

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN BAGI JAWAPAN LISAN**  
**MESYUARAT PERTAMA, PENGGAL KETIGA,**  
**PARLIMEN KETIGA BELAS,**  
**MAJLIS MESYUARAT DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN : LISAN**

**DARIPADA : DATUK HAJAH NORAH BINTI ABD RAHMAN [TANJONG MANIS]**

**TARIKH : 18 MAC 2015 (RABU)**

**SOALAN :**

**Datuk Hajah Norah Binti Abd Rahman** minta **MENTERI TENAGA, TEKNOLOGI HIJAU DAN AIR** menyatakan sama ada kejadian air tidak terhasil atau '*non-revenue water*' (NRW) masih tinggi di Malaysia dan jika masih tinggi, apakah langkah yang diambil oleh Kementerian bagi mengurangkan insiden dan peraturan NRW ini.

## JAWAPAN

Tuan Yang Dipertua,

1. Purata nasional kadar air tidak berhasil atau NRW pada tahun 2013 ialah sebanyak 36.6%, meningkat 0.2% berbanding tahun 2012 iaitu pada kadar 36.4%. Di antara penyumbang utama ialah kebocoran kepada paip-paip lama jenis *Asbestos Cement (AC)* berjumlah 43,390 kilometer dalam keseluruhan sistem agihan perbekalan air di Malaysia.
  
2. Di samping program penggantian paip, langkah-langkah pengurangan kadar NRW lain yang diambil termasuk:
  - (i) menjalankan aktiviti pengesanan dan membaiki kebocoran secara aktif serta komprehensif;
  
  - (ii) mewujudkan *District Metering Zones (DMZ)* dengan keutamaan diberikan kepada zon-zon kebocoran;
  
  - (iii) melaksanakan pengurusan tekanan air yang sistematik dalam sistem bekalan air;

- (iv) memastikan penggunaan bahan – bahan yang berkualiti, *workmanship* yang baik dalam pelaksanaan program NRW; dan
  - (v) program penukaran meter-meter dan paip air yang telah berusia dan uzur secara berterusan dan sistematik.
3. Pihak SPAN juga telah menetapkan sasaran pengurangan NRW sebagai penunjuk prestasi utama kepada operator-operator air. Antara aspek yang diberi perhatian termasuk:
- (i) setiap operator bekalan air memahami konsep dan strategi pengurusan kebocoran di dalam sistem rangkaian paip serta melaksanakan program NRW secara holistik dan berterusan;
  - (ii) memberi penekanan penubuhan pasukan pengawalan kebocoran secara aktif termasuk tindakan pantas pembaikan kebocoran, memperkenalkan pengurusan tekanan di dalam sistem rangkaian agihan dan sistem pengurusan aset yang berkesan;
  - (iii) penggunaan produk-produk bekalan air yang berkualiti dan mematuhi standard tempatan dan antarabangsa; dan

(iv) menjalankan audit teknikal ke atas program-program NRW yang dijalankan oleh operator.

4. Kementerian juga menggalakkan operator-operator air untuk berhijrah ke model ringan aset (*asset light*) untuk memanfaatkan kemudahan pembiayaan infrastruktur air yang disediakan oleh Pengurusan Aset Air Berhad (PAAB). Langkah ini seterusnya dapat membantu Kementerian mencapai sasaran pengurangan kadar NRW kepada 25% menjelang 2020.

\*\*\*\*\*

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN  
DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN : BAGI JAWAB LISAN**

**DARIPADA : TUAN HEE LOY SIAN  
[ PETALING JAYA SELATAN ]**

**TARIKH : 18 MAC 2015 (RABU)**

**SOALAN : 46**

**Tuan Hee Loy Sian [ Petaling Jaya Selatan ]** minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan hasil siasatan dan pampasan yang diberikan kepada mangsa dan keluarga terbabit dalam nahas pesawat MH17.

## JAWAPAN

Tuan Yang DiPertua,

Siasatan insiden MH17 terbahagi kepada dua (2) iaitu Siasatan Keselamatan – International Civil Aviation Organisation (ICAO) Annex 13 dan Siasatan Jenayah.

Siasatan jenayah sedang dikendalikan oleh negara masing-masing seperti Malaysia, Australia, Ukraine dan Netherlands. *Joint Investigation Team (JIT)* yang diterajui oleh Netherlands dan dianggotai oleh Malaysia, Ukraine, Australia dan Belgium diwujudkan untuk melicinkan kerjasama antara Negara-negara berkepentingan.

Siasatan berdasarkan Annex 13 pula adalah merupakan siasatan dari aspek teknikal bertujuan bagi mengelakkan peristiwa yang sama berulang di masa akan datang. Pasukan siasatan ini diketuai oleh Netherlands dan dianggotai oleh Malaysia, Ukraine, Rusia, Amerika Syarikat, Australia dan United Kingdom sebagai *Accredited Representative (AR)*. Dua (2) negara dilantik sebagai pemerhati iaitu Belgium dan Jerman kerana terdapat rakyatnya yang terkorban dalam kejadian ini. Penyiasatan masih lagi sedang dijalankan.

Berhubung jumlah pampasan yang telah dibayar setakat ini kepada waris penumpang pesawat MH17, jumlah penuh dan akhir pampasan (*full and final compensation*) yang patut diterima oleh keluarga mangsa adalah bergantung kepada pembuktian kerugian (*subject to proof of loss*) yang unik bagi setiap penumpang. Pembuktian kerugian ini akan dinilai mengikut prinsip undang-undang dan tertakluk kepada

Konvensyen Montreal 1999 (*Montreal Convention*). Buat masa ini, hanya 4 keluarga mangsa nahas MH17 yang telah bersedia untuk membuat penilaian jumlah pampasan akhir tersebut.

Dalam pada itu, Malaysia Airlines (MAS) telah menawarkan wang pendahuluan pampasan (*Advance Compensation Payment - ACP*) berjumlah USD50,000 kepada waris setiap penumpang MH17. Sehingga kini, MAS melalui syarikat insurans telah membayar sebanyak RM28,440,000 kepada 158 orang waris penumpang.