontrak, bila kita terlibat, kita must be suspicious enough to investigate- why was there are a request to change? So, a lot of lesson learnt here, which the ministry will take up. Thank you.

Tuan Pengerusi: ...But I am sorry- Vice Chancellor or VC ya. Saya rasa TNC memang kena buat celahan kepada VC, dan Timbalan VC dalam perkara ini kerana ini memang betul-betul failure. I hope you understand the implication.

Prof. Emeritus Dato' Dr. Ibrahim bin Komoo: Saya faham sepenuhnya tetapi jangan kaitkan projek ini dengan semua sekali perolehan yang kita buat selepas projek ini sebab saya berada di sana baru dua tahun dan semua perolehan ini berlaku empat tahun yang lepas. Sejauh mana yang saya boleh, semua perolehan-perolehan yang di bawah tanggungjawab saya memang saya lihat dengan teliti dan tidak langsung memberikan pertimbangan terhadap pertukaran kontrak dan sebagainya. Jadi, ini hanya mengurus satu kontrak yang telah pun sampai di bahagian akhir.

Tuan Pengerusi: Jadi, kita kena panggil VC yang sebelum Datuk.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Lebih daripada itu Tuan Pengerusi. Saya hendak cadangkan untuk kebaikan kita bersama, ada benda yang kita memang tidak mahir. So, lebih baik kita cari orang yang mahir, JKR kah atau sesiapa sahaja yang lebih mahir untuk mengendalikan projek-projek yang unik sebegini. Kalau tidak macam inilah, sayang. Imej UMT itu terjejas hanya kerana satu, dua kesilapan begini.

Datuk Dr. Madinah binti Mohamad: Minta maaf Tuan Pengerusi, JKR memang tidak mahir. Bukan sahaja dalam projek ini, projek design and build bangunan UPSI yang menjadi isu Jabatan Audit yang terkini, JKRI lah yang buat yang baru.

Tuan Pengerusi: Yang Berhormat Limbang bekas engineer JKR.

Beberapa Ahli: [Ketawa]

Datuk Dr. Madinah binti Mohamad: Saya berpandangan, Jabatan Laut sepatutnya telah dirunding. Ya, Jabatan Laut.

Tuan Pengerusi: Itu kita boleh ambil kira dalam laporan kita.

Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Pengerusi kena cakap [Ketawa]

Tuan Pengerusi: Itu kita boleh pertimbangkan. Ada lagi pandangan-pandangan lain?...

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Yang Berhormat, I think it is an issue of good governance, will follow through seperti saya katakan tadi Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu katakan, we should undertake to study the safety and compliance, we will take the task.

Tuan Pengerusi: Terima kasih. Ada soalan-soalan lain? Kalau tidak ada saya rasa- minta maaf Dato' Seri, lama sangat kita minta Dato' Seri hadir di sini. Walaupun bukan dalam bidang tugas Dato' Seri tetapi kami di PAC ini...

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: Semua bawah KPM, tugas saya.

Beberapa Ahli: *[Ketawa]*

Tuan Pengerusi: Kita hargailah apa orang kata ini...

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

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: *...In Terengganu, it is over [Ketawa]*

Beberapa Ahli: *[Ketawa]*

Tuan Pengerusi: ...Isu kapal ya.

Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir: Kita pun dengar tahun 2009, itu yang cakap lebih itu. Kalau tahun 2006, takut Datuk yang atur itu *[Ketawa]*

Tuan Pengerusi: Jadi, kita ucapkan terima kasih kepada Dato' Seri kerana telah memberikan keprihatinan yang tinggi mengenai kedua-dua perkara yang telah dibincangkan pada hari ini. Kita terima saranan ataupun azam untuk nak membetulkan dan menambahbaikkan prosedur dan juga tatacara kerja di kementerian.

Kami juga ucapkan terima kasih kepada kedua-dua KSU, Datuk Dr. Madinah dan Dato' Seri Ir. Dr. Zaini yang telah sudi datang pada hari ini. Kita haraplah- *moving forward, government will be more humble* macam apa yang berlaku pada hari ini. Dato' dengan KSU-KSU telah- *you admit there is a mistake, there is weakness but the whole idea is to improve on what we have today*, demi kepentingan rakyat. Jadi ,saya ucapkan terima kasih Dato' ya.

Dato' Seri Haji Idris Jusoh: *Alright.*

Tuan Pengerusi: Terima kasih.

[Mesyuarat ditangguhkan pada pukul 6.20 petang.]

DOKUMEN PEMBENTANGAN



KEMENTERIAN
PENDIDIKAN
MALAYSIA



UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU

Perolehan Kapal Latihan & Penyelidikan 'RV Discovery' Universiti Malaysia Terengganu

UMT
Taman Penyelidikan Alam
www.umt.edu.my

ISI KANDUNGAN

Perolehan Kapal Latihan dan Penyelidikan
RV Discovery

Penemuan Audit

Tindakan Penyelesaian

Perolehan Kapal RV Discovery

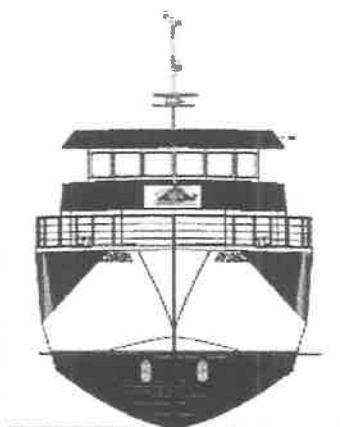
Latar Belakang

- ❑ Peruntukan RMK-9
 - RM12.5 juta
- ❑ Skop projek diluluskan oleh EPU
- ❑ Kontrak Secara 'Reka dan Bina'

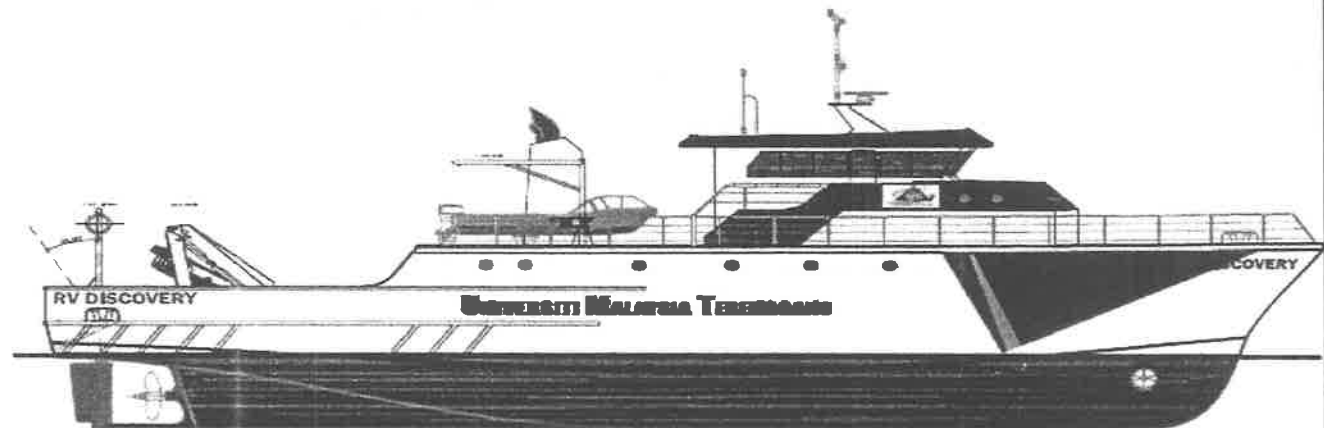
Pelan RV Discovery

35 METER TRAINING RESEARCH VESSEL

PROPOSAL 03



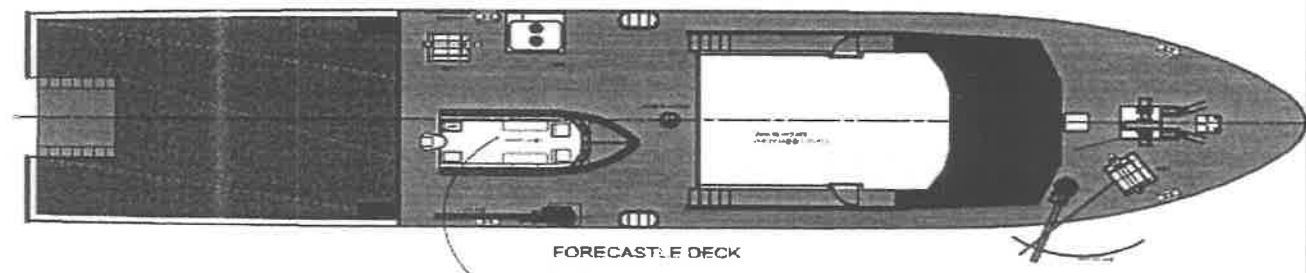
FRONT VIEW



PROFILE



REAR VIEW



FORECASTLE DECK

Gambar RV Discovery





Terengganu Berhad
www.terengganu.gov.my



Unit Penyelidikan Alam
www.iamt.edu.my

Penggunaan Peralatan Saintifik Di Atas Kapal RV Discovery





Amn Menyelidikan Alam
www.uit.edu.my

Kronologi Proses Perolehan

- ❑ Tawaran Kali Pertama (Tender Terbuka) - 27 November 2006
 - Harga terendah RM19.18 juta
 - Tidak diterima kerana melebihi peruntukan

- ❑ Tawaran Kali Kedua (Cadangan Rundingan Terus) - 28 Ogos 2007
 - Harga terendah RM12.65 juta
 - Cadangan tidak diluluskan MOF

- ❑ Tawaran Kali Ketiga (Tender Terbuka) - 20 Mei 2008
 - Harga terendah RM11.989 juta
 - Tawaran Kay Marine Sdn. Bhd. diterima

Maklumat Am Kontrak

Nama Kontraktor	Kay Marine Sdn. Bhd. Lot 2650 & 2651, Bukit Tumbuh P.O. Box 92 20100 Kuala Terengganu Terengganu
Kod Pendaftaran	190299 (Pembuat Bot dan Kapal), Kelas DD ke atas
Harga Kontrak	RM11,989,000.00
Tarikh Mula	8 September 2008
Tarikh Siap Asal	22 Mac 2010

Notis Perkapalan Jabatan Laut Malaysia (JLM)

- ❑ Pembinaan kapal perlu dikelaskan dengan Badan Pengkelasan Kapal yang diiktiraf bagi menyemak, meluluskan sebahagian pelan dan manual kapal, menjalankan pemeriksaan ke atas kapal serta mengeluarkan sebahagian sijil statutori Kapal Berdaftar Malaysia.

➔ Ships Classification Malaysia Sdn. Bhd. (SCM) adalah badan yang dilulus dan diiktiraf oleh JLM dan Kementerian Pengangkutan Malaysia.
(Hanya satu sahaja syarikat tempatan)

Skop Pengauditan

- ❑ Meliputi aspek perancangan, pelaksanaan dan pemantauan terhadap pengurusan perolehan kapal penyelidikan dan latihan.
- ❑ Bagi tempoh 2008 hingga bulan Jun 2013.

Penemuan Audit

1

- Prestasi Pelaksanaan Proyek

2

- Prestasi Kewangan

3

- Prestasi Kontraktor Tidak Memuaskan

4

- Perubahan Kerja Dilaksanakan Sebelum Kelulusan APK

Penemuan Audit

5

- Syarat Perjanjian Tidak Dipatuhi

6

- Kualiti Pembinaan Kapal

7

- Kecacatan Kapal Tidak Dibaiki

8

- Penyelidikan Yang Dirancang Tidak Dapat Dilaksanakan

Penemuan Audit

9

- Peralatan Penyelidikan Tidak Digunakan

10

- Pelantikan Badan Pengkelasan Kapal Oleh Kontraktor

11

- Pemantauan & Penyeliaan Projek Tidak Memuaskan

1

Prestasi Pelaksanaan Projek

Kos Tambahan

Kelewatan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian														
1.	<p>Prestasi Pelaksanaan Projek</p> <p>Berdasarkan justifikasi yang dikemukakan oleh kontraktor, UMT hanya meluluskan lanjutan masa selama 114 hari bermula 23 Mac 2010 hingga 14 Julai 2010.</p> <p>Kontraktor masih tidak dapat menyempurnakan pembinaan kapal mengikut lanjutan masa yang diberi walaupun peratusan kerja belum selesai hanya 8.72%.</p>	<p>Maklumat kontrak adalah seperti berikut:-</p> <table border="1" data-bbox="1234 528 2004 1453"> <thead> <tr> <th data-bbox="1234 528 1653 655">No. Kontrak</th> <th data-bbox="1653 528 2004 655">UMT/PEMB/ 33/04/2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1234 655 1653 735">Tarikh Mula Kerja</td> <td data-bbox="1653 655 2004 735">8 Sept 2008</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1234 735 1653 815">Tarikh Siap Asal</td> <td data-bbox="1653 735 2004 815">22 Mac 2010</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1234 815 1653 943">Lanjutan Masa No. 1</td> <td data-bbox="1653 815 2004 943">23 Mac 2010 – 14 Julai 2010</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1234 943 1653 1070">Tarikh Siap Sebenar</td> <td data-bbox="1653 943 2004 1070">7 Jun 2012</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1234 1070 1653 1310">Tarikh Jabatan Laut Malaysia batalkan kelulusan pengecualian</td> <td data-bbox="1653 1070 2004 1310">21 Januari 2013</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1234 1310 1653 1453">Tarikh Pembatalan CPC</td> <td data-bbox="1653 1310 2004 1453">24 Februari 2013</td> </tr> </tbody> </table>	No. Kontrak	UMT/PEMB/ 33/04/2008	Tarikh Mula Kerja	8 Sept 2008	Tarikh Siap Asal	22 Mac 2010	Lanjutan Masa No. 1	23 Mac 2010 – 14 Julai 2010	Tarikh Siap Sebenar	7 Jun 2012	Tarikh Jabatan Laut Malaysia batalkan kelulusan pengecualian	21 Januari 2013	Tarikh Pembatalan CPC	24 Februari 2013
No. Kontrak	UMT/PEMB/ 33/04/2008															
Tarikh Mula Kerja	8 Sept 2008															
Tarikh Siap Asal	22 Mac 2010															
Lanjutan Masa No. 1	23 Mac 2010 – 14 Julai 2010															
Tarikh Siap Sebenar	7 Jun 2012															
Tarikh Jabatan Laut Malaysia batalkan kelulusan pengecualian	21 Januari 2013															
Tarikh Pembatalan CPC	24 Februari 2013															

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	Prestasi Pelaksanaan Projek	Perakuan Siap Kerja yang baharu (CPC) telah ditetapkan pada 18 Oktober 2013 selepas semua kecacatan dan keperluan persijilan untuk pelayaran telah dipatuhi dan telah dikeluarkan kepada kontraktor melalui perakuan Ruj: UMT/PEMB/100-52/1/1/1 Jld. 5 (11) bertarikh 11 November 2013.

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Prestasi Pelaksanaan Projek</p> <p>UMT telah mengeluarkan Perakuan Tidak Siap Kerja kepada kontraktor bermula 15 Julai 2010 hingga 6 Jun 2012 iaitu kelewatan penyiapan selama 694 hari.</p> <p>Kontraktor telah dikenakan denda dan ganti rugi berjumlah RM1,826.30 sehari menjadikan denda keseluruhan berjumlah RM1.27 juta.</p>	<p>Kelewatan penyiapan dan APK No. 1 yang diberikan kepada kontraktor disebabkan perubahan skop asal iaitu bahan badan kapal daripada besi kepada aluminium berjumlah RM1,274,332.</p> <p>APK No.2 adalah untuk pemasangan peralatan kajian saintifik berjumlah RM1,122,000 menggunakan siling dan peruntukan Pembekalan Peralatan Makmal dan ICT di bawah RMK-9.</p> <p>Kelewatan juga timbul akibat daripada mitigasi pensijilan untuk belayar.</p>

Isu Kelewatan

❑ Perakuan Kelambatan dan Lanjutan Masa (EOT) No. 1

- Diluluskan 114 hari: 23 Mac hingga 14 Julai 2010

Sebab:

- ✓ Kelewatan penghantaran bahan aluminium (APK No. 1)

Isu Kelewatan

- ❑ **Kontraktor dikenakan denda kelewatan (Liquidated and Ascertained Damages - L.A.D)**
 - Dari 15 Julai 2010 hingga 6 Jun 2012
 - RM1,826.30 x 694 hari

Jumlah Denda L.A.D
RM1,267,452.20

Punca Kelewatan

- ✓ Pembinaan landasan pelancaran kapal (12 bulan)
- ✓ Prestasi dan keupayaan kewangan kontraktor

**Prestasi Kontraktor
Kurang Memuaskan**

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.	<p>Pada pendapat Audit, pembinaan kapal yang tidak dapat disiapkan dalam tempoh masa yang diberi dan tidak mengikut peraturan International Maritime Organisation dan Jabatan Laut telah menjejaskan objektif perolehan kapal untuk aktiviti penyelidikan serta latihan UMT.</p>	<p>Jabatan Laut Malaysia telah menarik balik kelulusan pengecualian terhadap Kapal RV Discovery UMT melalui surat bertarikh 21 Januari 2013.</p> <p>Akibat daripada itu, UMT juga telah menarik balik penerimaan Kapal RV Discovery pada 24 Feb 2013 dan menyerahkan semula kapal tersebut kepada kontraktor.</p> <p>Susulan daripada itu, Jabatan Laut Malaysia telah mengesahkan dan menetapkan hanya sijil berikut yang diperlukan oleh Kapal Discovery untuk layak beroperasi:-</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.		<ul style="list-style-type: none"> i. International Tonnage Cert (ITC) 1969 (Sijil telah dikeluarkan pada 14 Jun 2012) ii. International Line Load Cert (ILLC) 1966 (Sijil telah dikeluarkan pada 14 Jun 2012) iii. Cargo Ship Safety Construction (Non-Convention) iv. Cargo Ship Safety Equipment (Non-Convention) v. Cargo Ship Safety Radio (Non-Convention) <p>Sijil (iii), (iv) dan (v) telah dikeluarkan oleh Badan Pengkelasan Kapal, Ship Classification Malaysia (SCM) pada 18 Oktober 2013.</p>

Penerimaan Kapal

- ❑ Tarikh Siap Sebenar: 7 Jun 2012
 - Memenuhi keperluan sijil/kelulusan pelayaran:
 - ✓ International Tonnage Cert (ITC) 1969
 - ✓ International Load Line Cert (ILLC) 1966
 - ✓ Kelulusan pengecualian Jabatan Laut Malaysia beroperasi sehingga Beaufort 6.
(Telah lulus Skala Beaufort 5 seperti spesifikasi dalam Perjanjian Kontrak)

Pembatalan Kelulusan Penerimaan Kapal

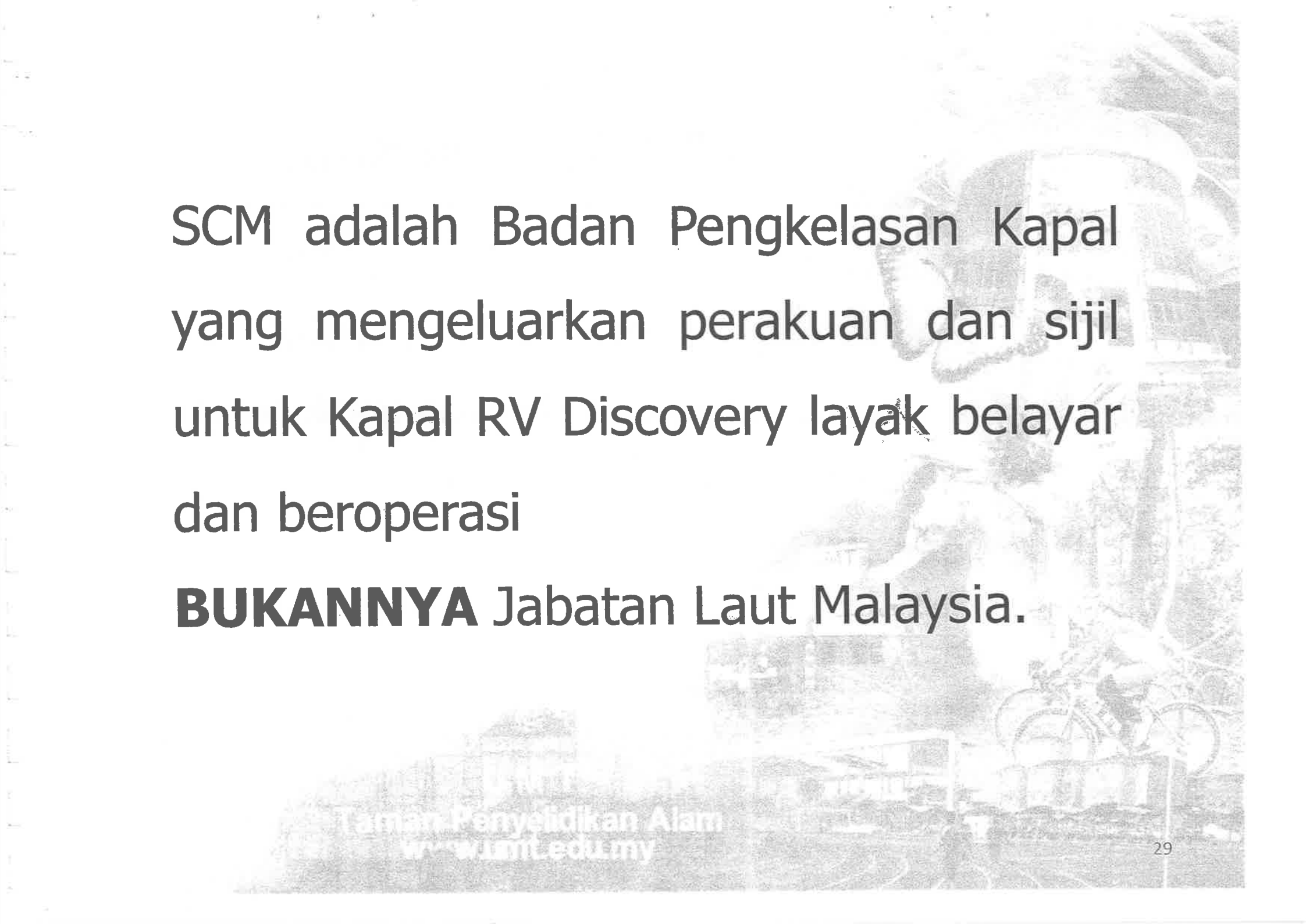
- ❑ UMT serah semula kapal kepada kontraktor pada 24 Februari 2013

Sebab:

- ✓ Pembatalan kelulusan Skala Beaufort 6 oleh Jabatan Laut Malaysia pada 21 Januari 2013
- ✓ Tiada Sijil Penumpang (Passenger Certificate) dan International Sewage Pollution Prevention Certificate [Keperluan yang dinyatakan oleh pihak Audit untuk kapal layak beroperasi]

Keperluan Sijil Sebenar

- ❑ Jabatan Laut Malaysia menetapkan sijil-sijil berikut untuk RV Discovery layak beroperasi:-
 - ✓ International Tonnage Cert (ITC) 1969
 - ✓ International Load Line Cert (ILLC) 1966
 - ✓ Cargo Ship Safety Construction (Non-Convention)
 - ✓ Cargo Ship Safety Equipment (Non-Convention)
 - ✓ Cargo Ship Safety Radio (Non-Convention)



SCM adalah Badan Pengkelasan Kapal yang mengeluarkan perakuan dan sijil untuk Kapal RV Discovery layak belayar dan beroperasi

BUKANNYA Jabatan Laut Malaysia.

Penerimaan Semula Kapal

- ❑ Perakuan Siap Kerja yang baharu (CPC) telah ditetapkan pada 18 Oktober 2013 selepas semua kecacatan dan keperluan persijilan untuk pelayaran telah dipatuhi dan telah dikeluarkan kepada kontraktor.
- ❑ Semua pengesahan dan perakuan persijilan dikeluarkan oleh SCM sepertimana ketetapan Jabatan Laut Malaysia.

2

Prestasi Kewangan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Prestasi Kewangan</p> <p>Mengikut Surat Pekeliling Kementerian Pengajian Tinggi Bil. 1 Tahun 2008, UMT perlu memastikan setiap siling perbelanjaan pembangunan tidak melebihi siling RMK9 yang telah diperuntukkan. Sekiranya perbelanjaan pembangunan melebihi siling, UMT perlu membuat penyelarasan dengan mengambil langkah yang sesuai.</p>	<p>Siling peruntukan yang telah diluluskan adalah sejumlah RM12.5 juta untuk perolehan kapal sahaja.</p> <p>APK No. 1 berjumlah RM1,274,332 adalah perubahan bahan badan kapal dari besi kepada aluminium di bawah peruntukan pembinaan kapal.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Prestasi Kewangan</p> <p>Siling peruntukan yang ditetapkan oleh Unit Perancangan Ekonomi (UPE) bagi perolehan kapal UMT adalah sejumlah RM12.5 juta. Nilai kontrak asal perolehan kapal UMT adalah RM11.99 juta. Pojek ini mempunyai 2 perubahan kerja bernilai RM2.40 juta dan menjadikan nilai kontrak sebenar RM14.39 juta.</p>	<p>Manakala APK No. 2 untuk pemasangan peralatan kajian saintifik berjumlah RM1,122,000 adalah menggunakan siling dan peruntukan Pembekalan Peralatan Makmal dan ICT di bawah RMK-9. Semua kos ini tidak melebihi siling keseluruhan Peruntukan Pembangunan RMK-9 yang telah diluluskan kepada UMT.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.	Sehingga Disember 2012, Audit mendapati UMT telah memperakukan 9 pembayaran interim berdasarkan kemajuan kerja kontraktor berjumlah RM13.86 juta.	APK No. 2 dimasukkan ke dalam skop pembinaan kapal untuk tujuan penyelarasan kerja pemasangan yang mungkin akan menyebabkan masalah kerja ubahsuai dan kos tambahan jika dilaksanakan selepas kapal disiapkan dan diserahkan.

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
4.	<p>Pembayaran sebenar yang dibuat oleh UMT kepada kontraktor setelah ditolak denda dan ganti rugi adalah berjumlah RM13.17 juta menjadikan denda dan ganti rugi yang telah dibayar adalah sejumlah RM690,680.</p> <p>Pada pendapat Audit, perancangan projek pembinaan kapal yang tidak teliti menyebabkan perbelanjaan bagi perolehan kapal melebihi siling peruntukan yang diluluskan oleh UPE dan Kementerian Kewangan.</p>	<p>Tempoh waranti untuk peralatan tersebut juga adalah sama dengan kapal dan ditanggung sepenuhnya oleh Kay Marine Sdn. Bhd.</p>

Isu Kos Tambahan

□ Arahan Perubahan Kerja (APK) No. 1 – RM1,274,332.00

(Kelulusan Jawatankuasa Perolehan B UMT)

- Perubahan bahan badan kapal daripada besi kepada aluminium

Sebab:-

- ✓ Tidak berkarat
- ✓ Tidak perlu dicat
- ✓ Tidak terhakis
- ✓ Ringan
- ✓ Kurang kos bahan api

**Kos Penyelenggaraan
Rendah**

Isu Kos Tambahan

❑ **Arahan Perubahan Kerja (APK) No. 2 – RM1,122,000.00**

(Kelulusan Jawatankuasa Perolehan B UMT)

- **Pembekalan dan Pemasangan Peralatan Kajian Saintifik**
 - Pembelian telah dirancang dalam Peruntukan Peralatan Makmal dan ICT RMK-9

Sebab:

- ✓ Mengelakkan kerja ubahsuai serta kos tambahan untuk kerja pemasangan peralatan
- ✓ Tempoh waranti peralatan bersama dengan kapal
- ✓ Memastikan aktiviti pengajaran/pembelajaran, latihan dan penyelidikan berfungsi dengan sempurna

Kos Keseluruhan

Kos Asal Kontrak	RM 11,989,000.00
APK No. 1	RM1,274,332.00
APK No. 2	RM1,122,000.00
Jumlah	RM 14,385,332.00
Tolak Kos Denda	RM 1,267,452.20
Jumlah Bayaran	RM 13,117,878.80

Kos keseluruhan tidak melebihi kos siling RMK-9 yang diperuntukkan kepada UMT.

3

Prestasi Kontraktor Tidak Memuaskan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Prestasi Kontraktor Tidak Memuaskan - Pemasangan Balast Kekal Tidak Mematuhi Kehendak International Maritime Organisation</p> <p>Kontraktor telah melaksanakan pemasangan balast kekal seberat 15 tan ke atas kapal RV Discovery seperti cadangan pereka bentuk kapal. Keperluan pemasangan balast kekal ini telah disahkan melalui pelaksanaan inclining test pertama pada 10 Ogos 2011.</p>	<p>Semua sijil untuk kapal RV Discovery belayar dan layak beroperasi telah dikeluarkan oleh SCM sepertimana yang telah ditentukan oleh Jabatan Laut Malaysia. Semua prosedur dan keperluan telah dipatuhi.</p> <p>Penambahan balast kekal telah diluluskan oleh Badan Pengkelasan Kapal (SCM) dan dimasukkan di dalam "Final Stability Booklet".</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Prestasi Kontraktor Tidak Memuaskan - Pemasangan Balast Kekal Tidak Mematuhi Kehendak International Maritime Organisation</p> <p>Bagaimanapun, menurut pegawai Jabatan Laut, stability booklet yang dikemukakan oleh kontraktor tidak mempunyai butiran mengenai penempatan balast kekal seberat 15 tan.</p> <p>Oleh itu, penambahan balast kekal adalah tidak mematuhi peraturan IMO.</p>	<p>Jabatan Laut Malaysia mengesahkan "Final Stability Booklet" yang telah disahkan oleh SCM tidak perlu lagi mendapat kelulusan Jabatan tersebut kerana kapal RV Discovery UMT di bawah pengawasan SCM.</p> <p>Rujukan surat bertarikh 18 September 2013, Ruj: Bil (34) dlm IPL6000/2538.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.	<p>Pembatalan Pengecualian Dari Keperluan International Maritime Organisation Resolution - Code of Intact Stability</p> <p>Jabatan Laut telah meluluskan pengecualian beroperasi sehingga Beaufort Wind Force skala 6 kepada kapal RV Discovery pada 7 Jun 2012 berdasarkan sokongan daripada Badan Pengkelasan Kapal menerusi borang pengecualian MSN 05/2008.</p> <p>Bagaimanapun, hasil pemeriksaan Audit bersama Jabatan Laut mendapati kontraktor mengemukakan keputusan <i>inclining test</i> yang pertama pada 10 Ogos 2011 iaitu sebelum penambahan balast kekal kepada Jabatan Laut. Keputusan tersebut masih di peringkat <i>preliminary stability booklet</i> dan tidak mempunyai maklumat penambahan balast kekal.</p>	<p>Jabatan Laut Malaysia telah mengesahkan bahawa Kapal RV Discovery tidak perlu mendapat pengecualian untuk belayar sehingga Beaufort 6 kerana <i>Final Stability Booklet</i> telah lulus sehingga Beaufort 5. Rujuk surat Jabatan Laut Malaysia bertarikh 13 September 2013.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.	<p>Jabatan Laut telah mengambil tindakan serta merta dengan menarik balik kelulusan pengecualian belayar sehingga Beaufort Wind Force skala 6 terhadap kapal RV Discovery berkuat kuasa pada 21 Januari 2013.</p> <p>Pada pendapat Audit, keputusan <i>inclining test</i> sebelum penambahan balast kekal yang dikemukakan oleh kontraktor tidak menggambarkan struktur sebenar kapal RV Discovery.</p>	<p>Rujukan: Bil (32) dlm IPL 6000/2538. Keperluan Beaufort 5 juga selaras dengan klausa perjanjian kontrak.</p>

4

Perubahan Kerja Dilaksanakan Sebelum Kelulusan APK

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Perubahan Kerja Dilaksanakan Sebelum Kelulusan Arahan Perubahan Kerja</p> <p>Arahan Perbendaharaan 202.2 menetapkan kelulusan bagi perubahan kerja hendaklah diperoleh terlebih dahulu daripada pihak berkuasa atau Jawatankuasa Arahan Kerja bagi sesuatu permohonan perubahan kerja sebelum Arahan Perubahan Kerja dikeluarkan kepada kontraktor.</p>	<p>Keputusan untuk menukar bahan badan kapal kepada aluminium telah diputuskan semasa Mesyuarat Jawatankuasa Teknikal UMT dan telah diluluskan oleh Jawatankuasa Perolehan UMT.</p> <p>Kelulusan prinsip telah diperolehi daripada Pegawai Penguasa (Naib Canselor).</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Perubahan Kerja Dilaksanakan Sebelum Kelulusan Arahan Perubahan Kerja</p> <p>Arahan Perubahan Kerja (APK) melibatkan pertukaran bahan badan kapal dari besi kepada aluminium telah diluluskan oleh Lembaga Perolehan B UMT. Perubahan kerja ini telah mengakibatkan peningkatan kos berjumlah RM1.27 juta atau 10.7% daripada kos asal.</p>	<p>Peningkatan kos tersebut adalah dalam had bidang kuasa kewangan yang dibenarkan.</p>

5

Syarat Perjanjian Tidak Dipatuhi

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Syarat Perjanjian Tidak Dipatuhi - Spesifikasi Dan Jenama Peralatan Kapal Tidak Mengikut Perjanjian</p> <p>Mengikut perenggan 8.6 perjanjian, sekiranya peralatan kapal didapati mempunyai kecacatan, rosak, memiliki kualiti yang rendah dan berbeza dari segi kuantiti, atau bahan berbanding spesifikasi yang ditetapkan, UMT mempunyai hak untuk menolak penerimaan peralatan tersebut melalui notis penolakan.</p>	<p>Spesifikasi bagi peralatan yang disediakan adalah setara atau melebihi daripada spesifikasi asal dan diluluskan oleh Jawatankuasa Teknikal UMT. Perubahan jenama dan spesifikasi adalah berikutan model asal tidak lagi dikeluarkan.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	UMT hendaklah menuntut kepada kontraktor supaya membekalkan peralatan mengikut perjanjian yang telah ditandatangani melainkan terdapat persetujuan bersama secara bertulis.	Perubahan ini tidak melibatkan tambahan kos dan tidak mengurangkan kualiti dan prestasi kapal.

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Perbandingan dibuat antara senarai peralatan utama kapal (<i>major equipment lists</i>) yang dilampirkan dalam perjanjian dengan senarai peralatan sebenar yang dibekalkan oleh kontraktor. Perbandingan yang dibuat mendapati perbezaan spesifikasi terhadap 7 peralatan kapal.</p>	<p>Samakan dan pelarasan perbezaan harga sedang dilaksanakan dan akan dimuktamadkan sebelum 18 Oktober 2014.</p> <p>Pengurangan kos akan dibuat jika kos peralatan asal melebihi kos peralatan yang ditukar.</p> <p>Tiada pertambahan kos jika peralatan yang ditukar lebih mahal dari yang asal.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Senarai Alat Ganti Tidak Dikemukakan</p> <p>Kontraktor tidak mengemukakan senarai terperinci dan harga bagi peralatan tambahan, alat ganti serta aksesori kapal sebagai rujukan dan perbandingan sekiranya peralatan tersebut rosak.</p> <p>Senarai terperinci peralatan berserta harga ini diperlukan bagi mendapatkan harga yang berpatutan memandangkan sebahagian peralatan kapal diimport dari luar negara. Peralatan kapal yang perlu dinyatakan senarai terperinci dan harga alat ganti.</p>	<p>Senarai alat ganti tidak dibekalkan oleh kontraktor kerana tiada keperluan di dalam kontrak perjanjian.</p> <p>Perolehan alat ganti untuk kerja penyelenggaraan akan dibuat mengikut tatacara kewangan dan prosedur perolehan yang berkuatkuasa.</p>

6

Kualiti Pembinaan Kapal

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Kabel Elektrik Dipasang Di Bawah Set Generator</p> <p>Kontraktor telah memasang kabel elektrik yang menyambungkan generator ke panel kuasa utama di bawah generator. Berdasarkan amalan terbaik, pemasangan kabel di bawah generator ini adalah tidak sesuai kerana terdedah kepada risiko kebakaran.</p>	<p>Pengesahan kerja sempurna telah dibuat mengikut piawai dan tambahan pemasangan pengadang dari jenis aluminium telah dilakukan pada 8 Oktober 2013 oleh pihak UMT.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Sambungan Pada Hos Saluran Minyak Bertekanan Tinggi Tidak Dibalut Dengan Pita Anti Percikan</p> <p>Berdasarkan amalan terbaik, sambungan hos tersebut perlu dibalut dengan pita anti percikan kerana berdekatan dengan panel kuasa utama bagi mengelak kebakaran. Audit mendapati kontraktor tidak membalut sambungan pada hos saluran minyak bertekanan tinggi dengan pita anti percikan (<i>anti-splashing tape</i>).</p>	<p>Pengesahan kerja sempurna bagi pemasangan pita percikan pada kesemua sambungan <i>hose</i> saluran minyak bertekanan telah dilakukan pada 8 Oktober 2013 oleh pihak UMT.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
3.	<p>Lampu Di <i>Steering Gear Compartment</i> Tidak Berfungsi</p> <p>Maklum Balas Daripada UMT Diterima Pada 20 Mei 2013.</p> <p>Pihak kontraktor memaklumkan sistem lampu akan diperiksa dan diganti sekiranya perlu.</p>	<p>Pembaikan telah dilakukan oleh pihak kontraktor. Pihak UMT telah mengesahkan pembaikan tersebut pada 8 Oktober 2013.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
4.	<p>Rakit Keselamatan Tamat Tempoh Penggunaan</p> <p>Rakit keselamatan (<i>life raft</i>) merupakan alat bantuan sekiranya berlaku kecemasan seperti kebakaran atau kapal tenggelam. Rakit ini boleh memuatkan seramai 25 penumpang. Berdasarkan sijil rakit keselamatan kapal RV Discovery, rakit tersebut perlu disenggara selepas 12 bulan dari tarikh pemeriksaan akhir. Pihak Audit mendapati tarikh pemeriksaan akhir rakit keselamatan tersebut adalah pada 4 Oktober 2011 dan sepatutnya disenggara semula pada 4 Oktober 2012.</p>	<p>Rakit keselamatan telah dihantar untuk diservis dan sijil penggunaan telah diperbaharui dan disahkan pada 18 Oktober 2013.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
5.	<p>Kondensasi di Siling Bilik Mandi</p> <p>Berlaku kondensasi di siling bilik mandi dek bawah. Menurut UMT, perkara ini berlaku kerana saluran penghawa dingin yang terletak di atas siling tidak dipasang penebat. UMT perlu membuat pemeriksaan semula supaya masalah kondensasi ini dapat diatasi.</p>	<p>Kerja-kerja pembaikan telah siap dilaksanakan oleh pihak kontraktor dan disahkan oleh UMT pada 14 Oktober 2013.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
6.	<p>Kapal Tidak Mempunyai Sijil Layak Belayar</p> <p>Badan Pengkelasan Kapal hanya mengeluarkan <i>International Load Line Certificate</i> (ILLC) dan <i>International Tonnage Certificate</i> (ITC) kepada kapal RV Discovery. Jabatan Laut memaklumkan kapal tersebut belum layak beroperasi kerana kapal RV Discovery tidak mempunyai Sijil Penumpang (<i>Passenger Certificate</i>) dan <i>International Sewage Pollution Prevention Certificate</i> (ISPPC) setakat bulan Jun 2013.</p>	<p>Sijil Penumpang (<i>Passenger Certificate</i>) dan <i>International Sewage Pollution Prevention Certificate</i> (ISPPC) tidak diperlukan.</p> <p>Jabatan Laut Malaysia mengesahkan melalui surat Bil. (34) dan (36) dlm IPL 6000/2538 masing-masing bertarikh 18 September 2013 dan 27 September 2013 perlu mempunyai siji berikut untuk layak beroperasi iaitu:-</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
6.	Kapal Tidak Mempunyai Sijil Layak Belayar	<p>i) ITC 1969 (sijil telah dikeluarkan pada 14 Jun 2012)</p> <p>ii) ILLC 1966 (sijil telah dikeluarkan pada 14 Jun 2012)</p> <p>iii) <i>Cargo Ship Safety Construction (Non-Convention)</i></p> <p>iv) <i>Cargo Ship Safety Equipment (Non-Convention)</i></p> <p>v) <i>Cargo Ship Safety Radio (Non-Convention)</i></p> <p>Item (iii), (iv), (v) telah diterima pada 18 Oktober 2013.</p>

7

Kecacatan Kapal Tidak Dibaiki

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Kecacatan Kapal Tidak Dibaiki</p> <p>Tempoh tanggungan kecacatan yang ditetapkan dalam perjanjian adalah setahun dari tarikh penyerahan kapal iaitu sehingga 7 Jun 2013.</p> <p>Bagaimanapun, sehingga bulan Mei 2013, kontraktor masih belum membaiki kerosakan kapal yang dibangkitkan oleh UMT.</p>	<p>Kesemua 33 bilangan kecacatan telah selesai dibaiki pada 18 Oktober 2013.</p>
2.	<p>Pemeriksaan oleh Jabatan Laut terhadap kapal RV Discovery pada 19 Februari 2013 telah membangkitkan ketidaksempurnaan kapal tersebut.</p>	



Penyelidikan Yang Dirancang Tidak Dapat Dilaksanakan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Penyelidikan Yang Dirancang Tidak Dapat Dilaksanakan</p> <p>Kontraktor telah gagal menyerahkan kapal mengikut tempoh yang ditetapkan walaupun UMT memberi lanjutan masa selama 114 hari.</p> <p>Kelewatan penyerahan kapal selama 2 tahun menyebabkan prestasi kapal tersebut belum dapat dinilai.</p> <p>Sehingga bulan Jun 2013, kapal RV Discovery masih tidak dapat beroperasi.</p>	<p>Program penyelidikan tetap diteruskan dengan penyewaan kapal lain yang sesuai. Pelayaran oseanografi telah dilaksanakan dengan menyewa kapal lain seperti berikut:-</p> <ul style="list-style-type: none">i) Offshore Terengganu pada 13 – 15 September 2011: RM50,000ii) Offshore Terengganu pada 27 Jun – 1 Julai 2012: RM50,000iii) Offshore Terengganu pada 14 – 18 Oktober 2012: RM50,000.

9

Peralatan Penyelidikan Tidak Digunakan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Peralatan Penyelidikan Tidak Digunakan</p> <p>8 peralatan tidak digunakan sejak penerimaan berikutan kelewatan penyerahan kapal oleh kontraktor.</p> <p>Kelewatan penyerahan kapal selama 2 tahun telah menyebabkan projek penyelidikan yang dirancang tertangguh dan aktiviti pengajaran serta pembelajaran terjejas.</p>	<p>Semua kelengkapan dan peralatan saintifik berkeadaan baik dan telah digunakan oleh Penyelidik Institut Oseanografi dan Sekitaran (INOS) untuk kerja persampelan di sekitar 40 batu nautika di luar Pantai Terengganu dengan RV Discovery.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Peralatan Penyelidikan Tidak Digunakan</p> <p>Latihan pengenalan dan pengendalian peralatan bernilai RM69,402 yang dihadiri oleh kru kapal masih belum dapat dipraktikkan kepada pengguna.</p> <p>Semakan mendapati butiran berkaitan spesifikasi dan tempoh waranti peralatan tidak dibekalkan dengan lengkap oleh kontraktor.</p>	<p>Tempoh tanggungan kecacatan untuk Kapal RV Discovery dan semua kelengkapan dan peralatan saintifik (tempoh waranti) yang dipasang bermula pada 19 Oktober 2013 hingga 18 Oktober 2014.</p>

Pelantikan Badan Pengkelasan Kapal Oleh Kontraktor

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Pelantikan Badan Pengkelasan Kapal Oleh Kontraktor</p> <p>Mesyuarat Jawatankuasa Teknikal Perolehan Kapal RV Discovery pada 4 September 2008 telah bersetuju memilih Ships Classification Malaysia Sdn. Berhad (SCM) sebagai Badan Pengkelasan Kapal yang bertanggungjawab terhadap pembinaan kapal UMT.</p> <p>SCM adalah Badan Pengkelasan Kapal yang telah diiktiraf oleh Kementerian Pengangkutan bagi melaksanakan tanggungjawab tersebut.</p> <p>Bagaimanapun, pelantikan SCM sebagai Badan Pengkelasan Kapal adalah bertentangan dengan perjanjian.</p>	<p>UMT bersetuju dengan cadangan kontraktor melantik Ship Classification Malaysia (SCM) memandangkan SCM adalah Badan Pengkelasan Kapal tempatan yang diiktiraf oleh Jabatan Laut Malaysia dan Kementerian Pengangkutan Malaysia. Pelantikan SCM sebagai sebuah badan pengkelasan yang bebas bersandarkan kepada etika profesional.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Seorang daripada pengarah Syarikat Kaymarine Sdn Bhd (Kaymarine) adalah pemegang saham kedua tertinggi dalam SCM.</p> <p>Ini menunjukkan wujud percanggahan kepentingan kerana SCM bukan lagi badan yang bebas kerana pemiliknya mempunyai kepentingan dalam Syarikat Kaymarine.</p> <p>Selain itu, Syarikat Kaymarine juga tidak mengisytiharkan kepentingannya iaitu salah seorang pengarah syarikatnya adalah pemegang saham dalam SCM semasa mesyuarat Jawatankuasa Teknikal Perolehan Kapal RV Discovery pada 4 September 2008.</p> <p>Jawatankuasa hanya mengetahui tentang percanggahan kepentingan tersebut melalui pemerhatian Audit pada 18 Februari 2013.</p>	<p>UMT tidak mengetahui mengenai perkara ini pada masa persetujuan pelantikan SCM.</p>

11

Pemantauan & Penyeliaan Projek Tidak Memuaskan

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
1.	<p>Pemantauan dan Penyeliaan Projek Tidak Memuaskan</p> <p>Mengikut perjanjian, UMT perlu menubuhkan satu pasukan untuk menyelia projek pembinaan kapal dan pasukan ini hendaklah mendapat kerjasama daripada kontraktor untuk memasuki premis kontraktor bagi memeriksa kualiti kerja.</p>	<p>Mesyuarat pemantauan dan penyeliaan projek telah dilaksanakan secara berkala dan mengikut keperluan yang turut membincangkan isu-isu berkaitan pentadbiran kontrak dan teknikal termasuklah isu pemasangan balast kekal dan pembaikan landasan pelancaran kapal.</p>

Bil.	Penemuan Audit	Penjelasan/Tindakan Penyelesaian
2.	<p>Pemantauan dan Penyeliaan Projek Tidak Memuaskan</p> <p>Pasukan bertanggungjawab memeriksa, memantau, menguji, mengesahkan, meluluskan, membenarkan dan menyokong semua aktiviti berkaitan pembinaan kapal bagi memastikan kapal, peralatan, dokumentasi dan latihan memenuhi piawaian, kualiti dan prestasi yang ditetapkan dalam perjanjian.</p>	<p>Kelewatan penyiapan projek adalah disebabkan prestasi kontraktor yang kurang baik.</p>

Jadual Pelayaran RV Discovery 2014

BIL	TARIKH	KAWASAN	TEMPOH	CATATAN
1	14 – 19 Feb 2014	-	6 hari	'Familiarization Test' peralatan saintifik Penyelidik INOS
2	20 – 25 Feb 2014	Pelantar Minyak	6 hari	'Official Test' bersama Penyelidik INOS & VVIP UMT
3	5 – 7 Mac 2014	-	3 hari	Program pelayaran bersama TNC (A&A) IPTA
4	15 Mac – 15 Apr 2014	(Pahang – Terengganu) & (Selangor – Pulau Langkawi)	30 hari	Penyelidikan Universiti Teknologi Petronas

Jadual Pelayaran RV Discovery 2014

BIL	TARIKH	KAWASAN	TEMPOH	CATATAN
5	20 Apr – 10 Mei 2014	Kelantan & Terengganu	21 hari	Program Penyelidikan INOS
6	11 Mei – 10 Jun 2014	-	40 hari	Kelas Amali Pelajar Kejuruteraan Kelautan
7	13 – 30 Jun 2014	Terengganu - Pahang	18 hari	Program Penyelidikan INOS
8	1 – 30 Sept 2014	Brunei	17 hari	Program Penyelidikan INOS

Peta Pelayaran



Iktibar (*Lesson Learnt*)

- Mendapatkan khidmat nasihat pakar dalam pembinaan kapal dan mematuhi peruntukan syarat-syarat kontrak dan spesifikasi.
- Pengawasan dan pemantauan projek yang rapi hendaklah sentiasa dibuat.
- Pelantikan kontraktor yang mempunyai rekod keupayaan serta prestasi kerja baik.

Way Forward

- Menggunakan aset yang diperolehi untuk tujuan memperkasakan modal insan dan penyelidikan di UMT.
- Menyelenggara dan memastikan kapal RV Discovery sentiasa berkeadaan baik dan selamat untuk digunakan.

Sekian, terima kasih.



UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU

21030 Kuala Terengganu,
Terengganu, Malaysia
Website : www.umt.edu.my

**PUSAT PEMBANGUNAN
DAN HARTA**
Tel : 09-668 4401 Fax : 09-668 4500

PERAKUAN PENGHANTARAN PENGANGKUTAN, KELENGKAPAN DAN PENDOKUMENAN (CERTIFICATE OF DELIVERY OF VESSEL, EQUIPMENT AND DOCUMENTATION)

Rujukan: UMT/PEMB/100-52//1/1/1 Jld. 5(11) Pejabat:

PUSAT PEMBANGUNAN DAN HARTA
UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU
21030 KUALA TERENGGANU
TERENGGANU DARUL IMAN

Tarikh : 11 November 2013

Kepada

KAY MARINE SDN.BHD
Lot 2650 & 2651, Bukit Tumbuh
P.O Box 92, Kuala Terengganu
20100 Kuala Terengganu
(Kontraktor)

Berdaftar dengan Kementerian Kewangan Malaysia dalam bidang Pembuat Bot dan Kapal –
190299 dengan Kelas 'DD'

Kontrak No. UMT/PEMB/33/04/2008

Kontrak untuk MEREKABENTUK, MEMBINA, MENGUJI DAN MENTAULIAHKAN KAPAL "STEEL
HULL" LATIHAN DAN PENYELIDIKAN UNTUK UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU

Bahagian.....
Section*

Menurut Klausula 8.0 Syarat-Syarat Kontrak, dan tertakluk kepada penyiapan apa-apa kerja yang belum disiapkan
In accordance with Clause 8.0 of the Conditions of Contract and subject to the completion of any outstanding

dan pembaikan apa-apa kecacatan, ketidaksempurnaan atau apa-apa kerosakan lain apajupun sebagaimana
work and the making good of any defects, imperfections or any other faults whatsoever as required

yang dikehendaki dibawah Klausula 12 Syarat-Syarat Kontrak dan yang mungkin terzahir dalam Tempoh
under Clause 12 of the Conditions of Contract and which may appear during the Defects

Tanggungjawab Kecacatan, maka adalah dengan ini diperakui bahawa seluruh Kerja-Kerja/Sebahagian daripada
*Liability Period, it is hereby certified that the whole of the Works/Section of the Works**

Kerja-Kerja* seperti yang tersebut di atas telah siap dengan memuaskan hati pada 18/10/2013 dan diambil
as mentioned above were satisfactorily completed on 18/10/2013 and taken

milik pada 19/10/2013 dan dengan itu Tempoh Tanggungan Kecacatan untuk Kerja-Kerja
into possession 19/10/2013 and that the said Defects Liability Period in respect of the said Works

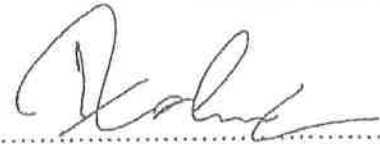
TEROKAAN SELUAS LAUTAN
Order Of Discoveries



CERTIFIED TO ISO 9001:2008
CERT NO.: AR 5003

/Sebahagian daripada Kerja-Kerja* tersebut bermula pada 19 / 10 / 2013 dan akan berakhir
/Section of the Works* began on 19 / 10 / 2013 and will end

pada 18 / 10 / 2014
on 18 / 10 / 2014



Pegawai Penguasa
(Superintending Officer)

(Nama Penuh.....)

Name in full

PROF. EMERITUS DATO' DR. IBRAHIM KOMOO
Naib Canselor

Nama Jawatan Universiti Malaysia Terengganu

Designation



H.K. HAJI MOHD ZAIDEEN BIN YUSOFF
Pengarah Pembangunan dan Harta
Universiti Malaysia Terengganu

PROF. DR. MOHD LOKMAN BIN HUSAIN
Pengarah
Institut Oseanografi dan Sekitaran
Universiti Malaysia Terengganu
21030 Kuala Terengganu, Terengganu

s.k. - Bendahari, UMT

- Pengarah Pembangunan Dan Harta, UMT
- Pengarah, Institut Oseanografi Dan Sekitaran, UMT
- Ketua Pengarah
Jabatan Hasil Dalam Negeri
Blok 11, Tingkat 15
Kompleks Bangunan Kerajaan, Jalan Duta
50600 Kuala Lumpur
- Bahagian Pengurusan Perolehan Kerajaan
Kementerian Kewangan Malaysia
Kompleks Kementerian Kewangan
Blok Utara, Tingkat 3, 4 dan 5
Presint 2, Pusat Pentadbiran Kerajaan Persekutuan
62592 Putrajaya

* Potong jika tidak berkenaan.
(Delete if not applicable)



JABATAN LAUT MALAYSIA
Ibu Pejabat Laut
Peti Surat 12, Jalan Limbungan
42007 PELABUHAN KLANG
SELANGOR DARUL EHSAN
MALAYSIA



Cert. No : KLR 0403691

Tel : 603-3340 7777
Faks : 603-3168 5289
Laman Web : www.mardn.gov.my

Ruj Tuan:
Ruj Kami: Bil (31)dlm IPL 6000/2538
Tarikh : 13 September 2013

KAYMARINE SDN BHD
Lot 2650 & 2651, Bukit Tumbuh
P.O Box 92, Kuala Terengganu,
20100 Terengganu,
Malaysia.
(u.p Khamarudin Bin Mansur)
Tel : 09-6626 444
Fax : 09-6626 445

Tuan,

**ISU PERBINCANGAN EXIT CONFERENCE PENGAUDITAN PRESTASI TERHADAP
PENGURUSAN PEROLEHAN KAPAL PENYELIDIKAN DAN LATIHAN RV DISCOVERY MILIK
UNIVERSITI MALAYSIA TERENGGANU
(NO RASMI :334175 NO MMSI : 9MLG6)**

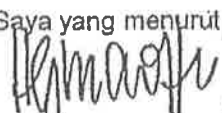
Perkara seperti di atas adalah dirujuk dan surat tuan KayM-MD-130909-JLBKI-J144 bertarikh 09 September 2013 adalah berkaitan.

2. Berdasarkan semakan terhadap *Stability Booklet (criteria 3.2.2 Severe wind and rolling)* yang telah diluluskan oleh pihak *Ship Classification Malaysia (SCM)*, kapal seperti di atas layak untuk belayar sehingga keadaan Beaufort 5. Oleh yang demikian, tiada pengecualian diperlukan bagi kapal tersebut belayar sehingga Beaufort 5.

Sekian, terima kasih.

"BERKHIDMAT UNTUK NEGARA"

Saya yang menurut perintah,


(HAZMAN BIN HUSSEIN)
b.p: Ketua Pengarah Laut
Jabatan Laut Malaysia

"Ke Arah Negara Kolutan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"



Cert. No : KLR 0403591



JABATAN LAUT MALAYSIA
Ibu Pejabat Laut
Peti Surat 12, Jalan Limbungan
42007 PELABUHAN KLANG
SELANGOR DARUL EHSAN
MALAYSIA



Cert. No : KLR 0403591

Tel : 603-3346 7777
Faka : 603-3166 6266
Laman Web : www.marine.gov.my

Ruj Tuan:
Ruj Kami: Bil(34)dIm IPL6000/2538
Tarikh : 18 September 2013

KAYMARINE SDN BHD

Lot 2650 & 2651, Bukit Tumbuh
P.O Box 92, Kuala Terengganu,
20100 Terengganu,
Malaysia.
(u.p Khamarudin Bin Mansur)
Tel : 09-6626 444
Fax : 09-6626 445

Tuan,

**KAPAL PENYELIDIKAN DAN LATIHAN RV DISCOVERY MILIK UNIVERSITI MALAYSIA
TERENGGANU
(NO RASMI :334175 NO MMSI : 9MLG6)**

Perkara seperti di atas adalah dirujuk dan surat tuan KayM-MD-130909-JLBKI-J144 bertarikh 13 September 2013 adalah berkaitan.

2. Adalah dimaklumkan bahawa kapal *RV Discovery* yang didaftarkan sebagai *Research Vessel* perlu mematuhi keperluan 2008 SPS Code – *Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008 Resolution MSC.266(84) Amended by Resolution MSC.299(87)* dan akan dikeluarkan sijil *Special Purpose Ship Safety Certificate* sekiranya layak. Berikutan kapal ini dibawah pengawasan *Ship Classification Malaysia (SCM)*, Jabatan tiada halangan sekiranya pihak tuan ingin melantik SCM bagi tujuan pengesahan dan pengeluaran dokumen/sijil berkaitan keperluan di atas.

3. *Final Stability Booklet* yang telah disahkan oleh pihak SCM tidak perlu dihantar ke Jabatan bagi tujuan pengesahan kerana pihak tuan telahpun melantik pihak SCM bagi memastikan kapal tersebut mematuhi keperluan yang ditetapkan. Pihak tuan hendaklah memastikan kapal tersebut hanya beroperasi di dalam kawasan yang mematuhi kriteria keadaan seperti ditetapkan dalam *Stability Booklet* yang telah diluluskan.

4. Untuk makluman pihak tuan, senarai sijil bagi kapal *RV Discovery* layak beroperasi adalah seperti berikut :

- i. *International Tonnage Certificate (ITC 1969)*
- ii. *International Load Line Certificate (ILLC 1966)*
- iii. *Special Purpose Ship Safety Certificate (SPS 2008)*

"Ke Arah Negara Kelautan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"

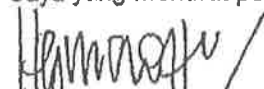


Cert. No : KLR 0403591

Sekian, terima kasih.

"BERKHIDMAT UNTUK NEGARA"

Saya yang menurut perintah,



(HAZMAN BIN HUSSEIN)

b.p: Ketua Pengarah Laut
Jabatan Laut Malaysia

s.k:

Dato' Hj. Jamil bin Murshid
Ship Classification (M) Sdn Bhd
Wisma SCM
No. 2 & 3, Blok 2, Presint Alami,
Persiaran Akuatik,
Seksyen 13, 40675 Shah Alam
Selangor

Profesor Emeritus Dato' Dr Ibrahim Komoo
Naib Canselor
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

Ir. Hj Mohd Zaideen bin Yusoff
Pengarah
Pejabat Pembangunan dan Harta
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

Prof. Dr. Mohd Lokman Husain
Pengarah
Institut Oseonografi
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

"Ke Arah Negara Kelautan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"



Cert. No : KLR.0403591



JABATAN LAUT MALAYSIA
Ibu Pejabat Laut
Peti Surat 12, Jalan Limbungan
42007 PELABUHAN KLANG
SELANGOR DARUL EHSAN
MALAYSIA



Tel : 603-3340 7777
Faks : 603-3168 5288
Laman Web : www.marina.gov.my

Ruj Tuan:
Ruj Kami: Bil (36) dlm IPL.6000/2538
Tarikh : 27 September 2013

KAYMARINE SDN BHD
Lot 2650 & 2651, Bukit Tumbuh
P.O.Box 92, Kuala Terengganu,
20100 Terengganu,
Malaysia.
(u.p : Khamarudin Bin Mansur)
Tel : 09-6626 444
Fax : 09-6626 445

Tuan,

KAPAL PENYELIDIKAN DAN LATIHAN RV DISCOVERY MILIK UNIVERSITI MALAYSIA
TERENGGANU
(NO RASMI : 334175 NO MMSI : 9MLG6)

Perkara seperti di atas adalah dirujuk dan surat tuan KayM-MD-130926-JLBKI-J144 bertarikh 26 September 2013 adalah berkaitan.

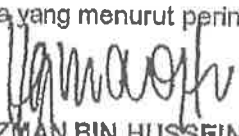
2. Pihak Jabatan Laut tiada halangan bagi pihak tuan untuk melantik *Ship Classification Malaysia (SCM)* untuk menjalankan pemeriksaan, pengesahan dan mengeluarkan sijil bagi kapal seperti di atas. Keperluan yang akan digunapakai adalah MSN.16/2009 *Requirement And Technical Standard For Non Convention Cargo Ship Pertaining To Safety Construction, Radio, Life Saving Appliances And Equipment Of Radio Navigational Aids* dan sekiranya layak, sijil seperti di bawah akan dikeluarkan :

- i. *Cargo Ship Safety Construction (Non- Convention) Certificate*
- ii. *Cargo Ship Safety Equipment (Non-Convention) Certificate*
- iii. *Cargo Ship Safety Radio (Non-Convention) Certificate*

Sekian, terima kasih.

"BERKHIDMAT UNTUK NEGARA"

Saya yang menurut perintah,


(HAZMAN BIN HUSSEIN)
b.p: Ketua Pengerah Laut
Jabatan Laut Malaysia

"Ke Arah Negara Kelautan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"



Cert. No : KLR 0403501

s.k:

Dato' Hj. Jamil bin Murshid
Ship Classification (M) Sdn Bhd
Wisma SCM
No. 2 & 3, Blok 2, Presint Alami,
Persiaran Akuatik,
Seksyen 13, 40675 Shah Alam
Selangor

Profesor Emeritus Dato' Dr Ibrahim Komoo
Naib Canselor
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

Ir. Hj Mohd Zaldeen bin Yusoff
Pengarah
Pejabat Pembangunan dan Harta
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

Prof. Dr. Mohd Lokman Husain
Pengarah
Institut Oseonografi
Universiti Malaysia Terengganu
Mengabang Telipot
21030 Kuala Terengganu
Terengganu Darul Iman

"Ke Arah Negara Kelautan Elektronik"
"Towards e-Maritime Nation"



Cert. No.: KLR 0403501

Certificate No: 1201420T



INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969,
under the authority of the Government of MALAYSIA
for which the convention came into force on the 24th day of JULY, 1984

by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

Name of Ship	Distinctive Numbers or Letters	Port of Registry	Date ^①	IMO Number ^②
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG	2009	-

MAIN DIMENSIONS

Length [Article 2 (8)]	Breadth [Regulation 2 (3)]	Moulded Depth amidships to Upper Deck [Regulation 2(2)]
31.25 m	7.36 m	3.75 m

THE TONNAGE OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE 258

NET TONNAGE 77

THIS IS TO CERTIFY that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at SHAH ALAM on the 14th day of JUNE 20 12

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


CAPT. M. PRATHABAN
SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

① Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction [Article 2(6)], or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character [Article 3(2)(b)], as appropriate.
② In accordance with the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.800(15).

SPACES INCLUDED IN TONNAGE

GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of space	Location	Length	Name of space	Location	Length
UNDERDECK	FE - AE	34.80 m	NT = 0.3 x GT		
1st TIER DECKHOUSE	FE - 25	22.90 m			
2nd TIER DECKHOUSE	07 - 18	9.90 m			
WHEELHOUSE	11 - 18	6.30 m			
FUNNEL	22 - 24	1.60 m			
EXCLUDED SPACES (Regulation 2(5)) - NIL -			NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4(1)) Number of passengers in cabins with not more than 8 berths - NIL - Number of other passengers 19		
An asterisk (*) should be added of those spaces listed above which comprise both enclosed & excluded spaces			MOULDED DRAUGHT (Regulation 4(2)) 2550 mm		
Date and place of last original measurement : 11th FEBRUARY 2010 / SHAH ALAM , SELANGOR.			Date and place of last previous re-measurement : - / -		
REMARKS: - NIL -					



Certificate No: 1201420L

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

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

by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

Name of Ship	Distinctive Numbers or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	Length (L) as defined in Art 2 (8)	IMO Number [Ⓞ]
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG	258	31.25 m	-

Freeboard assigned as : A new ship An existing ship
 Type of Ship : Type A or Type B with reduced / increased Freeboard

	Freeboard from Deck Line		Load Line	
Tropical	1152	mm (T)	54	mm above (S)
Summer	1206	mm (S)	Upper edge of line through centre of ring	
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 (WNA)	-	mm below (LS)

Note: Freeboard and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for Fresh Water for all freeboards other than timber 33 mm
 Allowance for Fresh Water for timber freeboards - mm
 The upper edge of the deck line from these freeboards are 0 mm ABOVE THE TOP OF
MAIN deck at side.



Date of initial or periodical survey measured is 05th APRIL 2012

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 05th APRIL 2017 subject to periodical Inspections in accordance with Article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at SHAH ALAM on the 14th day of JUNE 20 12

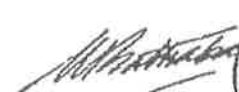
NOTES:

1. PERMITTED TO OPERATE ONLY AT MAXIMUM BEAUFORT SCALE NO. 5 (MAXIMUM WIND PRESSURE 72 Pa, MAXIMUM WIND SPEED 20 KNOTS, MAXIMUM WAVE HEIGHT 3.0 m)
2. BALLAST TANK (NO. 2, NO. 10, NO. 11) AND FWT NO. 8 TO REMAIN FULL AT ALL LOADING CONDITION.

(*) BASED ON EXEMPTION GRANTED BY MARINE DEPARTMENT OF MALAYSIA (REFER TO MSN 05/2008 DATED 07th JUNE 2012)

- Notes:
1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
 2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference 1.025 and the actual density.

Ⓞ In accordance with the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15)
 Ⓢ Applicable Not Applicable


 CAPT. M. PRATHAP
 SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

THIS IS TO CERTIFY that at a periodical inspection required by Article 14(1)(c) of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place : KUALA TERENGGANU

Date : 23 / 10 / 2013


Surveyor to the Ships Classification Malaysia 

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this Certificate is, in accordance with Article 19(2) of the Convention, extended until _____

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

ARTICLE 14 (1) (c): A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the Certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculation determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fitting and appliances for:

- i) Protection of openings;
- ii) Guard rails;
- iii) Freeing ports; and
- iv) Means of access to crew's quarters

Certificate No: 1401067C



CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION (NON CONVENTION) CERTIFICATE



Issued under the provisions of the Merchant Shipping Ordinance 1952 Under the authority of the Government of Malaysia
by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	Gross Tonnage	Deadweight [Ⓞ]
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG	258	-

Plying Limit : R200

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: 2009

Type of ship:[Ⓞ] Oil tanker Chemical tanker Gas carrier
 Cargo ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules.
2. That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
3. That an Exemption Certificate[Ⓞ] has / has not been issued.

This certificate is valid until 05th APRIL 2017 subject to the annual and intermediate surveys and inspection of the outside of the ship's bottom in accordance with Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules.

Issued at SHAH ALAM on the 05th day of FEBRUARY 20 14

Signature of authorized official issuing the certificate

 CAPT. M. PRATHABAN
 SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

[Ⓞ] For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
[Ⓢ] Applicable Not Applicable

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements.[Ⓞ]

[Ⓞ] 1st Annual Survey

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 2nd Annual Survey

[Ⓞ] Intermediate Surveys

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 3rd Annual Survey

[Ⓞ] Intermediate Surveys

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 4th Annual Survey

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

ANNUAL / INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE WITH PART II REGULATION 14

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ship Safety) Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements.

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

ENDORSEMENT FOR INSPECTIONS OF THE OUTSIDE OF THE SHIP'S BOTTOM

THIS IS TO CERTIFY that, at an inspection required by Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ship Safety) Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements.

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Certificate No: 1401067E



**MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT
(NON CONVENTION) CERTIFICATE**



Issued under the provisions of the Merchant Shipping Ordinance 1952 Under the authority of the Government of Malaysia
by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

This Certificate shall be supplemented by the Record of Safety Equipment (Form E)

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	Gross Tonnage	Deadweight ¹
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG	258	-

Plying Limit : R200

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: 2009

Type of ship:² Oil tanker Chemical tanker Gas carrier
 Cargo ship other than any of the above


THIS IS TO CERTIFY:


1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules.
2. That the survey referred to above showed that the vessel complied with the requirements of the said Regulations as regards to:
 - 2.1 Fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.2 The life saving appliances and the requirement of survival crafts were provided
 - 2.3 The Ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations
 - 2.4 Shipborne navigational equipment and nautical publications;
 - 2.5 The Ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals.
 - 2.6 In all other respects, the ship complied with the relevant requirements of Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules
3. That an Exemption Certificate³ has / has not been issued.

This Certificate will remain in force, unless previously cancelled, until 05th APRIL 2017

Issued at **SHAH ALAM** on the 05th day of **FEBRUARY** 20 14

Signature of authorized official issuing the certificate


CAPT. M. PRATHABAN
SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA



¹ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
² Applicable Not Applicable

ENDORSEMENT FOR ANNUAL SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements.Ⓢ

Ⓢ 1st Annual Survey

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Ⓢ 2nd Annual Survey

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Ⓢ 3rd Annual Survey

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Ⓢ 4th Annual Survey

Place : _____

Date : _____

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Certificate No: R1401067E



RECORD OF SAFETY EQUIPMENT (FORM E)



Issued under the provisions of the Merchant Shipping Ordinance 1952 Under the authority of the Government of Malaysia
by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

This Form E Shall be permanently attach to the Cargo Ships Safety Equipment (Non Convention) Certificate

1. PARTICULARS OF SHIP

Name of Ship **RV DISCOVERY**
Official Number **334175**

2. DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	23	
		Port Side	Starboard Side
2	Total number of lifeboats	-	-
2.1	Total number of persons accommodated by them	-	-
2.2	Number of totally enclosed lifeboats	-	-
2.3	Number of lifeboats with a self-contained air support system	-	-
2.4	Number of fire-protected lifeboats	-	-
2.5	Other lifeboats	-	-
2.5.1	Number	-	-
2.5.2	Type	-	-
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)		
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights	-	
4	Number of rescue boats		
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	1	
5	Liferafts		
5.1	Those for which approved launching appliances are required		
5.1.1	Number of liferafts	-	
5.1.2	Number of persons accommodated by them	-	
5.2	Those for which approved launching appliances are not required		
5.2.1	Number of liferafts	2	
5.2.2	Number of persons accommodated by them	50	
5.3	Number of liferafts required by them	-	
6	Number of Lifebuoys	6	
7	Number of Lifejackets	27	
8	Immersion suits		
8.1	Total Number	-	
8.2	Number of suits complying with the requirements of lifejackets	-	
9	Radio installations used in life-saving appliances		
9.1	Number of radar transponders	1	
9.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	3	

THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respects.

Issued at **SHAH ALAM** on the **05th** day of **FEBRUARY** 20 **14**


CAPT. M. PRATHABAN
 SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA



Certificate No: 1401067R



**MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952
CARGO SHIPS SAFETY RADIO
(NON CONVENTION) CERTIFICATE**



Issued under the provisions of the Merchant Shipping Ordinance 1952 Under the authority of the Government of Malaysia
by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

This Certificate shall be supplemented by the Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)

Name of Ship	Official Number	Port of Registry	Gross Tonnage
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG	258


THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of the Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules
2. The survey showed that the ship radio installations and functioning complied with the provisions of the Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules
3. That an Exemption Certificate ^o has / has not been issued

This Certificate will remain in force, unless previously cancelled, until 05th APRIL 2017

Issued at SHAH ALAM on the 05th day of FEBRUARY 20 14

Signature of authorized official issuing the certificate


CAPT. M. PRATHABAN

SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey in accordance with Merchant Shipping (Passenger and Cargo Ships Safety) Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements.[Ⓞ]

[Ⓞ] 1st Annual Survey

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 2nd Annual Survey

[Ⓞ] Intermediate Surveys

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 3rd Annual Survey

[Ⓞ] Intermediate Surveys

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

[Ⓞ] 4th Annual Survey

Place :

Date :

Surveyor to the Ships Classification Malaysia

Certificate No: R1401067R



MERCHANT SHIPPING ORDINANCE 1952 RECORD OF EQUIPMENT OF RADIO FACILITIES (FORM R)



Issued under the provisions of the Merchant Shipping Ordinance 1952 Under the authority of the Government of Malaysia
by the SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

This Certificate shall be permanently attach to the Cargo Ships Safety Radio (Non Convention) Certificate

Name of Ship	Distinctive number or letters	Port of Registry
RV DISCOVERY	334175	PORT KELANG

Minimum number of persons with required qualification to operate the radio installations:-

1. DETAILS OF RADIO FACILITIES

	ITEMS	ACTUAL PROVISION
1	Primary System	
	1.1 VHF Radio Installation	
	1.1.1 DSC Encoder	FITTED
	1.1.2 DSC Watch Receiver	FITTED
	1.1.3 Radiotelephony	FITTED
	1.2 MF Radio Installation	
	1.2.1 DSC Encoder	-
	1.2.2 DSC Watch Receiver	-
	1.2.3 Radiotelephony	-
	1.3 MF/HF Radio Installation	
	1.3.1 DSC Encoder	FITTED
	1.3.2 DSC Watch Receiver	FITTED
	1.3.3 Radiotelephony	FITTED
	1.3.4 Direct-printing Telegraphy	-
	1.4 INMARSAT Ship Earth Station	FITTED
2	Secondary Means of Alerting	FITTED
3	Facilities for Receptions of Maritime Safety Information	
	3.1 NAVTEX receiver	FITTED
	3.2 EGC receiver	-
	3.2 HF direct-printing radiotelegraph receiver	-
4	Satellite EPIRB	
	4.1 COSPAS-SARSAT	FITTED
	4.2 INMARSAT	-
5	VHF EPIRB	-
6	Ship's radar transponder	FITTED

2. METHODS USED TO ENSURE AVAILABILITY OF RADIO

	ITEM	ACTUAL PROVISIONS
1	Duplication Of Equipment	YES
2	Shore-Based Maintenance	YES
3	At-sea Maintenance Capability	NO

THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all aspect.

Issued at **SHAH ALAM** on the **05th** **FEBRUARY** 20 **14**

CAPT. M. PRATHABAN

SHIPS CLASSIFICATION MALAYSIA

