

## **Isu Penjarahan dan Perdagangan Warisan Kebudayaan Bawah Air di Semenanjung Malaysia (1980-2015)**

*Issues of Looting and Trade of Underwater Cultural Heritage in Peninsular Malaysia (1980-2015)*

Zainuddin Baco

Program Sejarah, Universiti Malaysia Sabah, Malaysia

\*Corresponding author: zainuddin@ums.edu.my

### **Abstrak**

Artikel ini mengupas tentang isu penjarahan dan perdagangan warisan kebudayaan bawah air di Semenanjung Malaysia dari tahun 1980 sehingga 2005. Sejak tahun 1983 setelah berlakunya insiden penjarahan tapak WKBA Risdam, Malaysia telah giat melaksanakan pelbagai kaedah penyelidikan (ekskavasi dan salvaj komersial) melindungi tapak WKBA di Semenanjung Malaysia. Namun sehingga tahun 2015, kekurangan mekanisme perundangan dan isu keterbatasan sumber yang dihadapi telah menyebabkan Malaysia berdepan dengan isu penjarahan tapak WKBA dan perdagangan artifak WKBA. Kajian ini menggunakan pendekatan kaedah sejarah dan pengajian warisan dalam menjelaskan isu penjarahan WKBA dan perdagangan WKBA dari tempoh 1980 sehingga 2015. Tempoh masa ini diperincikan kepada dua fasa penting iaitu Fasa 1: Jabatan Muzium dan Antikuiti (1980-2005) dan Fasa 2: Jabatan Warisan Negara (2005-2015). Kajian mendapati bahawa terdapat sembilan kes penjarahan yang telah direkodkan. Kes penjarahan ini dapat dibahagikan kepada dua iaitu penjarahan tapak berskala besar yang didalangi oleh warga asing dan penjarahan tapak berskala kecil yang dilakukan oleh nelayan tempatan dan pelancong selam skuba. Implikasinya pelbagai artifak WKBA telah dijual di pasaran antik secara sah atau sebaliknya. Hal ini berlaku disebabkan oleh kelemahan dari sudut kawalan penguatkuasaan perairan dan ketersediaan pasaran antik yang menjanjikan keuntungan mudah. Hasil kajian mendapati bahawa aspek utama yang mendorong kepada trend penjarahan dan seterusnya perdagangan WKBA adalah kekurangan mekanisme perundangan warisan dan isu keterbatasan sumber yang dihadapi oleh kerajaan dan institusi penyelidikan di Malaysia. Diharap kajian ini dapat memberikan satu pendedahan berkaitan isu penjarahan tapak WKBA dan isu perdagangan artifak WKBA di Semenanjung Malaysia.

**Kata kunci:** penjarahan; perdagangan WKBA; Warisan Kebudayaan Bawah Air

### **Abstract**

*This article explores the issue of looting and trafficking of underwater cultural heritage in Peninsular Malaysia from 1980 to 2005. Since 1983 after the WKBA Risdam site looting incident, Malaysia has been actively implementing various research methods (excavation and commercial salvage) to protect WKBA sites in Peninsular Malaysia. However, until 2015, the*

*lack of legal mechanisms and resource constraints faced by Malaysia has led to the issue of looting of WKBA sites and trade in wkba artifacts. This study uses historical and Heritage Studies approach in explaining the issue of wkba looting and wkba trade from 1980 to 2015. This time period is broken down into two important phases namely Phase 1: Department of museums and Antiquities (1980-2005) and Phase 2: Department of National Heritage (2005-2015). The study found that there were nine cases of looting that had been recorded. These cases can be divided into two, namely large-scale site looting masterminded by foreigners and small-scale site looting carried out by local fishermen and scuba diving tourists. The implication is that various wkba artifacts have been sold on the Antique Market legally or otherwise. This is due to the weakness of the point of control of water enforcement and the availability of antique markets that promise easy profits. The results of the study found that the main aspects that led to the trend of looting and the subsequent trade in WKBA were the lack of legacy legal mechanisms and the limited resource issues faced by the government and research institutions in Malaysia. It is hoped that this study can provide an exposure to the issue of looting of WKBA sites and the issue of trade in WKBA artifacts in Peninsular Malaysia.*

**Keywords:** *plunder; WKBA trade; Underwater Cultural Heritage.*

## **Pengenalan**

Warisan Kebudayaan Bawah Air (WKBA), secara umumnya adalah segala kesan kewujudan manusia yang mempunyai sifat kebudayaan, sejarah dan arkeologi yang sebahagiannya atau keseluruhannya berada di bawah air, berkala atau berterusan terbentuk sejak 100 tahun lalu (O'Keefe, 2002:41-42). Kesan interaksi WKBA wujud dalam pelbagai bentuk seperti kapal karam, bandar atau kota yang tenggelam, pelabuhan, jeti, penempatan, tapak prasejarah, perangkap ikan dan sebagainya. Timbul beberapa persepsi yang mengaitkan bahawa WKBA dengan jumpaan emas, peti harta karun, dan pelbagai barangan yang bernilai. Namun pada hakikatnya penemuan segala artifak dan tapak WKBA sebenarnya memberikan satu nilai yang dapat memberi penjelasan sesuatu pengetahuan yang tidak diketahui atau maklumat tambahan dalam evolusi sejarah hubungan antara manusia dengan laut. Malah, penemuan ini juga dapat menambah maklumat baru atau membetulkan lagi sesuatu fakta sejarah yang telah ditulis. Hal ini dapat dibuktikan menerusi penemuan WKBA seperti kapal karam Nassau pada tahun 1995 yang telah memberikan satu sumbangan penting dalam menyediakan maklumat baharu berkaitan persaingan kuasa kolonial di Selat Melaka untuk menguasai aliran perdagangan antara Asia dan Eropah dan kepentingan kedudukan Kota Melaka yang berupaya menentukan aliran perdagangan kepulauan dunia Melayu dan hubungannya dalam lingkungan perdagangan dunia yang merangkumi wilayah di sepanjang Lautan Hindi dan Laut China Selatan (Zainuddin, 2019: 85). Demikian juga dengan, penemuan WKBA Desaru pada tahun 2001 yang berjaya menemui pelbagai jenis artifak tempayan pelbagai saiz dan jenis, serta sejumlah 50, 000 sudu yang tidak sepadan dengan mangkuk. Terdapat teori atau andaian yang menyatakan bahawa sekiranya barangan tersebut (artifak WKBA Desaru) sampai ke Melaka pada ketika itu, kemungkinan budaya makan orang Melaka tidak lagi makan menggunakan tangan sebaliknya menggunakan sudu (Komunikasi Peribadi, Samsol Sahar, 5 Disember 2017).

Kepentingan WKBA secara jelas telah memberi satu signifikan dalam penyelidikan arkeologi dan sejarah di Malaysia. Oleh itu, pihak kerajaan mula melaksanakan penyelidikan WKBA pada tahun 1983, setelah insiden penjarahan tapak WKBA *Risdam*. Insiden ini telah mendapat perhatian yang serius oleh pihak kerajaan. Suatu perkara yang positif daripada insiden ini ialah, ianya dapat dianggap sebagai penanda aras kepada kerjasama antara agensi warisan persekutuan, negeri dan keselamatan untuk melindungi WKBA. Kerjasama ini juga secara tidak langsung menganjakkan peranan Jabatan Muzium dan Antikuiti (JMA) bukan

sahaja sebagai penguatkuasaan Akta Benda Purba 1976 (Akta 168) tetapi juga penyelidikan saintifik yang melibatkan survei, salvaj dan konservasi (JMA turut dibantu Jawatankuasa Pengurusan Kapal Karam Bersejarah Kebangsaan (JPKKBK)). Pada tahun 2006 selaras penguatkuasaan Akta Warisan Kebangsaan 2005 (Akta 645) dan penubuhan Jabatan Warisan Negara (JWN), tanggungjawab untuk menjalankan proses penyelidikan saintifik PWKM telah diserahkan kepada Bahagian Arkeologi, JWN. Manakala, Jabatan Muzium Malaysia (JMM) pula bertanggungjawab dalam mengkonservasi, menyimpan dan mempamerkan artifak WKBA.

Walau bagaimanapun, prospek pengurusan warisan di Semenanjung Malaysia khususnya dalam melindungi WKBA, masih tidak terlepas daripada pelbagai isu dan masalah asas seperti isu penjarahan dan isu perdagangan WKBA. Ketiadaan satu bentuk PWKM yang mampan untuk berhadapan kedua-dua isu tersebut bakal mengheret tapak WKBA ke arah fenomena sejagat iaitu ancaman kemusnahan. Oleh itu, artikel ini mengupas tentang isu penjarahan dan isu perdagangan WKBA yang berlaku di Semenanjung Malaysia dari tahun 1980-2015.

### Formasi dan Statistik WKBA di Semenanjung Malaysia

*...if only one vessel sank in every year of every decade of every century of every millennium since the first seafarers sailed out from their cave dwellings in Greece 11,000 years ago, we would have 11,000 wrecks in the Aegean alone. But hundreds of ships have sunk in Aegean storms in a single day. We cannot calculate the number of wrecks in that one sea. The number of wrecks beneath the Seven Seas is truly unimaginable (Bass, 2005:27).*

*...it can be said that hundreds of wrecks of various types of sea and ocean-going vessel ranging from barges, sampan, perahus, and sail boats could be lying within the territorial of Malaysia (Adi Taha, 1989:3-4).*

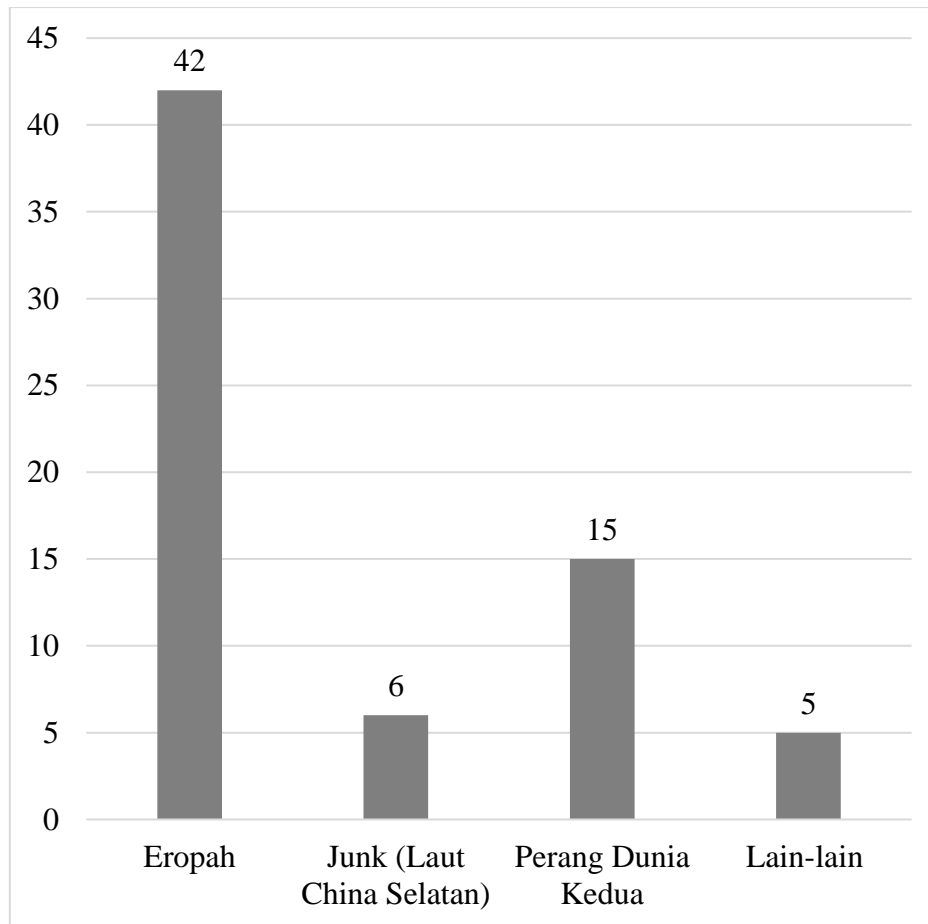
Sejarah telah membuktikan bahawa setiap tahun ratusan kapal telah karam sewaktu menuju ke destinasi (Wells, 1995:19-22). Kewujudan kapal karam ini yang juga merupakan sebahagian daripada bentuk WKBA dan perlu dilihat sebagai satu kapsul masa kerana mempunyai signifikan dalam memerihalkan masyarakat terdahulu dari sudut bentuk budaya dan cara berfikir. Malah, Ianya juga memberi sumbangan penting dalam mentafsir dan memahami pelbagai isu sejarah manusia masa lampau (Samsol Sahar, 2006:120-136). Formasi tapak WKBA di Semenanjung Malaysia berlaku menerusi dua bentuk iaitu dari segi formasi semulajadi dan formasi budaya. Sebagai contoh formasi semulajadi adalah sebagaimana tapak Tasik Chini, Sungai Johor dan Sungai Melaka. Formasi budaya di Semenanjung Malaysia pula terhasil dari kemunculan *effective seafaring* (pelayaran yang berkesan) pada Zaman Neolitik. Hal ini telah mengubah corak hidup masyarakat prasejarah di Semenanjung Malaysia khususnya yang tinggal di pesisiran daripada kehidupan pemburu dan pemungut kepada pertanian dan perdagangan (Nik Hassan Shuhaimi, 1990:3-14). Perubahan ini juga telah membawa masyarakat di Nusantara untuk menyesuaikan diri dengan alam persekitarannya sehingga mewujudkan masyarakat yang mahir dalam ilmu pelayaran. Hasil kemahiran ini seterusnya telah menyebabkan berlakunya perpindahan idea, budaya dan hubungan perdagangan ke Asia Tenggara khususnya di Kepulauan Melayu.

Malah, kemunculan empayar Kesultanan Melayu Melaka turut menyumbang kepada formasi budaya untuk tapak WKBA di Semenanjung Malaysia tanpa dikaitkan dengan

beberapa kerajaan kecil Kepulauan Indonesia. Sifat formasi ini kekal meskipun empayar Melaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511. Pembentukan formasi tapak budaya dalam konteks politik maritim pula telah bermula setelah berlaku disebabkan pertempuran di laut. Oleh itu, selepas 1511 sehingga 1900 – tapak WKBA didominasi oleh kapal layar dagang dan perang milik China dan Eropah (Orillaneda, 2016:3-4). Begitu juga semasa Perang Dunia Kedua yang menyumbang kepada formasi WKBA dalam bentuk tapak kapal perang, kapal selam dan kapal terbang milik pihak Bersekutu dan Jepun. Dengan pembentukan Persekutuan Malaysia pada 16 September 1963, negara ini dikategorikan sebagai Negara Pantai (*Coastal State*). Malaysia memiliki keluasan zon maritim moden yang luas dari Laut Sulawesi di timur Sabah hingga Laut Andaman di utara Selat Melaka (Zainuddin, Basley dan Stephen, 2022: 171-172).

Secara umumnya, terdapat tiga faktor utama yang mendorong kepada berlakunya tragedi kapal karam di Malaysia (Baszley Bee, 1999:229-231). Faktor pertama adalah disebabkan peperangan di antara kuasa kolonial seperti Portugis, Belanda, Inggeris dan peperangan di antara kerajaan maritim di Nusantara. Peperangan ini tercetus ekoran perebutan wilayah rempah dan jalan perdagangan maritim Timur-Barat dalam tempoh 400 tahun sebelum awal abad ke-20 M. Faktor kedua, faktor cuaca buruk dan geografi persekitaran laut kepulauan Asia Tenggara. Pada awal pelayaran di Asia Tenggara, tidak terdapat sebarang carta yang menunjukkan sebarang letakkan terumbu karang ataupun benting pasir. Hanya kapten atau jurumudi yang berpengalaman dengan laut di Asia Tenggara mampu melepasi kawasan perairan yang bahaya. Faktor ini adalah sebab utama yang menjelaskan kewujudan tapak WKBA di Asia Tenggara secara amnya di dominasi oleh kapal yang berasal daripada luar kepulauan Asia Tenggara. Faktor ketiga adalah disebabkan kelalaian manusia yang mengemudi kapal. Faktor ini lazimnya dikaitkan dengan kesilapan anak kapal yang mengemudi kapal dengan baik, kegagalan kapal berfungsi dengan sempurna, kebakaran dan membawa muatan yang berlebihan.

Berdasarkan statistik rasmi JWN sehingga 13 Mei 2015, terdapat 102 buah tapak WKBA (dan bakal WKBA)<sup>1</sup> yang berada di sepanjang lingkungan perairan Semenanjung Malaysia. Hanya 11 buah daripada 68 buah tapak WKBA telah melalui proses tindakan penyelidikan saintifik PWKM (survei, ekskavasi dan salvaj komersial) (Ahmad Asyriq, 2015:1-35). Jumlah tapak yang dilaporkan sebenarnya hanyalah sebilangan kecil daripada jumlah keseluruhan tapak WKBA yang dipercayai masih terdampar di dasar laut. Faktor strategik wilayah Nusantara termasuk Semenanjung Malaysia yang menjadi “laluhan sutera maritim” merupakan antara faktor yang menyebabkan kawasan ini kaya dengan tapak WKBA (Lihat Rajah 1) Hal ini berdasarkan catatan daripada para sejarawan China iaitu sebanyak lebih kurang 30 ribu kapal China yang berlayar ke seluruh dunia termasuk ke Nusantara tetapi tidak kembali ke China ekoran pelbagai sebab. Daripada sumber Eropah pula, sebanyak 150 daripada 800 kapal Portugis yang berlayar dari Lisbon ke Asia Tenggara, kapal dagang *East India Company* (EIC) yang dilaporkan sebanyak 7000 buah kapal EIC dan kapal *Dutch East India Company* pula adalah sebanyak 209 telah karam sejak tahun 1650 (Wells, 1995:25-26).



Rajah 1: Jumlah Tapak WKBA dan Bakal WKBA Berdasarkan Jenis Kapal  
(Sumber: Dipetik dan diubahsuai daripada Baszley Bee, 1999: 338-339; Ahmad Asyiq, 12 Mei 2015)

### Isu Penjarahan dan Perdagangan WKBA

*Under the sea, irreplaceable site can be destroyed by act of man or nature without anyone knowing (Grenier, 2006).*

Sejak ribuan tahun lampau dasar laut merupakan “perkuburan dan harta karam” pelbagai jenis kapal. Kemajuan teknologi eksplorasi laut telah menyebabkan kebolehcapaian manusia ke kawasan kapal karam dan memungkinkan pelbagai aktiviti manusia dilakukan. Walau bagaimanapun, kemajuan ini juga telah memberi kesan negatif ke atas tapak WKBA. Hal ini sebagaimana kenyataan yang dikeluarkan dalam UNESCO, *Committee* (2015);

...More than 345 large shipwrecks have been commercially exploited - on a large, almost global scale - in the last thirty years, with up to 500,000 objects recovered and sold per wreck, and the ship's hull was always left destroyed. The pillaging and looting is however much worse, when counting the reckless casual divers that progressively damage wrecks, sites and landscapes.

CPUCH 2001 menyatakan bahawa aktiviti manusia yang merosakkan WKBA dapat dikategorikan dan dibezakan menerusi;

- i. Aktiviti langsung yang ditujukan ke atas WKBA, aktiviti ini secara langsung memberi kesan terhadap WKBA dan secara fizikalnya telah mengganggu atau merosakkan WKBA.
- ii. Aktiviti tidak langsung atau tidak sengaja yang memberi kesan kepada WKBA. Aktiviti yang dilakukan tidak mempunyai hubung kait langsung WKBA tetapi secara langsung atau tidak langsung, secara fizikalnya boleh mengganggu atau merosakkan WKBA (Artikel 1(6 dan 7), CPUCH 2001).

Aktiviti manusia secara langsung yang mengancam WKBA lazimnya dikaitkan dengan aktiviti penjarahan tapak WKBA. Manakala aktiviti manusia secara tidak langsung yang memberi kesan negatif kepada WKBA adalah seperti aktiviti menangkap ikan (mengggunakan pukat tunda), kapal yang berlabuh (menurunkan sauh), kerja-kerja infrastruktur (pembangunan pelabuhan atau penjana kuasa infrastruktur), operasi penggerudian (pemasangan saluran paip dan kabel atau pengekstrakan minyak, gas dan mineral), latihan ketenteraan dan laluan pengangkutan (Forrest dan Fletcher-Tomenius, 2000:3)

Isu penjarahan dan perdagangan WKBA merupakan satu isu global ekoran wujudnya hubungan peningkatan permintaan dengan ketersediaan pasaran samada secara sah atau sebaliknya. Faktor isu keterbatasan sumber khususnya daripada sudut kawalan penguatkuasaan dan penyelidikan saintifik oleh pihak berkepentingan kerajaan berbanding dengan syarikat salvaj komersial telah menyebabkan beberapa kes penjarahan berlaku di Semenanjung Malaysia sepanjang tahun 1980 sehingga 2015 (Jadual 1). Hal ini diperkukuhkan dengan pandangan oleh En. Ruzairy Arbi, Pengarah Bahagian Arkeologi, JWN yang menyatakan bahawa;

Terdapat sindiket terancang yang mengaut keuntungan bernilai jutaan ringgit hasil tinggalan kapal-kapal yang tenggelam di perairan negara menyebabkan Malaysia kerugian besar dari segi hasil sejarah dalam laut. Barang peninggalan termasuk emas dan berlian menjadi rebutan sindiket ini sekurang-kurangnya daripada 67 kapal dagang dan kapal perang lama yang tenggelam di kawasan perairan negara di Negeri Sembilan, Melaka, Sabah dan Pahang. Koleksi artifak daripada kapal karam atau kargo, emas, berlian dan barang berharga yang lain itu dicuri untuk dijual di pasaran gelap atau dijadikan koleksi peribadi.

Pihak JWN juga sering menerima maklumat dan laporan daripada nelayan serta pencari harta karun bahawa berlakunya 'penjarahan' atau kecurian artifak di kawasan perairan Labuan, perairan Kudat, Balambangan dan Mantanani, Perairan Melaka hingga ke Tanjung Tuan. Nilai sesuatu artifak yang terdapat dalam sesebuah kapal karam lebih diukur melalui bukti sejarah dan kepentingan terhadap persejarahan negara daripada nilai komersial. "Semakin lama dan sukar artifak itu maka nilai komersialnya lebih tinggi," (Utusan Online, 12 Jun 2013).

Sepanjang tahun 1980 sehingga tahun 2015, sekurang-kurangnya 10 kes penjarahan yang berlaku di Semenanjung Malaysia dapat dibahagikan kepada dua iaitu penjarahan berskala besar yang didalangi oleh warga asing dan penjarahan berskala kecil yang dilakukan oleh nelayan tempatan dan pelancong skuba (Jadual 1).

**Jadual 1: Kes Penjarahan di Semenanjung Malaysia (1980-2015)**

No.	Tapak/Perairan	Ringkasan kes
1.	Risdam	Kes penjarahan berskala besar pertama yang dilaporkan di

		Malaysia adalah penjarahan tapak WKBA Risdam oleh H. C. Beascon dengan kerjasama Micheal Heatcher dan <i>Dutch East India Wreck Research Foundation</i> pada tahun 1983. Pelbagai reaksi timbul ekoran peristiwa ini, salah satunya telah membuka mata pihak bertanggungjawab dalam melindungi tapak WKBA di perairan Malaysia dengan penubuhan sebuah jawatankuasa khas mengenai kapal tenggelam di bawah Bahagian Maritim, Kementerian Pengangkutan (Adi Taha, 1986:138).
2.	Royal Nanhai	Peristiwa penjarahan kedua berlaku ke atas tapak WKBA Royal Nanhai telah berlaku pada tahun 1995 di perairan telah memberi tamparan kepada perkembangan arkeologi maritim di Semenanjung Malaysia. Hal ini menunjukkan bahawa para pemburu harta karam tidak segan silu untuk menjalankan penjarahan tapak WKBA. Syarikat yang bertanggungjawab iaitu <i>Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd.</i> telah menyelesaikan kes ini dengan JMA dan kerajaan Malaysia dengan mudah iaitu dengan hanya membayar kadar cukai yang dikenakan (Bilcher Bala dan Baszley Bee, 2002:30-31). Sebagaimana yang dipersetujui dalam Jawatankuasa Kebangsaan Pengurusan Kapal Karam Bersejarah bertarikh 26 Julai 1997, penyelesaian berhubung kes penahanan artifak kapal karam Royal Nanhai adalah seperti berikut; “Kerajaan telah membuat keputusan mengenai nilai artifak di Stor Endau Mersing patut dikenakan cukai. Nilai artifak (setelah mengambil kira “ <i>post importation cost</i> ” yang akan dikenakan cukai adalah sebanyak RM 424,240.00 dengan kadar duti/cukai yang akan ditentukan oleh Jabatan Kastam dan pihak kastam akan mengambil tindakan melaksanakan keputusan ini... Mr. Sten Sjostrand boleh memiliki artifak-artifak tersebut setelah duti/cukai dijelaskan. Sementara itu artifak yang disimpan di Muzium Negara berjumlah 2,619 item perlu dikekalkan bagi tujuan penyelidikan” (Jawatankuasa Pengurusan Kapal Karam Bersejarah Kebangsaan, 1997).
3.	Mersing	Berdasarkan laporan daripada Persatuan Sejarah Negeri Johor, terdapat sindiket penjarahan atau kegiatan mencuri harta karam (artifak WKBA) di sekitar Perairan Mersing. Kegiatan ini didalangi oleh pemburu harta karam yang berpangkalan negara jiran dengan bantuan penyelam tempatan. Modus operandi mereka bermula dengan menyamar sebagai pelancong skuba untuk tujuan mengenal pasti artifak berpotensi, kemudian melakukan penyelaman pada waktu malam (mengelakkan dikesan oleh pihak berkuasa) untuk mengambil dan membawa naik artifak ke permukaan. Setelah artifak dikumpulkan dan dipilih, artifak tersebut akan di seludup ke negara jiran untuk pasaran haram barangan antik (Azima Manafi et. al., 2012:49-58).
4.	Tanjung Tuan	i. Penjarahan tinggalan kapal karam Raja Hajdi pada tahun 1992-1994. Didalangi oleh penduduk tempatan dengan kerjasama daripada syarikat atau individu daripada negara

		<p>asing. Hal ini bersandarkan penangkapan 12 orang termasuk kapal nelayan Puteri Anjasmara oleh TLDM pada 9 April 1994 ketika sedang menyelam dan menjalankan aktiviti penjarahan. Berdasarkan maklumat daripada JWN, antara artifak penting yang ditemui di tapak ini adalah seperti seramik bernilai tinggi, meriam dan peti emas (The Star, 14 April 1994).<sup>2</sup></p> <p>ii. Penjarahan tidak langsung oleh syarikat salvaj yang dilantik oleh pihak JLM untuk tujuan membersihkan laluan pelayaran di perairan tersebut dan aktiviti sedut pasir. Pihak JWN mengesyaki bahawa terdapat sindiket penjarahan yang berselindung ke atas kerja pembersihan laluan dilakukan.</p> <p>Menurut JWN, beberapa kes pencerobohan berlaku di kawasan “zon yang dilindungi” untuk tujuan penjarahan di sekitar Tanjung Tuan sepanjang kawasan tersebut diwartakan. Namun, tiada sebarang tangkapan berlaku ekoran modus operandi penjarahan tersebut yang sukar dikenal pasti kerana menggunakan kapal nelayan tempatan dan kurangnya aktiviti kawalan oleh jabatan penguatkuasaan (Komunikasi Peribadi, Ruzairy Arbi, 25 April 2017).</p>
5.	Selat Melaka	<p>Penjarahan secara tidak langsung di Pulau Upih dan Pulau Besar Melaka oleh syarikat salvaj atau syarikat perkapalan lain. Hal ini kerana, kawasan ini merupakan kawasan persinggahan oleh kapal dan dipercayai turut menjalankan aktiviti salvaj di sekitar kawasan tersebut. Dipercayai terdapat 35 buah tapak kapal karam dikesan di sekitar Selat Melaka. Pihak JWN sering menerima maklumat berhubung penjarahan dan penjualan artifak WKBA yang dipercayai diperolehi di kawasan ini (Komunikasi Peribadi, Ruzairy Arbi, 25 April 2017).</p>
6.	O <sub>2</sub> Submarine, Pulau Tioman	<p>Maklumat berhubung penjarahan kapal ini hanya diketahui setelah pegawai daripada Belanda menghubungi pegawai JWN iaitu En. Ruzairi berhubung situasi penjarahan kitar semula logam di tapak ini. Tiada maklumat lanjut dikenal pasti, ekoran pegawai daripada Belanda tersebut tidak mendedahkan sebarang maklumat lanjut khususnya berkaitan dengan lokasi sebenar. Namun, JWN telah memaklumkan kepada pihak JLM dan jabatan penguatkuasaan untuk melakukan rondaan dan kawalan</p>
7.	Tapak Countinho, Selat Melaka	<p>Tapak ini telah dikenal pasti pada tahun 2008 oleh Michael Flecker. Kemudian JWN dan JMM telah melakukan satu survei berdasarkan maklumat lokasi yang diberikan oleh Michael Flaker. Walau bagaimanapun, maklumat lokasi yang diberikan adalah tidak tepat dan menuntut wang sejumlah RM 50,000 untuk memberikan maklumat lokasi yang sebenar. Berdasarkan maklumat awal oleh JWN, tapak ini dipercayai telah dijarah, namun maklumat lanjut berkaitan masih belum diperolehi (Komunikasi Peribadi, Ruzairy Arbi, 25 April 2017).</p>
8.	Tapak Desaru	<p>Tapak ini telah dijarah secara tidak langsung oleh para penyelam rekreasi dan nelayan tempatan (Komunikasi Peribadi, Ruzairy Arbi, 25 April 2017).</p>



9.	HMS <i>Prince of Wales</i> dan HMS <i>Repulse</i>	Tujuh siri tangkapan ke atas nelayan Vietnam sepanjang November 2014 sehingga Oktober 2015 oleh APMM yang dipercayai melakukan kerja penyelaman dan salvaj kapal Perang Dunia Kedua (untuk tujuan pengumpulan logam kitar semula). Namun, pihak pendakwaan tidak dapat meneruskan kes (NFA) menggunakan AWK 2005 kerana ia berlaku di luar had wilayah. Dakwaan berdasarkan Akta Pelantar Benua juga tidak dapat digunakan kerana tiada peruntukan yang mengatakan artifak yang diambil seperti besi dan barang-barang bernilai lain dikategorikan sebagai sumber galian dan sumber alam yang lain yang tidak hidup di dasar laut dan organisma hidup yang termasuk dalam spesies sedentari seperti dalam Seksyen 2(A) dan Seksyen 2(B) APB 1966. Kesemua artifak yang dicuri oleh penjarah daripada Vietnam diserahkan dan diletakkan di Muzium Tentera Darat Port Dickson (Komunikasi Peribadi, Kapten Maritim V. Pannir Selvan A/L Veldoo, 21 Oktober 2017).
10.	O <sub>2</sub> Submarine, Pulau Tioman	Maklumat berhubung penjarahan kapal ini hanya diketahui setelah pegawai daripada Belanda menghubungi pegawai JWN iaitu En. Ruzairi berhubung situasi penjarahan kitar semula logam di tapak ini. Tiada maklumat lanjut dikenal pasti, ekoran pegawai daripada Belanda tersebut tidak mendedahkan sebarang maklumat lanjut khususnya berkaitan dengan lokasi sebenar. Namun, JWN telah memaklumkan kepada pihak JLM dan jabatan penguatkuasaan untuk melakukan rondaan dan kawalan

(Sumber: The Star, 14 April 1994; Azima Manafi *et. al.*, 2012:49-58; Jawatankuasa Pengurusan Kapal Karam Bersejarah Kebangsaan, 1997; Bilcher Bala dan Baszley Bee, 2002:30-31; Adi Taha, 1986:138; Komunikasi Peribadi, Kapten Maritim V. Pannir Selvan A/L Veldoo, 21 Oktober 2017; Komunikasi Peribadi, Ruzairy Arbi, 25 April 2017).

Dalam konteks isu pemerdagangan pula, artifak WKBA lazimnya dijual sebagai nilai “seni” atau “budaya” dalam pasaran antik dan sering berakhir sebagai koleksi pengumpul yang memberi prestij sosial kepada bakal pemiliknya (Lunden, 2012:109-132). Hal ini secara tidak langsung telah menyebabkan artifak warisan budaya yang seharusnya dipamerkan di muzium atau dipelihara secara *in-situ* untuk tujuan pendidikan kepada masyarakat awam tidak dapat dilakukan. Isu perdagangan artifak warisan budaya sama ada secara sah atau haram merupakan suatu isu global. Dalam konteks perundangan, larangan untuk memperdagangkan artifak warisan budaya telah wujud seawal abad ke-19 M, namun mekanisme larangan perundangan tersebut masih belum diimplementasikan di seluruh dunia khususnya di negara maju. Oleh itu, masih terdapat kes perdagangan artifak warisan budaya yang diperolehi secara tidak sah dari negara kurang membangun dibawa ke negara-negara maju. Sebagai contoh, kes jualan artifak warisan budaya oleh syarikat *Hobby Lobby* yang telah didenda tiga juta dolar Amerika Syarikat kerana didapati bersalah menjual dan mendapatkan artifak warisan budaya secara tidak sah dari negara Iraq pada tahun 2017 (Antiques Trade Gazette, 2017). Malaysia turut tidak terkecuali berhubung isu perdagangan artifak warisan budaya, memandangkan lokasi Asia Tenggara yang menjadi antara kawasan transit dan pergerakan objek warisan kebudayaan. Hal ini secara tidak langsung menyebabkan sebarang artifak WKBA turut terdedah kepada aktiviti yang berkaitan dengan import dan eksport secara sah atau sebaliknya. Misalnya, kes perdagangan artifak warisan budaya oleh Philip Greco dan Jane Fisher Greco pada tahun 2005. Artifak tersebut dipercayai berasal daripada beberapa tapak WKBA di Filipina dan mereka cuba menjadikan

Malaysia sebagai kawasan transit sebelum artifak warisan kebudayaan tersebut dihantar ke negara Amerika Syarikat (Siti Rosliana, 2008; New York Times, 6 Jun 2003; Daily Gazette, 27 Ogos 2003).

Demikian juga, perdagangan artifak WKBA yang diperolehi dari tapak WKBA di Semenanjung Malaysia seperti tapak WKBA Risdam, Diana, Desaru, Wanli dan Royal Nanhai. Sebahagian artifak daripada tapak tersebut dijual secara meluas dalam pasaran antik secara atas talian (*online*)<sup>3</sup> dan rumah lelong seperti *Christie's Auctions* di Amsterdam. Jualan artifak WKBA turut diadakan di dalam negara sebagaimana yang berlangsung di Aquaria, Pusat Konvensyen Kuala Lumpur pada 1 - 31 Oktober 2006. Sebahagian besar artifak WKBA yang dijual merupakan artifak yang telah diselvaj di perairan Semenanjung Malaysia oleh syarikat yang mendapat kontrak konsesi daripada kerajaan Malaysia. Aktiviti jualan tersebut, dianjurkan Hua Hong *Antique House Sdn. Bhd.* dengan kerjasama syarikat *Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd.* dan JMM.<sup>4</sup> Berdasarkan laporan media berhubung pameran tersebut jelas memperlihatkan bagaimana tindakan usaha salvaj komersial dan penjualan artifak WKBA yang dilakukan oleh Sten Sjostrand, Pengarah urusan syarikat *Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd.*, sebagai tindakan yang positif untuk memastikan perlindungan dan pemeliharaan artifak WKBA dapat disampaikan kepada masyarakat (Bernama, 13 September 2006). Walau bagaimanapun, dikhuatiri tindakan ini akan memberi mesej yang salah khususnya berkaitan dengan idea "harta karun" dan "eksploitasi" kepada masyarakat awam, yang sememangnya tidak sesuai dengan konsep "warisan" dan "perlindungan" arkeologi bawah air.

Justeru, pendirian kerajaan berhubung persetujuan memberikan sesuatu projek salvaj komersial bagi tapak WKBA di Semenanjung Malaysia kepada syarikat salvaj komersial perlu diteliti semula. Matlamat syarikat ini yang hanya bermotifkan keuntungan ekonomi menerusi penjualan artifak merupakan antara faktor utama yang mendorong isu ini berlaku. Dari sisi kerajaan Malaysia pula, faktor isu keterbatasan sumber yang dihadapi menyebabkan kerajaan terpaksa bersetuju melaksanakan projek salvaj komersial menerusi persetujuan pembahagian konsesi. Penyelesaian alternatif terbaik bagi membendung isu perdagangan barangan warisan perlu dilaksanakan memandangkan Malaysia telah berjaya mendapat tempat dalam *World Heritage Committee* (WHC). Reputasi Malaysia bukan sekadar bergantung kepada peranannya dalam memelihara tapak Warisan Dunia tetapi juga dalam memelihara tapak WKBA bagi tujuan pemeliharaan, perlindungan, pendidikan dan pelancongan warisan.

Isu perdagangan artifak WKBA berlaku disebabkan ketersediaan pasaran artifak WKBA dan kekurangan peruntukan khusus mengenai larangan atau kawalan penjualan artifak WKBA dalam AWK 2005 atau undang-undangan warisan terdahulu. Hal ini bermakna bahawa sesiapa juga boleh menjalankan transaksi berkaitan dengan syarat mempunyai lesen perniagaan yang sah. Lantaran itu, syarikat salvaj komersial yang mendapat kontrak daripada kerajaan untuk menjalankan salvaj komersial mempunyai hak untuk menjual artifak yang diperolehi secara sah. Sebagai contoh, syarikat *Nanhai Marine Sdn. Bhd.* dan *Malaysia Historical Salvors* yang menjual sebahagian besar artifak yang diperolehi dalam pasaran antik atas talian dan rumah lelong seperti *Christie's Auctions* di Amsterdam (Foto 1). Malah, syarikat ini juga pernah berkerjasama dengan JMM dan Hua Hong *Antique House Sdn. Bhd.* untuk mengadakan pameran dan jualan artifak WKBA di dalam negara sebagaimana yang berlangsung di Aquaria, Pusat Konvensyen Kuala Lumpur pada 1 -31 Oktober 2006 (Bernama, 13 September 2006).<sup>5</sup> Laporan media berhubung pameran tersebut, jelas memperlihatkan bahawa usaha salvaj komersial dan penjualan artifak WKBA yang dilakukan oleh Sten Sjostrand merupakan tindakan positif untuk memastikan perlindungan dan pemeliharaan artifak WKBA dapat disampaikan kepada masyarakat. Berdasarkan kenyataan beliau:

"Tiada gunanya membeli artifak bernilai beribu-ribu ringgit hanya untuk dibanggakan nilainya. Apa yang penting kepada saya ialah supaya rakyat

Malaysia membeli artifak berkenaan dan mengetahui fakta sejarahnya". Adalah diharapkan mereka dapat meneruskan apa yang telah saya lakukan bagi menghubungkan artifak-artifak berkenaan dengan fakta sejarah yang menunjukkan asal usulnya (Bernama, 13 September 2006).

REST ASSURED OF PROPER AUTHENTICITY!

We are PayPal Verified for safe Online payments

REST ASSURED OF PROPER AUTHENTICITY  
When ordering from these pages you are dealing directly with a team of dedicated researchers that excavated, recovered and researched every single artifact offered for sale. We encourage you to contact our [Sten Sjöstrand](#) with any questions which you may have.

OUR GUARANTEE:  
If you are not satisfied with our artifacts, delivery service or; if you obtain an expert opinion that a delivered item is not of the age stated by us, just return it and we will issue full refund.

Outrageous low prices for antique Chinese porcelain, Asian antiques and other ming dynasty porcelain and pottery: [Click here](#)

Treasures of the Nanhai

About our shipwrecks, research and the work we do

Malaysia's NTV7 Interview

To view more video clips, [click here](#)

This site is about our interest for old time pottery, antique Chinese porcelain and pottery and Asian antiques from our own shipwreck excavations. The recoveries from these shipwrecks include Ming dynasty porcelain, 17th century kraak porcelain and other antique Asian pottery.

After completed excavations and sharing of artifacts with the National Museum, the balance artifacts can be purchased online from these pages. All artifacts with a serial number will be supplied with a [Certificate of Authenticity](#).

Old time pottery  
180 year old artifacts from US\$ 10.00

Books, reports and catalogues from our excavations are available from our [publications](#) page.

17th century Kraak porcelain

Old time pottery and antique Chinese porcelain from a 18th century shipwreck

Celadon from the 14th and 15th century

Antique Yixing teapots

Sukhothai pottery

Underglaze decorated boxes from the 1540's

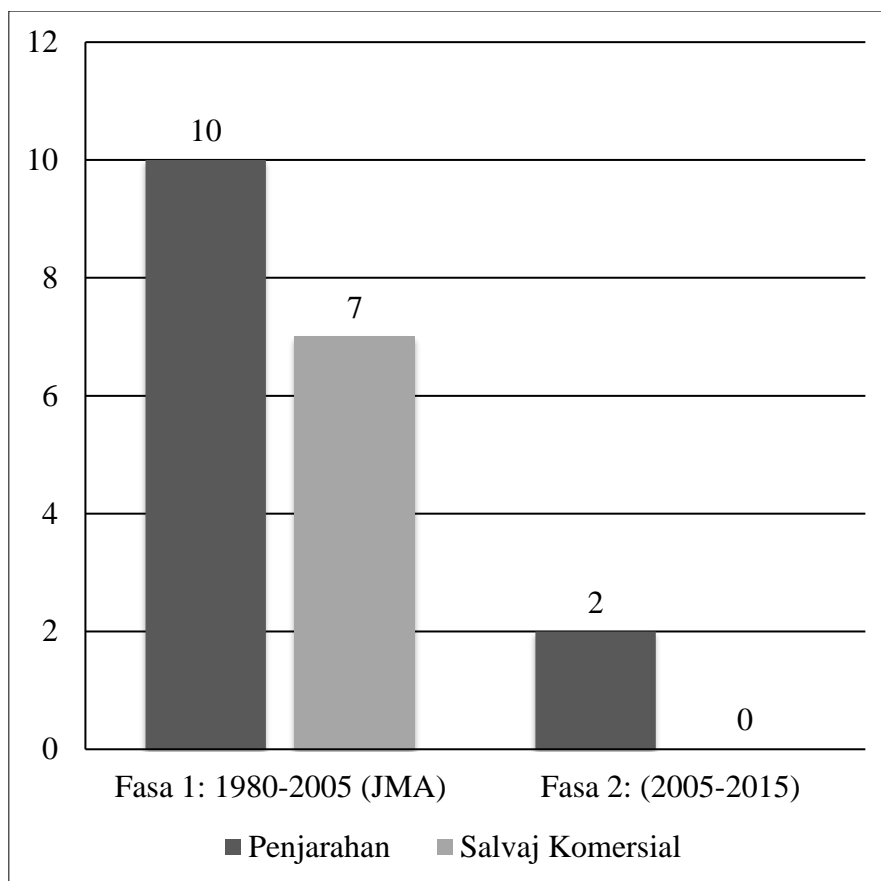
FOR SALE

Foto 1: Artifak Tapak WKBA Dijual secara atas Talian.  
(Sumber: Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd, 2015).

### Analisis Isu Penjarahan dan Perdagangan

Secara analisisnya, isu penjarahan dan perdagangan di Semenanjung Malaysia dapat dibahagikan kepada dua fasa berbeza iaitu Fasa 1: 1980-2005 dan Fasa 2: 2005-2015. Pembahagian fasa ini selaras dengan peruntukan dan jabatan utama yang bertanggungjawab dalam melindungi WKBA. Aspek utama yang mempengaruhi keberkesanan perlindungan WKBA adalah menerusi mekanisme perundangan dan aspek sumber. Hal ini kerana Jaminan peruntukan perundangan yang kukuh merupakan antara faktor penting yang menjamin keberkesanan pelaksanaan proses tindakan Pengurusan Warisan Kebudayaan Maritim (PWKM) tanpa dicabar atau mendapat dan bantahan daripada sebarang pihak.

Dari aspek mekanisme perundangan untuk melindungi WKBA di Semenanjung Malaysia, dapat dilihat bahawa semasa Fasa 1: 1980-2005, ketiadaan mekanisme yang jelas dalam melindungi tapak WKBA telah menyebabkan sebanyak 17 kes penjarahan dan salvaj komersial dilaporkan (Jadual 2). Peruntukan perundangan yang digunakan iaitu Akta Harta Karun 1957 (Akta 542) dan Akta Benda Purba 1976 (Akta 168) dan *Merchant Shipping Ordinance* 1952 (MSO 1952)<sup>6</sup> tidak mempunyai peruntukan khusus berkaitan perlindungan WKBA (Bilcher Bala dan Baszley Bee, 2002; Mahmud Zuhdi, 2008).



Rajah 2: Perbandingan Kes Penjarahan dan Aktiviti Salvaj Komersial  
 Sumber: Zainuddin, 2019: 300.

Manakala semasa Fasa 2: 2005-2015, pewartaan dan penguatkuasaan Akta 645 telah menyebabkan JWN berjaya mengimplementasikan perlindungan WKBA dengan lebih berkesan. Hal ini kerana, Akta 645 mempunyai beberapa bahagian dan seksyen khusus berkaitan dengan WKBA. Antaranya eksploitasi komersial (kawalan dan pergerakan WKBA) (Seksyen 7), pemilikan dan penegasan bidang kuasa (Seksyen 48), jumpaan dan notis jumpaan (Seksyen 61), zon yang dilindungi (Seksyen 64), penyelenggaraan tapak WKBA; permohonan lesen dan peraturan (Seksyen 65-66), serta kesalahan dan penalti (Seksyen 112-114 dan Seksyen 118 -119). Dapat diperincikan bahawa penguatkuasaan Akta 645 telah menyebabkan proses perlindungan WKBA dapat diimplementasikan dengan lebih berkesan. Walaupun, tidak dinafikan bahawa masih terdapat beberapa kekurangan dalam perundangan tersebut. Namun, akta ini merupakan bukti jelas yang memperlihatkan komitmen pihak berkepentingan kerajaan (JWN dan JMM) untuk melindungi WKBA dengan lebih tegas. Demikian juga dengan perundangan subsidiari lain yang berkaitan seperti MSO 1952, Akta Kastam 1967 dan Akta Perikanan 1985 juga telah disesuaikan dengan AWK 2005 dan berperanan sebagai mekanisme perundangan subsidiari yang menyokong pelaksanaan kesemua pelaksanaan perlindungan WKBA.

Dari aspek keterbatasan (kewangan, peralatan teknikal dan kepakaran) merupakan satu isu asas yang sering dihadapi oleh setiap negara membangun termasuk Malaysia. Keterbatasan ini menyebabkan persaingan untuk menjalankan survei, ekskavasi dan salvaj tapak WKBA di Semenanjung Malaysia antara ahli arkeologi bawah air dengan pemburu harta karam dan syarikat salvaj komersial kapal karam, lazimnya akan lebih memihak kepada pemburu harta karam dan syarikat salvaj komersial kapal karam. Hakikatnya, mereka memiliki modal dan

peralatan teknikal untuk operasi salvaj kapal karam berbanding ahli arkeologi bawah air yang dibatasi oleh peruntukan modal dan peralatan penyelidikan terhad daripada kerajaan. Hal ini menyebabkan usaha tinjauan dan survei mengesan lokasi tapak WKBA lebih aktif dilakukan oleh syarikat salvaj komersial berbanding pihak institusi warisan dan muzium. Bagi institusi penyelidikan maritim di Malaysia, isu inilah yang menyebabkan perkembangan penyelidikan arkeologi bawah air menjadi perlahan. Institusi ini terpaksa mengambil alternatif lain dengan menjalankan penyelidikan ke atas tapak yang tidak memerlukan peralatan penyelaman tetapi hanya menggunakan peralatan ekskavasi daratan. Alasan ketidakmampuan memperuntukkan sedikit bantuan kewangan kepada institusi penyelidikan seperti universiti, unit arkeologi muzium maritim dan unit arkeologi bawah air JWN oleh kerajaan seharusnya tidak wujud, jika dibandingkan dengan penemuan dan penyelidikan yang bakal dihasilkannya (Zainuddin dan Stephen Chia, 2017). Harus disedari bahawa usaha melindungi WKBA bukan hanya bergantung pada perundangan dan penguatkuasaan sahaja, tetapi juga kedinamikan penggunaan teknologi lain khususnya untuk mendahului dan menyekat aktiviti pemburu harta karam dan syarikat salvaj komersial. Begitu juga kekurangan pakar atau para penyelidik arkeologi bawah air di Malaysia kerana bidang ini hanya mula berkembang pada tahun 1980. Ketika tempoh tersebut, hanya JMA sahaja yang bertanggungjawab dalam menjalankan proses tindakan PWKM. Namun, pendedahan kaedah dan teknik PWKM sebenar yang masih kabur oleh JMA telah menyebabkan berlakunya percanggahan dengan prinsip asas, falsafah dan etika serta garis panduan PWKM yang sebenar. Oleh itu, sebarang proses tindakan yang melibatkan survei, salvaj dan ekskavasi lazimnya akan melibatkan pakar dari luar negara atau melibatkan syarikat salvaj komersial.<sup>7</sup> Akibatnya ketidakseimbangan peruntukan kewangan ataupun kurangnya kepekaan kerajaan secara tidak langsung akan membantutkan tindakan PWKM.

### **Kesimpulan**

Secara keseluruhannya, kajian dan pendokumentasian subjek WKBA di Semenanjung Malaysia kurang diketengahkan dalam penulisan sejarah dan arkeologi. Walhal, kajian berkaitan telah mula dilaksanakan secara aktif sejak tahun 1980. Stigma dan persepsi yang melihat bahawa WKBA dengan emas dan harta karun telah menyebabkan WKBA berdepan isu penjarahan dan perdagangan. Hal ini juga berkait rapat dengan aspek kekurangan mekanisme perundangan dan isu keterbatasan sumber. Oleh itu, dasar dan proses tindakan PWKM yang dijalankan semasa Fasa 1 khususnya penyelidikan saintifik (salvaj dan ekskavasi) akan melibatkan pemberian kontrak konsesi (70-30 peratus) kepada syarikat salvaj komersial. Pendekatan kontrak konsesi ini dilihat sebagai “bukan pengkomersialan warisan” sebaliknya hanya satu tindakan ‘kebenaran’ untuk membiayai projek penyelidikan bagi memastikan kelangsungan perlindungan dan pengetahuan tapak arkeologi bawah air. Lantaran itu, proses tindakan penyelidikan saintifik telah dilaksanakan oleh dua pihak dengan matlamat yang berbeza iaitu:

- i. Kerjasama pihak berkepentingan kerajaan (JMA) dengan pihak institusi penyelidikan atau universiti dari dalam dan luar negara dengan matlamat akademik yakni rekonstruksi dan analisis sejarah masa lampau.
- ii. Kerjasama pihak berkepentingan kerajaan (JMA) dengan pihak syarikat penyelamatan komersial dengan matlamat komersial yakni bertujuan untuk mendapatkan keuntungan menerusi penjualan artifak.<sup>8</sup>

Implikasi kerjasama dan penglibatan syarikat salvaj komersial di Semenanjung Malaysia semasa Fasa 1: JMA (1980-2005) juga telah menimbulkan isu perdagangan WKBA dan pelanggaran etika dan metodologi penyelidikan arkeologi bawah air oleh syarikat salvaj

komersial. Sebagai contoh, pelanggaran etika penyelidikan arkeologi bawah air oleh syarikat *Malaysia Historical Salvor* (MHS) semasa salvaj tapak WKBA Diana pada tahun 1993-1995. Isu lain yang timbul adalah isu perdagangan artifak WKBA. Hal ini kerana pemberian kontrak konsesi kepada syarikat salvaj komersial juga sebenarnya memberikan mereka hak untuk menjual atau memperdagangkan artifak WKBA yang diperoleh di tapak WKBA sebagaimana yang telah dipersetujui dalam kontrak. Manakala bagi Fasa 2 oleh JWN (2005-2015), dasar pemberian kontrak konsesi kepada syarikat salvaj komersial masih diteruskan, tetapi syarat, garis panduan dan peraturan yang lebih ketat telah dikenakan. Tindakan ini dilakukan atas dasar langkah berjaga-jaga serta sifat curiga terhadap syarikat salvaj komersial yang hanya bermatlamatkan keuntungan semata-mata dan mewujudkan kemungkinan pelanggaran etika dan objektif penyelidikan arkeologi bawah air.

Berhubung isu penjarahan WKBA di Semenanjung Malaysia, kajian mendapati bahawa terdapat sembilan kes penjarahan yang telah direkodkan. Kes penjarahan ini dapat dibahagikan kepada dua iaitu penjarahan tapak berskala besar yang didalangi oleh warga asing dan penjarahan tapak berskala kecil yang dilakukan oleh nelayan tempatan dan pelancong semalam skuba. Implikasinya pelbagai artifak WKBA telah dijual di pasaran antik secara sah atau sebaliknya. Hal ini berlaku disebabkan oleh kelemahan dari sudut kawalan penguatkuasaan perairan dan ketersediaan pasaran antik yang menjanjikan keuntungan mudah. Demikian juga dengan isu perdagangan artifak WKBA di Semenanjung Malaysia, kajian mendapati bahawa isu ini disebabkan oleh kekurangan peruntukan dalam AWK 2005 yang melarang atau mengawal penjualan artifak WKBA dalam AWK 2005 dan dasar penglibatan syarikat salvaj komersial dalam penyelidikan saintifik (salvaj). Ini bermakna sesiapa juga boleh menjalankan transaksi berkaitan dengan syarat mempunyai lesen perniagaan yang sah. Oleh itu, syarikat salvaj komersial yang mendapat kontrak konsesi daripada kerajaan mempunyai hak untuk menjual artifak WKBA. Implikasi daripada isu ini adalah sebahagian besar artifak WKBA yang disalvaj oleh syarikat salvaj komersial telah dijual dalam pasaran antik secara atas talian dan rumah lelong di luar negara.

Tuntasnya, sukar sebenarnya untuk menentukan kaedah yang terbaik untuk mengatasi isu penjarahan dan perdagangan WKBA di Semenanjung Malaysia. Timbul persoalan sama ada kaedah pengurusan warisan yang dilaksanakan di Semenanjung Malaysia sepanjang tahun 1980 hingga 2015 sama ada berlandaskan pengurusan warisan atau industri salvaj komersial harta karam. Memang tidak dapat dinafikan semasa Fasa 1, proses tindakan PWKM di Semenanjung Malaysia dapat dilihat sebagai salah satu bentuk industri komersial salvaj harta karam kerana sebahagian besar projek penyelidikan saintifik dilakukan oleh syarikat salvaj komersial. Namun, pertimbangan isu keterbatasan sumber dan kekurangan peruntukan perundangan warisan perlulah diambil kira. Manakala semasa Fasa 2, proses tindakan PWKM yang dijalankan adalah berlandaskan pengurusan warisan. Hal ini bersandarkan kewujudan Akta 645, tindakan mengehadkan syarikat salvaj komersial dan pembentukan kumpulan penyelidikan arkeologi bawah air. Tuntasnya, alternatif menggunakan khidmat syarikat salvaj komersial oleh pihak berkepentingan kerajaan perlu difikirkan semula kerana ianya hanya mendatangkan lebih banyak kerugian berbanding keuntungan yang hanya dapat dinikmati oleh sesetengah pihak untuk jangka masa pendek dan tidak memberikan sebarang manfaat kepada masyarakat awam dan kelangsungan tapak WKBA.

#### Nota

1. Bakal WKBA, merujuk kepada sesuatu WKBA yang belum ditentukan nilai signifikannya atau belum mencapai usia lebih 100 tahun. Sebagai contoh, Kapal perang Dunia Kedua.
2. Meriam emas ditemui oleh penyelam rekreasi pada tahun 1992, berukuran 71 cm

- panjang dengan berat sebanyak 75 kg dan dijual pada harga RM 50,000.
3. Kepelbagaian jenis warisan budaya yang diperdagangkan ini dapat diteliti bukan sahaja menerusi carian *Google* untuk *ancient art* atau *antiquities* membawa bakal pelanggan kepada maklumat peniaga barangan daripada syiling dan mata anak panah kepada artifak yang bernilai ribuan malah jutaan dolar Amerika Syarikat.
  4. Pameran dan jualan barang seramik dari kapal karam bertajuk "Harta Karun Dari Laut China Selatan" turut mendapat kerjasama daripada JMM. Pameran tersebut meliputi laluan sepanjang 15.5-meter melalui model kapal karam dengan ukuran sebenar dan model kapal karam terpanjang yang pernah dibina dalam bangunan di Malaysia. Semasa pameran itu berlangsung, kakitangan JMM turut mempamerkan pelbagai artifak unik WKBA koleksi JMM serta berkongsi maklumat mengenai aktiviti pemuliharaan dan pemeliharaan WKBA yang telah diselvaj.
  5. Pameran berkaitan tapak WKBA sepanjang 15.m dan berbentuk replika kapal karam adalah bertujuan untuk berkongsi maklumat mengenai aktiviti pemuliharaan dan pemeliharaan WKBA yang telah diselvaj yang pernah dilakukan oleh JMM dengan kerjasama syarikat Nanhai Marine Sdn. Bhd.
  6. MSO 1952 hanyalah set perundangan berkaitan aktiviti maritim. Walaupun, MSO 1952 mempunyai peruntukan berhubung aktiviti salvaj, pelaporan dan penemuan kapal karam. Namun peruntukan tersebut tidak mengkhusus kepada tapak WKBA.
  7. Sebagai contoh projek penyelidikan saintik di tapak WKBA Risdam dan Nassau.
  8. Walaupun wujud perbezaan yang ketara, sebenarnya kedua-dua pihak mempunyai persamaan dari segi aplikasi teknologi dan aspek penyelaman dalam menjalankan kajian. Jika diteliti, dasar tersebut adalah bertujuan memberi justifikasi dan penilaian berhubung pentingnya memelihara dan memulihara khazanah WKBA negara sepenuhnya.

### Penghargaan

Penulis berterima kasih kepada para penilai tanpa nama yang dilantik oleh MJHA atas komen-komen membina bagi menambah baik penulisan manuskrip ini.

### Rujukan

- Adi Haji Taha. (1989). Current Status of Underwater Archaeology in Malaysia. *Buletin Australia Institut Maritime Archaeology*. 13(12): 3-4.
- Adi Taha. (1986). Masalah dan Persoalan Semasa Mengenai Arkeologi Maritim di Semenanjung Malaysia. Dalam, Mohd Yusof Hashim (Ed.). *Kapal dan Harta Karam (Ship and Sunken Treasure)*. Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia, Muzium Negara untuk Jabatan Sejarah Universiti Malaya, 133-140.
- Ahmad Asyriq Abu Kassim. (2015). *Laporan Rekod Tapak dan Kapal Karam di Perairan Malaysia*. Jabatan Warisan Negara. 13 Mei 2015. (Tidak Diterbitkan).
- Antiques Trade Gazette. (2017). *US Retailer Fined after Seizure of Illegally Imported Cultural Property*. Dalam, <https://www.antiquestradegazette.com/news/2017/us-retailer-fined-after-seizure-of-illegally-imported-cultural-property/>. (Diakses 16 Julai 2018).
- Azima Manafi, Suhana Saad dan Mohd Yusof Hussain. (2012). Isu Keterancaman Keselamatan Perairan Mersing dan Pulau-Pulau di Sekitarnya. *GEOGRAFI; Malaysia Journal of Society and Space*. 8(6): 49-58.
- Bass, G. F. (2005). *Beneath the Seven Seas: Adventures with the Institute of Nautical Archaeology*. London: Thames and Hudson.



- Baszley Bee Basrah Bee. (1999). *Arkeologi Maritim Asia Tenggara: Perkembangan dan Permasalahan*. Tesis Sarjana. Institusi Alam dan Tamadun Melayu. Universiti Kebangsaan Malaysia. (Tidak Diterbitkan).
- Bernama. 13 September 2006. *Jualan Artifak Dari Kapal Karam Di Aquaria*.
- Bilcher Bala dan Baszley Bee Basrah Bee. (2002). *Arkeologi Maritim Malaysia Pengertian dan Sejarah Perkembangan*. Kota Kinabalu: Penerbit Universiti Malaysia Sabah.
- Daily Gazette, 27 Ogos 2003, *Private Salvager wants Treasure to be Preserved*.
- Forrest, C. J. S dan Fletcher-Tomenius, P. (2000). Historic Wreck in International Waters: Conflict or Consensus? *Marine Policy*, 24(1): 1-10.
- Grenier, R. (2006). Introduction: Mankind, and at Times Nature, are the True Risk to Underwater Cultural Heritage. Dalam, Grenier, R., Nutley D. dan Cohran, I. (Ed.). *Underwater Cultural Heritage at Risk: Managing Natural and Human Impacts*. Paris: International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), x-xi.
- Jawatankuasa Pengurusan Kapal Karam Bersejarah Kebangsaan (JPKKKBK). (1997). Minit Mesyuarat Jawatankuasa Kebangsaan Kapal Karam Bersejarah, 26 Julai 1997. Rujukan S(K&B) (2.50)735/3/1-3JD. 9(sem3) (4 Julai 1997). (Tidak Diterbitkan).
- Kapten Maritim V. Pannir Selvan. 54. Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia. Tarikh temu bual 21 Oktober 2017 di Kuala Terengganu.
- Lunden, S. (2012). Perspectives on Looting, The Illicit Antiquities Trade Art and Heritage. *Antiquity & Law*. 17(2): 109-132.
- Mahmud Zuhdi Mohd Nor. (2008). Law and Underwater Cultural Heritage: a Malaysian Perspective. *Tesis Doktor Falsafah*. Edinburgh: University of Edinburgh. (Tidak Diterbitkan).
- Nanhai Marine Archaeology Sdn. Bhd. (2015). *Royal Nanhai shipwreck (AD. c. 1460)*. Dalam, <http://www.mingwrecks.com/RoyalNanhai.html>. (Diakses 23 Feb 2016).
- New York Times. 6 Jun 2003. *Chinese Shipwreck Yield Treasures and a Dispute*.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. (1990). Masyarakat Prasejarah dan Perkaitannya dengan Masyarakat Pribumi Semenanjung Malaysia. *Malaysian Journal of History, Politics and Strategic Studies*. 18: 3-14.
- O'Keefe, P. J. (2002). *Shipwrecked Heritage: A Commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage*. Leicester: Institute of Art and Law.
- Orillaneda, B. C. (2016). *Maritime Trade in Southeast Asia during the Early Colonial Period*, Oxford Centre for Maritime Archaeology. Dalam, <http://www.themua.org/collections/files/original/dbfc18c3e3c6e83a95c2df47dcd683b8.pdf>, Diakses 14 Mac 2016: 1-13.
- Ruzairy Arbi. Pengarah Bahagian Arkeologi. Jabatan Warisan Negara, Kementerian Penerangan Komunikasi dan Kebudayaan. 25 April 2017.
- Samsol Sahar. (2006). Laporan Kerja-Kerja Tinjauan dan Penyelidikan Kapal Karam Renee, Perairan Sedili, Johor. *Jurnal Arkeologi Malaysia*. 19: 120-136.
- Samsol Sahar. Pengarah Bahagian Penyelidikan dan Dokumentasi. Jabatan Muzium Malaysia, Kementerian Penerangan Komunikasi dan Kebudayaan. 5 Disember 2017.
- Siti Rosliana Abbas. (2008). *Perundangan Warisan Malaysia: Kajian Kes Philip Greeco*. Tesis Sarjana Muda. Universiti Malaysia Sabah. (Tidak Diterbitkan).
- The Star. 14 April 1994. *Artefacts Sold to Finance Operations*.
- Undang-Undang Malaysia. (1967). *Akta Kastam (235)*. Selangor: International Law Book Services.
- Undang-Undang Malaysia. (1976). *Akta Benda Purba 1976*. Kuala Lumpur: Jabatan Penerbitan Negara.
- Undang-Undang Malaysia. (1985). *Akta Perikanan (Akta 317)*. Selangor: International Law Book Services.



- Undang-Undang Malaysia. (2005). *Akta Warisan Kebangsaan 2005 (Akta 645)*. Selangor: International Law Book Services.
- Undang-Undang Malaysia. (2005). *Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO, 1952)*. Selangor: International Law Book Services.
- Undang-Undang Malaysia. (2009). *Perlembagaan Persekutuan (Mengandungi pindaan terkini-P.U.(A)164/2009)*. Dalam, <http://www.kptg.gov.my/sites/default/files/article/perlembagaanpersekutuan.pdf>. (Diakses 9 Ogos 2017).
- UNESCO. (2001). *Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage*, Paris, 2001. Dalam, <http://www.unesco.org/new/en/unesco/themes/underwater-cultural-heritage/the-2001-convention/official-text/>. Diakses 31 Mac 2016.
- Utusan Online. 12 Jun 2013. *Artifak Sejarah dalam Laut Terus Diceroboh*.
- Wells, T. (1995). *Shipwrecks & Sunken Treasure in Southeast Asia*. Singapore: Times Editions.
- Zainuddin Baco dan Stephen Chia. (2017). Pengurusan Warisan Kebudayaan Bawah Air Semenanjung Malaysia (1980-2015): Isu dan Cabaran. *Seminar Arkeologi Bawah Air Malaysia: Meneroka Sejarah dan Budaya Maritim*. Jabatan Warisan negara dan Universiti Malaysia Terengganu. Kuala Terengganu. 21-22 Oktober 2017. (1-32).
- Zainuddin Baco, Baszley Bee Basrah Bee dan Stephen Chia Ming Soon. (2022). Arkeologi Maritim: Kapal Karam di Semenanjung Malaysia. *Kajian Malaysia*. Vol. 40 (2): 169-195.
- Zainuddin Baco. (2019). Pengurusan Warisan Kebudayaan Maritim di Semenanjung Malaysia: Kajian Kes Kapal Karam. Tesis Doktor Falsafah. Pusat Penyelidikan Arkeologi Global, Universiti Sains Malaysia. (Tidak Diterbitkan).