

Bil. 85

**Khamis
18 Disember 1997**



MALAYSIA

**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KESEMBILAN
PENGGAL KETIGA
MESYUARAT KETIGA**

Adalah sungguh luar biasa Malaysia membantu Thailand yang dipersalahkan oleh Malaysia sebagai mencetuskan krisis ekonomi di rantau ASEAN. Memandangkan bahawa krisis ekonomi kedua-dua buah negara adalah sangat serius, adalah jelas bantuan US\$1 bilion tidak akan membawa sebarang kesan positif kepada ekonomi mereka. Oleh itu, adalah lebih baik Malaysia menggunakan US\$2 bilion ini untuk rakyat sendiri sungguhpun US\$2 bilion bukanlah satu jumlah besar. Tetapi ia adalah sangat penting untuk berpuluh-puluh ribu perniagaan kecil dan sederhana.

Tuan Yang di-Pertua, perkara ini harus disegerakan supaya perniagaan kecil dan sederhana boleh diselamatkan daripada bankrap. Dewan yang mulia ini harus ditangguhkan untuk menunjukkan bahawa kerajaan peka dan mengambil berat tentang masalah krisis kewangan perniagaan kecil dan sederhana, bukan sahaja perniagaan besar yang kerana penyelewengan, cronisme dalam pemberian kontrak serta pinjaman lebihan oleh bank-bank telah mengakibatkan krisis ekonomi kita. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya telah menerima satu pemberitahu di bawah Peraturan Mesyuarat 18(1) daripada Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka pada 17 Disember 1997 jam 1.15 petang. Teks itu adalah seperti yang dibacakan oleh Ahli Yang Berhormat itu sebentar tadi. Bagi membolehkan perkara ini ditimbang oleh Majlis Mesyuarat hari ini, saya sebagai Yang di-Pertua hendaklah berpuas hati bahawa perkara yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat itu memenuhi tiga syarat. Syarat yang pertama ialah bahawa perkara itu tertentu. Syarat yang kedua ia adalah bagi kepentingan orang ramai, dan syarat yang ketiga ia berkehendak disegerakan.

Saya telah meneliti perkara ini dan saya dapati bahawa perkara ini adalah perkara tertentu. Ia adalah bagi kepentingan orang ramai. Tetapi pada fikiran saya perkara ini tidak perlu disegerakan. Lagi pun kita baru selesai membahaskan perbelanjaan negara dalam mana perkara seperti ini boleh dibangkitkan. Pada ingatan saya ada Ahli yang menyentuh soal ini di dalam perdebatan.

Selain daripada itu, kita sebagai sebuah negara yang berdaulat telah pun membuat satu komitmen kepada negara-negara yang berkenaan. Ini bererti perkara ini telah melibatkan hubungan diplomatik jika negara kita tidak menunaikan komitmen kita. Sebagai sebuah negara sahabat dan lagi berjiran kita tidak seharusnya membatalkan komitmen yang telah

pun diperbuat ini. Ini melibatkan maruah negara, dan maruah negara adalah satu aset yang tidak ternilai harganya.

Lagi pun saya difahamkan Indonesia dan Thailand sehingga hari ini belum lagi menggunakan bantuan ini. Tambahan pula bantuan ini adalah di dalam bentuk pinjaman yang perlu dibayar balik. Oleh yang demikian, saya menolak usul ini.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN) 1997

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang." [17 Disember 1997]

Tuan Yang di-Pertua: Saya minta Yang Berhormat Setiausaha Parlimen Kementerian Pengangkutan menyambung ucapan.

2.43 ptg.

Setiausaha Parlimen Kementerian Pengangkutan [Tuan Chor Chee Heung]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Semalam saya telah pun memberitahu Dewan secara amnya cadangan-cadangan pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, maka sekarang saya ingin masuk kepada peruntukan secara terperinci bagi pindaan tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, peruntukan-peruntukan utama yang terdapat di dalam Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1997 adalah seperti berikut:

1. Peruntukan Menubuhkan Pendaftaran Kapal Antarabangsa Malaysia.

- (a) Peruntukan bagi mewujudkan pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia adalah melalui pengwujudan satu bahagian baru, iaitu bahagian 2(2)(c) di dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang merupakan satu sistem pendaftaran kapal yang dikhaskan untuk syarikat-syarikat perkapalan asing.
- (b) pengwujudan pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia ini akan memberi galakan kepada syarikat-syarikat perkapalan asing mendaftarkan kapal-kapal mereka di Malaysia tanpa memenuhi

syarat keperluan majoriti pegangan saham mesti berada di tangan rakyat Malaysia seperti yang disyaratkan sekarang ini. Di bawah sistem ini pemegang ekuiti dibolehkan sehingga 100% berada di tangan rakyat asing.

(c) Namun demikian, kelonggaran ini adalah tertakluk kepada beberapa syarat yang mana lazimnya dikenakan bagi pendaftaran antarabangsa sepertimana yang diamalkan di negara-negara lain. Syarat-syarat yang dikenakan adalah untuk menentukan pertumbuhan positif pendaftaran kapal antarabangsa negara yang turut mengambil kira keperluan-keperluan keselamatan, pencegahan, pencemaran serta kehendak-kehendak instrumen dan konvensyen antarabangsa. Syarat-syarat tersebut adalah seperti berikut:

- (i) syarikat perkapalan berkenaan hendaklah melantik seorang pengurus kapal ataupun ship manager, dengan izin, yang hendaklah merupakan seorang rakyat Malaysia atau sebuah syarikat yang berdaftar di Malaysia;
- (ii) syarikat perkapalan berkenaan hendaklah mempunyai modal berbayar minimum 10% daripada harga kapal yang pertama didaftarkan ataupun RM1 juta yang mana yang lebih tinggi;
- (iii) kapal yang didaftarkan adalah:
 - kapal yang mempunyai sistem penggerak mekanikal atau mechanical propulsion, dengan izin;
 - tidak kurang daripada 1,600 tan kasar; dan
 - berumur tidak lebih daripada 15 tahun bagi kapal-kapal tangki serta pukal dan tidak lebih daripada 20 tahun bagi kapal-kapal yang lain.

Menteri Pengangkutan walaupun mempunyai kuasa untuk mengecualikan mana-mana kapal daripada syarat ini, tetapi syarat-syarat ini akan diteliti terlebih dahulu sebelum Menteri Pengangkutan akan membuat keputusan. Kapal-kapal yang didaftarkan di bawah pendaftaran ini turut dikenakan yuran tahunan sebanyak 30 sen Malaysia bagi setiap tan kasar. Dengan terwujudnya pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia ini,

angkatan perkapalan Malaysia dijangka akan bertambah bagi menampung permintaan pengangkutan perdagangan Malaysia. Ini juga dapat menyumbangkan kepada pembangunan dan kemajuan aktiviti perkhidmatan maritim sampingan ataupun maritime ancillary services, dengan izin, bagi menyokong industri perkapalan negara dan seterusnya membawa industri perkapalan negara ke satu tahap yang lebih tinggi lagi.

2. Peruntukan Perlesenan Perkapalan Dalam Negeri

(a) Rang Undang-undang Perkapalan S a u d a g a r (Pindaan) 1997 ini mencadangkan m e m a s u k k a n perkhidmatan atau services, dengan izin, sebagai satu aktiviti perkapalan dalam negeri atau domestic shipping, dengan izin, dengan meminda "takrif" di dalam ordinan perkapalan saudagar 1952 yang sedia ada. Pada ketika ini takrif tersebut hanya merujuk kepada pengangkutan barangan atau penumpang sahaja. Ini bermakna bahawa aktiviti perkhidmatan yang ditawarkan oleh kapal-kapal di dalam perairan wilayah Malaysia dan zon ekonomi eksklusif kini menjadi satu aktiviti perkapalan dalam negeri dan dengan itu perlu mempunyai lesen perkapalan dalam negeri.

Pindaan ini turut bermakna bahawa kapal-kapal yang didaftarkan di bawah pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia yang diwujudkan di bawah bahagian 2C tersebut dibolehkan menjalankan aktiviti perkapalan dalam negeri setelah dilesenkan termasuk aktiviti-aktiviti perkhidmatan. Ini merupakan satu pembukaan aktiviti perkhidmatan kepada kapal-kapal di dalam jenis bahagian 2C berkenaan. Contoh aktiviti-aktiviti perkhidmatan ialah pengukuran seismic, pemasangan kabel dasar laut, pembekalan minyak, pengerukan, perkhidmatan barges untuk pelantar minyak dan sebagainya.

(b) Pindaan ini juga dilakukan di atas dasar bahawa aktiviti perkhidmatan pada masa ini tidak terkawal sebagai satu aktiviti oleh perkapalan dalam negeri, dan oleh itu, banyak kapal-kapal asing bebas menjalankan aktiviti-aktiviti tersebut tanpa keperluan lesen perkapalan dalam negeri.

Pindaan ini juga akan membolehkan Lembaga Pelesenan Perkapalan Dalam Negeri mengawal aktiviti ini melalui pengeluaran lesen.

3. Peruntukan Mengemaskan Takrif Bot

- (a) Peruntukan berhubung dengan pelesenan bot di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 pada masa sekarang adalah bagi bot-bot di bawah 500 tan yang terlibat dalam perdagangan atau perniagaan sahaja. Peruntukan ini didapati tidak mencukupi memandangkan banyak lagi aktiviti lain yang wajar turut dikawal dengan cara pengeluaran lesen yang mana akan menyumbang kepada tahap keselamatan pelayaran. Oleh itu, pindaan yang dicadangkan adalah bagi tujuan memerlukan bot-bot yang terlibat dalam aktiviti riadah ataupun rekreasi turut dilesenkan. Pindaan tersebut juga akan membolehkan pelaksanaan sistem pelesenan bot yang lebih menyeluruh yang merangkumi bot-bot perdagangan, bot-bot persendirian, bot-bot rekreasi dan lain-lain lagi.

4. Peruntukan Berhubung dengan Sijil Pendaftaran Sementara (Provisional Certificate of Registry)

- (a) Pindaan yang dicadangkan mengenai perkara ini adalah untuk mengemaskan peruntukan di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 berkaitan dengan tempoh sah laku sijil pendaftaran sementara (provisional certificate of registry) yang dikeluarkan kepada kapal-kapal yang berhasrat untuk didaftarkan di Malaysia. Pada ketika ini tempoh sah laku sijil berkenaan tidak mempunyai had tempoh di mana ianya sah sehingga kapal tersebut sampai di mana-mana pelabuhan Malaysia yang mungkin mengambil masa yang lama. Pindaan ini menghadkan tempoh sah laku sijil berkenaan kepada hanya satu tahun sahaja. Ini adalah beresesuaian dengan sijil tersebut yang bersifat sementara dan tidak sewajarnya mempunyai tempoh sah laku tanpa had. Tindakan menghadkan sah laku sijil tersebut akan turut membolehkan pengawalan ke atas kapal-kapal berkenaan dengan mengurangkan salah guna ataupun abuse, dengan izin, terhadap sijil tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, perkara-perkara yang telah saya sebutkan itu adalah perkara-perkara yang terkandung dalam Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1997. Saya ingin turut memaklumkan bahawa Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) ini akan melibatkan perbelanjaan wang bagi mewujudkan sumber untuk melaksanakan pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia. Namun demikian, kos yang akan terbabit adalah minimum dan akan jauh melebihi oleh kebaikan yang akan diperolehi.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Datuk Dr. Ibrahim bin Saad]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dibaca kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Kota Melaka.

2.54 ptg.

Tuan Lim Guan Eng [Kota Melaka]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mengambil bahagian dalam rang undang-undang untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang dibentangkan tadi oleh Yang Berhormat Setiausaha Parlimen.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin bertanya jika Jabatan Marin di bawah kementerian beliau tidak dapat mendaftarkan dan mengiktiraf semua kapal-kapal sebelum 1 Julai 1998, industri perkapalan negara akan menghadapi krisis, kerana semua kapal-kapal Malaysia khususnya kapal-kapal saudagar akan dilarang memasuki pelabuhan antarabangsa. Kalau kapal-kapal dilarang memasuki pelabuhan antarabangsa segala perdagangan menerusi laut akan diakhiri dan tamat dan negara akan mengalami kerugian berbilion-bilion ringgit. Malah Naib Pengerusi Malaysian Ship Owners Association (MASA), dengan izin, Dr. Nik M. Zain, dalam satu kenyataan akhbar pada 8 Disember tahun ini menimbulkan keraguan sama ada Jabatan Marin sempat meluluskan sijil kepada syarikat dan kapal di bawah, dengan izin, document of compliance (DOC) dan safety management certificate (SMC) sebelum tempoh masa berakhir pada 1 Julai 1998.

Malaysia Ship Owners Association (MASA) bimbang bahawa kekurangan kakitangan mengeluarkan sijil dalam Jabatan Marin ini masih

belum diatasi memandangkan hanya tinggal enam bulan sahaja. Tanpa sijil itu tidak adalah sebarang kapal milik Malaysia boleh memasuki pelabuhan antarabangsa. Lagi pun International Maritime Organisation (IMO) enggan memberikan lanjutan masa selepas 1 Julai 1998. Sehingga sekarang hanya Petronas dan Pasific Ship Managers menerima sijil pengesahan. Manakala Net Line Berhad di mana Dr. Nik Zain ialah eksekutifnya hanya dijangka diaudit untuk document of compliance (DOC) dalam masa satu atau tiga bulan lagi.

Memandangkan ada banyak syarikat lagi yang belum mendapat sijil pengesahan, persoalan timbul sama ada pendaftaran dan pengesahan sijil sempat dilakukan dalam masa enam bulan ini. Segala pakej DOC dan SMC akan mengenakan kos sebanyak atau menelan kos sebanyak US\$25,000. Saya ingin tahu mengapa kos ini begitu tinggi dan adakah pihak swasta yang ditugaskan untuk menjalankannya? Mengapa pula hanya Petronas dan Pasific Ship Managers mendapat keistimewaan dengan mendapat pengesahan sijil lebih awal berbanding dengan syarikat-syarikat lain tetapi tidak pula kapal-kapal dan syarikat-syarikat lain.

Adalah dikesali Yang Berhormat Menteri Pengangkutan sekali lagi menunjukkan beliau tidak mengambil berat dan prihatin tentang masalah serius ini yang boleh memburukkan krisis ekonomi yang kini dihadapi oleh negara. Beliau sekali lagi tidak peduli dan telah mengambil sikap etika kerja ke atas kementeriannya yang sama ditunjukkan dengan prestasinya di Parlimen. Dalam Parlimen beliau merupakan salah satu menteri yang paling malas datang ke Parlimen dengan rekod kehadiran hanya 12% tahun lepas.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak bersangkut, Yang Berhormat.

Tuan Lim Guan Eng: Sangkut tentang perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak bersangkut dia tidak datang ke Parlimen.

Tuan Lim Guan Eng: Kerana Dr. Nik M. Zain telah pun menyatakan bahawa beliau telah sampaikan perkara ini kepada pihak kementerian, tetapi nampaknya tidak ada sebarang jawapan ataupun tindak balas oleh pihak kementerian. Rekod kehadiran dan prestasi etika kerja yang ditunjukkan oleh Yang Berhormat Menteri kalau dibanding dengan Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri sebanyak 30% adalah....

Tuan Yang di-Pertua: Tidak bersangkut, Yang Berhormat.

Tuan Lim Guan Eng: Berkaitan dengan perkara yang sama, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, tidak bersangkut, Yang Berhormat.

Tuan Lim Guan Eng: Adalah dikesali bahawa...

Tuan Yang di-Pertua: Cukup, Yang Berhormat. Berucap yang lain.

Tuan Lim Guan Eng: Adalah dikesali dengan menangani krisis ekonomi dalam perkara yang begitu asas untuk industri perkapalan, perkara ini belum diambil perhatian serius memandangkan bahawa kita hanya tinggal enam bulan sebelum tempoh masa yang ditetapkan oleh International Maritime Organisation luput. Di sini MASA dan pemilik kapal di rantau Asia juga risau tentang taraf atau standard jurukapal atau pilot, dengan izin dan pihak yang menasihati kapal-kapal tentang jalan yang harus diambil apabila mendekati pelabuhan.

Apakah langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan standard ini. Keselamatan kapal dan pelabuhan adalah penting yang hanya boleh dijamin dengan jurukapal yang profesional dan terlatih. Saya percaya kita tidak mahu kes-kes di mana jurukapal yang membawa kapal kontena generasi kelima atau yang melebihi 5,300 TEU masuk ke pelabuhan tanpa mempunyai kelayakan yang sewajarnya. Pentingnya jurukapal atau pilot terlatih tidak boleh diketepikan demi menjamin keselamatan nyawa dan mengelakkan kerugian kewangan.

Contohnya, kemalangan bulan lepas di antara sebuah kapal dan pontoon atau barge di Pelabuhan Sibu dan juga di Pelabuhan Klang, sungguhpun perkhidmatan yang diberikan oleh jurukapal. Apakah sebab kemalangan itu berlaku dan nyatakan jumlah kemalangan kapal setiap tahun sejak 1990 di setiap pelabuhan dalam negara ini. Adakah pihak kementerian sedar tentang peningkatan kemalangan kapal di seluruh negara dan nyatakan langkah-langkah yang diambil untuk mengurangkannya. Pada masa yang sama gaji jurukapal mesti ditingkatkan untuk mencerminkan tugas mereka yang profesional dan terlatih. Mengapakah kesemua ini gagal diuruskan oleh pihak kementerian untuk menjaminkan standard piloting.

Tuan Yang di-Pertua, dalam tahun 1996 Malaysia mengalami defisit akaun semasa sebanyak RM18.8 bilion. Komponen freight dan insurans adalah sebanyak 45% ataupun RM8.6 bilion. Apakah langkah yang diambil untuk mengurangkan komponen ini yang menyumbang 45% kepada akaun defisit semasa negara. Saya ingin mencabar

Yang Berhormat Menteri Pengangkutan menunjukkan kemampuan beliau dengan menurunkan defisit ini sebanyak 20%, sebanyak RM1.72 bilion kepada RM6.88 bilion. Kalau kerajaan ingin menurunkan perbelanjaan sebanyak 20% beliau harus menerima cabaran menurunkan sumbangan akaun defisit semasa daripada komponen freight dan insurans sebanyak 20% juga untuk membantu memulihkan ekonomi negara.

Apakah gunanya hanya potong gaji 10% kalau tidak berjaya melaksanakan tugasnya sebagai seorang Menteri. Saya ingin minta pihak kementerian menunjukkan angka tentang kedudukan bilangan kapal saudagar dan tahap kesibukan dalam pelabuhan-pelabuhan kita. Mengapakah sehingga sekarang sistem komputer maklumat masih belum dipasang di Pelabuhan Klang untuk mempercepatkan penurunan kargo. Sebarang kelewatan akan membawa kerugian ekonomi besar. Dalam keadaan ekonomi meleset yang tidak membenarkan perbelanjaan berlebihan hanya kegunaan sumber yang sedia ada boleh mempertingkatkan produktiviti dan pendapatan. Untuk menangani masalah kenaikan kos, sistem electronic data processing (EDP) yang menyokong optimisation terminal, dengan izin, yang sedia ada merupakan langkah yang paling kos efektif. Adakah sistem EDP ini telah pun diperkenalkan dan telah dipakai dalam pelabuhan-pelabuhan kita.

Di sini, Tuan Yang di-Pertua, saya harap bahawa Yang Berhormat Menteri yang tidak ada di sini boleh lebih gigih menjalankan tugasnya untuk memastikan pelabuhan kita dapat memberikan sumbangan dan juga bahawa kapal-kapal kita boleh mendapat pengiktirafan dan pengesahan sijil supaya kita tidak dimalukan dengan keadaan di mana kapal-kapal tidak boleh masuk ke pelabuhan kerana tidak mendapat sijil yang diiktiraf sepertimana yang diperlukan oleh International Maritime Organisation. Janganlah hanya minat ke atas perniagaan anaknya sahaja. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Bintulu.

3.04 ptg.

Tuan Chiew Chiu Sing [Bintulu]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Setelah meneliti undang-undang untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, saya mendapati peruntukan-peruntukan yang sedia ada dalam beberapa fasal seperti Fasal 2 untuk memasukkan Subseksyen baru 26(2) dan 26(3) mengenai penetapan tempoh pengesahan maksimum bagi perakuan pendaftaran sementara suatu kapal. Fasal 3 berkaitan perkapalan

domestik. Fasal 4 berkaitan dan memperkenalkan pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia, kuasa menteri menentukan mana-mana satu pelabuhan Malaysia sebagai tempat pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia.

Keseluruhannya saya mendapati rang undang-undang ini bertujuan menaiktarafkan sektor perkapalan saudagar di Malaysia bagi mengejar industri perkapalan luar negeri yang sudah jauh maju. Tabung Perkapalan yang dilancarkan sebelum ini untuk pihak yang terlibat dalam industri perkapalan tidaklah kita ketahui kedudukannya. Namun langkah meningkatkan negara kita sebagai pendaftar kapal antarabangsa Malaysia adalah langkah permulaan yang baik bagi menggalakkan anak-anak tempatan meneroka bidang perkapalan.

Setakat ini nama-nama seperti PSC, MISC, Konsortium Perkapalan dan Halim Majmin merupakan nama yang tidak asing, namun sumbangan mereka masih dianggap kecil. Barangan eksport dan import Malaysia masih banyak menggunakan kapal asing. Ini merugikan ekonomi Malaysia sendiri. Bilangan kapal Malaysia tidaklah sebanyak kapal asing. Sebanyak 90% perdagangan luar Malaysia adalah menerusi jalan laut. Banyak wang telah mengalir keluar untuk bayaran tambang dan insurans kepada syarikat perkapalan asing. Kerajaan harus mengambil langkah-langkah berkesan untuk menyekat kecenderungan yang merugikan negara. Lebih dari 100 kapal yang melalui Selat Melaka setiap hari berapa sangat kapal Malaysia. Mengapakah Malaysia tidak ada perancangan yang jelas untuk menjadi negara perkapalan yang besar di rantau ini sedangkan potensi Malaysia berbuat demikian sangat baik seperti negara kita dikelilingi laut, seperti di Sabah dan Sarawak, dan negara kita terletak di laluan utama perjalanan kapal-kapal antarabangsa.

Pelabuhan-pelabuhan negara seperti Pulau Pinang, Pulau Langkawi, Pelabuhan Klang, Pasir Gudang, Kuantan, Kuching, Tanjung Manis, Miri, Bintulu, Labuan, Sandakan dan sebagainya berpotensi dimaju dalam jangka masa depan. Misalnya, Pelabuhan Bintulu yang dikenali sebagai pelabuhan laut dalam dan terletak di depan Laut Cina Selatan dan terbentang luas, mampu dibangunkan menjadi pelabuhan utama dan antarabangsa bagi Malaysia Timur.

Yang Berhormat Menteri diberi kuasa memilih mana-mana pelabuhan untuk dijadikan tempat pendaftaran perkapalan antarabangsa Malaysia, boleh memilih Bintulu kerana ia merupakan

pelabuhan laut dalam dan terletak di luar Selat Melaka yang sibuk. Ini suatu langkah untuk mempercepatkan proses pertumbuhan dan kemajuan industri di Sabah dan Sarawak. Jika kerajaan tidak berani membuat keputusan selama itulah tahap pembangunan dan kemajuan ekonomi Sabah dan Sarawak sangat lembab. Untuk membolehkan kapal-kapal Malaysia berlayar ke pelosok dunia dan membanjiri pelabuhan-pelabuhan utama seluruh dunia memerlukan barisan pengurus dan anak-anak kapal yang terlatih, mahir, mempunyai daya juang yang tinggi serta menguasai ilmu pelayaran yang terbaik. Apakah Akademi Laut Malaysia sudah mengeluarkan ramai graduan muda yang cukup bagi menyahut cabaran ini.

Dengan kecekapan angkatan kapal Malaysia yang diterajui oleh anak muda Malaysia belayar membelah laut seluruh dunia sambil membawa barang dagangan, Malaysia mampu dikenali negara pelayaran baru. Cita-cita ini akan terpendam sahaja jika kita terus bergantung kepada kapal-kapal asing. Sejarah membuktikan bahawa warga Malaysia mampu mengharungi lautan luas. Jadi, tidak ada sebab Malaysia mengorak langkah meneroka bidang pelayaran dan pengangkutan laut sebagai satu sumber pendapatan negara yang baru menyaingi kapal-kapal antarabangsa.

Tuan Yang di-Pertua, menyentuh kuasa menteri mengisytiharkan mana-mana tempat atau mana-mana pelabuhan di Malaysia sebagai pelabuhan bagi pendaftaran kapal-kapal antarabangsa Malaysia di bawah Fasal 4, Seksyen 66A., saya ingin mencadangkan supaya Bintulu dinaiktaraf sebagai pelabuhan laut dalam untuk Malaysia Timur sekali gus menjadikannya pelabuhan bagi pendaftaran antarabangsa Malaysia. Pada pendapat saya Bintulu berpotensi menjadi sebuah pelabuhan maju kerana kedudukan yang strategik, perjalanan atau laluan kapal-kapal antarabangsa di Laut Cina Selatan. Sebagai pelabuhan terbuka luas dan mempunyai laut dalam, Pelabuhan Bintulu mampu menarik kapal-kapal dagang yang menggunakan Laut Cina Selatan sama ada dari Singapura, Filipina, Hong Kong, Tanjung Periuk singgah di Pelabuhan Bintulu.

Pada masa ini, Pelabuhan Bintulu mempunyai dermaga panjangnya 515 meter dan melabuhkan empat hingga lima kapal yang panjang dan berat, setiap sebuah ialah 180 meter dan 25,000 tan. Itu ialah dermaga kargo am. Bagi dermaga kargo berat pula panjang dermaga hanya 250 meter sahaja, sedangkan kapal sepanjang 180 meter dan seberat 80,000 tan boleh berlabuh. Ini menunjukkan ia berupaya dimajukan lagi asalkan ada perancangan dan pelaksanaan bersungguh-sungguh dari kerajaan.

Rancangan pelan induk perindustrian koridor Malaysia Timur yang selama ini didakwa telah dilaksanakan secara perlahan dan berperingkat-peringkat dan Industrial Plan Kedua tidak akan lengkap tanpa menjadikan Bintulu sebagai pelabuhan utama. Lagi pun Kuching yang selama ini menjadi pelabuhan utama Sarawak belum ada mempunyai ciri-ciri menarik seperti laut dalam. Jika kerajaan tidak berani memindahkan sebahagian pentadbiran maritime negara ke Sarawak seperti menjadikan Bintulu tempat atau pelabuhan pentadbiran kapal-kapal antarabangsa Malaysia, saya tidak nampak Sabah dan Sarawak akan bergerak lebih cepat sebagai kawasan industri baru.

Satu aspek yang tidak boleh diketepikan dalam dunia perkapalan ialah kemalangan laut yang melibatkan kapal-kapal dagang berbanding dengan perairan Sabah dan Sarawak. Selat Melaka yang panjangnya 500 kilometer dan berkeadaan cetek di setengah tempat menyebabkan kemalangan laut yang tinggi. Jumlah kemalangan sepanjang tahun 1978 hingga 1994 terdapat 446 kemalangan melibatkan kargo kapal pembawa minyak, kapal penumpang dan kapal nelayan. Walaupun difahamkan kerajaan memperkenalkan sistem perkhidmatan trafik kapal (vessel traffic, traffic services) dengan pemasangan sembilan stesen radio berpengkal di pantai bagi mengawasi pergerakan kapal-kapal di Selat Melaka yang menelan belanja RM100 juta masih lagi belum diluluskan oleh Pertubuhan Maritime Sedunia.

Tuan Yang di-Pertua, akhirnya saya ingin menegaskan di sini supaya pihak berkuasa meningkatkan pembanterasannya lanun-lanun yang berkeliaran dan menyerang kapal-kapal dagang di Selat Melaka, Laut Cina Selatan dan perairan Sabah dan Sarawak, di samping meningkatkan rondaan, pemeriksaan kapal-kapal dagang juga harus dibekalkan senjata ringan bagi mempertahankan diri dari serangan lanun-lanun. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Teluk Intan.

3.13 ptg.

Tuan M. Kulasegaran [Teluk Intan]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mengambil bahagian membahaskan dalam suatu akta meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Saya ingin mengalu-alukan peruntukan pendaftaran kapal antarabangsa yang dibentangkan hari ini. Saya ingin tahu bila pendaftaran perkapalan ini dibuat di Malaysia? Adakah ia akan menjadi satu centre di rantau ini dan adakah satu pejabat pendaftaran ini akan berada di setiap tempat di mana perkapalan selalu menuju seperti di Lumut, Pulau Pinang dan tempat-tempat lain sebagainya.

Juga bila pendaftaran perkapalan dibuat, adakah maklumat-maklumat pendaftaran kapal akan diberi kepada sesiapa yang memohonnya, seperti untuk kereta-kereta yang telah terlibat dalam kemalangan, pihak-pihak yang berkenaan dapat menulis kepada JPJ untuk mendapat siapakah pemilik dan sebagainya. Adakah ia juga akan terjadi kepada perkara selepas pendaftaran kapal-kapal dibuat, dan apakah fee untuk mendapat maklumat-maklumat pemilik kapal-kapal itu? Selain daripada itu, adakah pejabat pendaftaran ini akan berada dikatakan di Lumut dan Pulau Pinang atau di 'centralise' di Kuala Lumpur sahaja. Adakah kita akan computerise semua hal ini supaya perkara ini dapat lebih efisien dan lebih terbuka?

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu, saya ingin menyentuh Fasal 5, iaitu di antara Seksyen 473A di mana dicadangkan bahawa kapal-kapal yang kurang dari 500 gross tonnage, dengan izin, yang akan digunakan di sungai-sungai atau di costal waters yang berkaitan dengan trade or business, adakah kapal-kapal ini perlu didaftarkan, dan jika tidak didaftarkan apakah tindakan yang akan diambil, dan macam mana kementerian dapat memastikan bahawa kapal-kapal ini akan didaftarkan, dan apakah jangka masa yang difikirkan sebelum kapal-kapal ini patut didaftarkan.

Dalam perkara ini saya ingin tahu walaupun dalam akta yang dibentangkan hari ini, adakah kapal-kapal yang didaftarkan ini akan dimestikan bahawa semua kapal yang didaftarkan dimestikan dengan insurans. Adakah insurans coverage itu dimestikan sebelum pendaftaran diluluskan. Jika tidak, ia tidak membawa apa-apa makna, kerana baru-baru ini apabila di kawasan saya di Teluk Intan, bila dua kapal telah berlanggar dekat sungai di Teluk Intan, bila tindakan ingin diambil kita tidak dapat pastikan siapakah pemilik dan yang menyusahkan adalah pemilik itu tidak mempunyai apa-apa insurans. Jadi, dalam keadaan macam ini macam manakah kementerian dapat memastikan bahawa pihak-pihak berkenaan akan diberi pertolongan. Dalam keadaan macam ini macam manakah kementerian dapat memberi tunjuk ajar atau information yang perlu kepada pihak-pihak yang menggunakan kapal-kapal di dalam sungai-sungai yang berkaitan di negara ini. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Setiausaha Parlimen menjawab.

3.18 ptg.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, pertama sekali saya ingin mengucapkan terima kasih

kepada Yang Berhormat dari Kota Melaka, Bintulu dan Yang Berhormat dari Teluk Intan yang telah mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1997.

Yang pertama adalah mengenai apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat dari Kota Melaka. Sebenarnya saya merasa amat hairan sebab beliau selalu datang ke Parlimen tetapi banyak perkara yang tidak patut ataupun tidak berupaya ditanya, beliau pun guna masa ini untuk tanya. Bagi saya ini adalah satu tindakan yang tidak harus diamal di Dewan ini. Sebab seperti kita semua maklum laporan Pelabuhan Klang dan semua pelabuhan telah pun diberikan kepada semua Ahli Yang Berhormat dalam Dewan yang mulia ini. Kalau kita berhati-hati, kita balik, ada masa kita baca laporan itu, kita sudah tahu semua informasi maklumat yang diberikan di situ.

Tetapi walau bagaimanapun, ingin saya memberi jaminan kepada Ahli Yang Berhormat, iaitu Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah pun dalam beberapa tahun ini berusaha dengan sedaya-upaya supaya sistem pengangkutan di negara ini dapat diselaraskan, dapat disempurnakan dengan sebaik-baik lagi. Bagi Pelabuhan Klang pula ataupun di bidang maritim Menteri Pengangkutan telah pun berusaha dengan gigih supaya tahap Pelabuhan Klang dan juga pelabuhan-pelabuhan lain di negara kita telah dapat berhasil. Ini semua oleh kerana Yang Berhormat Menteri Pengangkutan, beliau telah mengambil berat di semua bidang, khususnya bidang maritime, sebab bidang maritime merupakan salah satu bidang yang begitu penting bagi negara kita.

Untuk menjawab Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka, ingin saya memberitahu iaitu kerajaan melalui Jabatan Marin telah pun mengambil berat, iaitu memang kita tahu sebelum sebelum 1 Julai 1998 semua kapal yang didaftarkan akan mengadakan sijil. Memang tidak salah dia kata ada banyak kapal yang masih tidak mempunyai sijil itu. Ini saya mengakui tetapi jangan seolah-olah macam bila satu berita diberitahu, dia dengar, beliau terus masuk Dewan dan mendakwa sekian-sekian kementerian tidak mengambil berat. Kita semua mengambil berat dan kita akan memberi kepastian iaitu kita akan mencapai hasrat kita semua sebelum dateline itu.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai keselamatan kapal-kapal yang masuk pelabuhan kita pula.

Tuan Lim Guan Eng: [Bangun]

Tuan Yang di-Pertua: Hendak berijalan, Yang Berhormat?

Tuan Lim Guan Eng: Saya percaya Yang Berhormat Setiausaha Parlimen ambil berat, tetapi Menteri saya rasa tidak ambil berat. Oleh sebab itu, saya hendak bertanya, berapakah bilangan kapal yang masih belum mendapat sijil pengesahan, dan apakah tempoh masa yang mereka perlu memakan masa untuk mendapat sijil itu, dan kalau disebutkan oleh Malaysian Ship Owners Association (MASA) bahawa ada kekurangan kakitangan, berapakah kakitangan yang kurang yang menyebabkan kelewatan sijil ini. Apakah ini sangat penting seperti yang saya nyatakan tadi, kalau sampai deadline 1 Julai, ini bermakna mana-mana pelabuhan tidak boleh masuk dan ini akan mencacatkan industri perkapalan saudagar di negara kita.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, seperti yang saya katakan tadi kita memberi jaminan iaitu semua akan dapat dokumen-dokumen yang sempurna tetapi jika saya ditanya pada masa ini iaitu berapa buah kapal lagi masih belum dapat itu, mungkin saya minta notis dan akan memberi jawapan secara bertulis. Sebab saya percaya tidak begitu adil iaitu serta-merta saya hendak jawab itu.

Mengenai kemalangan di pelabuhan-pelabuhan kita ingin saya memberitahu iaitu semua jurukapal ataupun pilots yang diambil untuk menjadi jurukapal adalah terlatih, dipilih dan dilesenkan oleh satu jawatankuasa, iaitu dinamakan Pilot Committee bagi memastikan competency yang tinggi. Untuk menunjukkan iaitu kemalangan yang berlaku di pelabuhan-pelabuhan kita, pada tahun 1995 memang terdapat melebihi 137 kemalangan. Tetapi sukacita saya memberitahu iaitu pada 1996 iaitu kita dapat mengurangkan semua jenis kemalangan ke satu angka yang saya tidak kata munasabah, tetapi memang ada diperbaiki iaitu 87 kes sahaja. Kementerian Pengangkutan senantiasa berusaha supaya risiko-risiko dan insiden-insiden kemalangan yang berlaku semasa kapal dalam perairan kita ataupun semasa mereka hendak masuk, hendak boarding, dengan izin, di pelabuhan kita dapat dikurangkan.

Tetapi kita tidak dapat menafikan juga banyak kapal antarabangsa yang mempunyai jurukapal mereka yang menggunakan Selat Melaka ini sama ada mereka mempunyai tahap ataupun mencapai satu kelayakan yang mencukupi memang adalah di luar bidang kita. Sebab seperti kita semua maklum pada setiap hari begitu banyak seperti Yang Berhormat dari Bintulu kata tadi lebih daripada 100

buah kapal menggunakan Selat Melaka. Untuk makluman Dewan yang mulia ini juga Malaysia bersama-sama dengan Indonesia dan Singapura telah pun mengemukakan kepada International Maritime Organisation (IMO) satu cadangan untuk memanjangkan skim pemisah lalu lintas yang sedia ada untuk merangkumi keseluruhan Selat Melaka, dan cadangan ini pun telah diterima secara prinsipnya oleh IMO. IMO telah pun bersetuju pada prinsipnya supaya pelaksanaan sistem laporan kapal berwajib ataupun mandatory ship reporting system dapat dikemukakan oleh ketiga-tiga negara, all the lateral states near the Straits of Malacca supaya keselamatan bagi kapal-kapal yang menggunakan Selat Melaka akan diperbaiki.

Untuk makluman Dewan yang mulia ini juga pengwujudan vessel traffic services di Selat Melaka adalah untuk mengesan pergerakan kapal-kapal dan menasihati kapal-kapal di waktu kecemasan bagi memastikan tahap keselamatan pelayaran dipertingkatkan lagi akan juga dilaksanakan. Ini semua akan diterima pakai dan penguatkuasaan peraturan-peraturan ini akan mengikut IMO supaya kita semua memastikan kapal-kapal yang menggunakan Selat Melaka adalah seaworthy, dengan izin.

Dr. Tan Seng Giaw: [Bangun]

Tuan Yang di-Pertua: Ya.

Tuan Chor Chee Heung: Yang Berhormat baru masuk sahaja, takkan dia tahu apa yang saya cakap.

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, penjelasan. Yang Berhormat sila jawab dengan betul, kerana jangan kita buat sangkaan sahaja, bolehkah beritahu berapa bilangan kapal yang melalui Selat Melaka sekarang dan peruntukan yang telah digunakan, akan digunakan oleh kerajaan untuk membina radar dan sebagainya, berapakah peratus yang diperuntukkan untuk radar dan kawalan-kawalan ke atas bilangan kapal yang melalui Selat Melaka yang kian bertambah sehingga susah hendak kita kawal dan sehingga berlaku pencemaran. Jangan kita elakkan jawapan, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, untuk menjawab Yang Berhormat dari Kepong, ingin saya memberitahu iaitu kerajaan telah pun memperuntukkan satu peruntukan yang diluluskan sebanyak RM100 juta supaya mewujudkan satu sistem radar di dalam perairan negara kita supaya kita dapat mengesan kapal-kapal yang melalui Selat Melaka. Kalau saya ditanya berapa buah kapal yang menggunakan Selat Melaka pada setiap hari, saya

beritahu iaitu lebih 100 buah sehari ataupun lebih kurang 3,000 sebulan. Ini statistik yang saya ada.

Tuan Yang di-Pertua, menjawab juga pertanyaan Yang Berhormat dari Kota Melaka mengenai defisit akaun semasa negara kita, memang Kementerian Pengangkutan.....

Tuan M. Kulasegaran: *[Bangun]*

Tuan Chor Chee Heung: Tunggu saya jawab Yang Berhormat dari Kota Melaka dahulu.

Tuan M. Kulasegaran: Mengenai penggunaan kapal Selat Melaka, Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Adakah kerajaan bercadang untuk menubuhkan atau mendapat atau caj fee untuk kapal-kapal yang menggunakan Selat Melaka.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, mengikut Convention International Maritime Organisation semua selat di dunia ini memang adalah percuma bagi kapal-kapal antarabangsa yang ingin menggunakan. Mengikut convention ini mana-mana negara tidak mempunyai hak untuk mencaj fee ke atas penggunaan perairan kapal-kapal mereka melalui di mana-mana selat. Bagi Selat Melaka juga kita tidak mencajkan fee. Tetapi kita amat mengalu-alukan jika kapal-kapal yang menggunakan Selat Melaka ini, iaitu sama ada melalui negara mereka ataupun melalui syarikat-syarikat perkapalan supaya derma-derma dapat diberikan kepada kerajaan supaya kita dapat menjaga Selat Melaka dengan satu tahap keselamatan yang boleh dikatakan selamat bagi semua kapal.

Tuan M. Kulasegaran: *[Bangun]*

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, beri jalan atau tidak?

Tuan M. Kulasegaran: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih. Memandangkan Selat Melaka adalah, dengan izin, the busiest water way in the world, bukankah kita patut menggubal undang-undang dengan persetujuan Indonesia supaya walaupun ada satu konvensyen, kita patut mengutip fee memandangkan kapal-kapal yang menggunakan telah menderma banyak kepada negara kita secara memberi pencemaran untuk mengelak perkara ini berlaku.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, mengenai kapal-kapal pula, fee yang akan dicaj atau tidak, seperti yang saya katakan tadi kita tidak boleh incharge fee tetapi jika kapal-kapal yang melalui Selat Melaka ingin masuk berth, dengan izin, di pelabuhan kita kita boleh cajlah, port bills semua, tetapi dari segi pampasan pencemaran, ingin saya

memberitahu Dewan yang mulia ini ialah Malaysia telah pun meratifikasikan dua konvensyen antarabangsa iaitu International Convention on Sea Liability For Oil Pollution Damage 1969 dan The International Convention on Establishment of an International Compensation Fund For Oil Pollution Damage 1971 di mana dengan meratifikasikan konvensyen ini Malaysia berhak untuk menuntut pampasan sehingga US\$93 juta ataupun RM325 juta sekiranya tumpahan minyak berlaku akibat pelanggaran kapal-kapal besar dalam perairan negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, balik kepada soalan yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka....

Tuan Lim Guan Eng: *[Bangun]*

Tuan Chor Chee Heung: Saya pun tak dan hendak jawab lagi!.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, kita tidak ada masa sekarang ya.

Tuan Chor Chee Heung: ya.

Tuan Lim Guan Eng: Tuan Yang di-Pertua, ringkas sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, tadi Yang Berhormat menyatakan bahawa akan menuntut pampasan US\$93 juta. Ini dituntut daripada pihak mana, adakah daripada pihak kapal yang melakukan pencemaran itu dan saya rasa kalau ke atas kapal yang melakukan atau syarikat kapal yang melakukan pencemaran, agak susah kalau mereka tidak ada wang. Sebab itu saya hendak bertanya adakah peruntukan ini bermakna kalau kita tidak boleh tuntutan jumlah ini.

Yang kedua, sebelum Yang Berhormat menjawab soalan saya tentang akaun defisit semasa, tadi Yang Berhormat memberikan jaminan bahawa sijil pengesahan akan diberikan sebelum 1 Julai, tetapi sehingga sekarang Yang Berhormat tidak boleh atau tidak dapat menyatakan apakah langkah-langkah yang akan diambil oleh pihak kementerian untuk memastikan masalah-masalah yang ditimbulkan tadi oleh massa dan macam saya di atasi. Nampaknya Yang Berhormat tidak tahu langsung sejauh manakah teruknya masalah ini kerana ia akan membawa kesan yang sangat besar kepada industri perkapalan kita.

Seorang Ahli: Tak payah jawablah.

Tuan Chor Chee Heung: Tuan Yang di-Pertua, mengenai apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat, ingin saya memberitahu iaitu memang

kita semua tahu seperti semua pegawai dalam Kementerian Pengangkutan, apa sahaja document of compliance ataupun safety management certificate dan lain-lain lagi. Dan sijil document of compliance seperti yang dikatakan oleh Yang Berhormat untuk syarikat-syarikat perkapalan dan safety management certificate satu lagi yang juga akan terlibat dalam pensijilan kapal-kapal. Document of compliance akan dikeluarkan oleh Jabatan Laut, tetapi safety management certificate akan dikeluarkan oleh badan-badan konsifikasi antarabangsa.

Jadi, bagi semua 17 syarikat perkapalan Jabatan Laut akan dapat menyiapkan pengeluaran VOC ini dan bagi kapal-kapal yang terlibat yang masih belum menerima sijil, saya masih hendak dapatkan angka, tetapi buat masa ini mungkin belum dapat lagi, pengeluaran sijil akan dikeluarkan oleh badan antarabangsa dan juga Jabatan Laut kita sebelum kita menghadapi dead line dan saya percaya kalau kita semua mempunyai keyakinan, kita boleh buat, bukan kata Yang Berhormat timbulkan di Dewan ini baru kita berlumba-lumba hendak buat, kita telah menjalankan proses ini dan kemungkinan apa berita yang diterima oleh Ahli Yang Berhormat adalah aduan yang diberikan oleh massa, mungkin massa telah memberitahu Ahli Yang Berhormat ataupun sesiapa pun yang menyatakan buat masa ini kita masih menunggu certificate itu dan kemungkinan Ahli Yang Berhormat tidak tahu proses untuk kita untuk mendapat dokumen ini telah pun dijalankan dan kita tahu apa dead line, bukan kata Malaysia tidak tahu.

Mengenai soalan lain juga yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka iaitu defisit akaun, Kementerian Pengangkutan melalui agensi-agensi maritim di negara kita khususnya semua yang terlibat dalam kegiatan maritim supaya kita semua harus mengawal sikap dependency kepada kapal-kapal asing diturunkan. Maksudnya semua syarikat perkapalan kita telah pun menerima seruan dari Kementerian Pengangkutan iaitu kita semata-mata mengeksport barangan kita, kita buat melalui CIF dan bila importkan barangan kita menggunakan FOB, ini dengan secara tidak langsung akan juga memberi bantuan kepada syarikat-syarikat insurans kita dan tidak kata pembeli barangan harus membeli insurans dan memberi keuntungan kepada syarikat yang asing.

Selain dari itu, maksud yang kita membentangkan rang undang-undang di Dewan yang mulia ini iaitu mengadakan satu pendaftaran untuk kapal-kapal antarabangsa adalah untuk memenuhi keperluan seperti yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat,

apa langkah-langkah yang akan diambil oleh kementerian untuk memberi sumbangan kepada penurunan akaun defisit negara, ini adalah salah satu langkah dan kita harap selepas rang undang-undang ini diluluskan, lebih banyak kapal asing dapat mendaftar di negara kita dan selain dari keuntungan dari segi perkhidmatan kapal-kapal asing di negara kita, ancilliary service, dengan izin, semua peluang-peluang ancilliary service dibidang maritim akan juga terbuka untuk rakyat Malaysia. Sehingga Jun 1997 seperti yang diminta oleh Tuan Yang di-Pertua, kita memang tidak mempunyai masa yang begitu banyak dan maaflah

Tuan Lim Guan Eng: [*Menyampuk*]

Tuan Chor Chee Heung: Tak apalah. Biar saya habis dahulu, jika ada masa dan jika masa mengizinkan kita beri chance.

Sehingga Jun 1997 terdapat 2,681 buah kapal yang didaftarkan di Malaysia dengan jumlah tonnagenya iaitu 4.9 juta tan dan mengenai juga apa yang dibawa oleh Yang Berhormat dari Bintulu dan Kota Melaka mengenai perkhidmatan komputer supaya kita dapat mempercepatkan lagi, mencanggihkan lagi proses kemasukan barangan, containers, deuce ke pelabuhan kita ataupun melalui eksport ataupun eksport kita melalui pelabuhan, kita telah pun mengadakan satu sistem Electronic Data Interchange (EDI) yang mana telah pun mula beroperasi dan Kementerian Pengangkutan dan agensi-agensi berkaitan akan mewujudkan full implementation ataupun implementasi sepenuhnya di Pelabuhan Klang tidak lama lagi, kita telah mula memasang dan telah mula berjalan tetapi kemungkinan tidak sampai tahap 100% tetapi dalam beberapa bulan yang akan datang kita akan pasti supaya implementasi EDI sepenuhnya akan diadakan di Pelabuhan Klang iaitu salah sebuah pelabuhan utama di negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai soalan-soalan yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Bintulu iaitu apakah perancangan negara kita supaya menjadikan Pelabuhan Klang iaitu pelabuhan utama di negara kita sebagai sebuah pelabuhan yang mempunyai standard antarabangsa dan apa perancangan Malaysia untuk menjadikan negara kita sebagai sebuah negara maritim.

Untuk makluman Dewan yang mulia ini jika bukan usaha-usaha gigih oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan termasuk semua pegawai-pegawai dalam kementeriannya dalam beberapa tahun kebelakangan ini, saya percaya Malaysia hari ini tidak akan diklasifikasikan sebagai sebuah negara

maritim yang ke-35 dalam dunia ini, 'the thirty fifth maritime nation in this world'. Memang dalam dunia ini terdapat banyak negara tetapi pencapaian ini boleh dikatakan memang amat membanggakan negara kita. Lima tahun yang lepas, jangan kata nombor 35, nombor 70 pun kita tidak ada chance tetapi hari ini dalam masa yang pendek iaitu lima, enam tahun kita mencapai tahap itu dan melalui usaha-usaha yang dihidangkan oleh kita semua, hari ini kita dapat melihat 90 syarikat perkapalan mempunyai pejabat ataupun menggunakan Pelabuhan Klang dan memanglah kita sentiasa dikutuk oleh Ahli Yang Berhormat dari Bintulu iaitu sebab apa Pelabuhan Bintulu dianaktirikan, memang ini tidak benar, mengikut Kementerian Pengangkutan semua pelabuhan di negara kita amatlah penting, cuma kita melalui dasar kerajaan kita tidak dapat mengkhususkan supaya semua pelabuhan menjadi pelabuhan utama di Malaysia kita, ia atau tidak. Kita hanya boleh mengkhususkan satu atau dua pelabuhan utama kita dan walaupun Pelabuhan Bintulu bukan di sebelah sini dan lokasinya agak tidak begitu strategik kalau dibandingkan dengan Pelabuhan Klang atau Tanjong Pelepas, tetapi walau bagaimanapun, kementerian telah mengambil berat tentang Bintulu dan saya tidak tahu sama ada Ahli Yang Berhormat dari Bintulu tahu atau tidak, kerajaan sekarang telah pun mempunyai perancangan yang akan merealisasikan supaya satu Dermaga LNG III dibina di Pelabuhan Bintulu, sebab oleh kerana lokasi Pelabuhan Bintulu maksud Pelabuhan Bintulu lebih sesuai untuk kargo-kargo yang berjenis liquid bulk dan itulah di situ kita mengadakan petroleum dan juga petrol LNG. Maksud kata dengan perkataan lain kita concentrate Bintulu Port on liquid bulk dan memanglah ada juga kargo yang jenis lain.

Tuan Yang di-Pertua, sama ada kita dapat mendaftarkan kapal-kapal asing di mana-mana pelabuhan, ini adalah hak Menteri Pengangkutan, tetapi walaupun kita mempunyai suatu pusat pendaftaran di Kuala Lumpur ataupun di Klang tetapi Menteri Pengangkutan mempunyai hak untuk mengiktirafkan supaya kapal-kapal yang didaftarkan di mana-mana pelabuhan adalah semacam didaftarkan di Klang atau di Kuala Lumpur.

Selain dari itu Ahli Yang Berhormat dari Teluk Intan telah bertanya mengenai sama ada kapal-kapal di bawah tonnage 500 harus didaftarkan. Untuk makluman Dewan yang mulia ini, selepas rang undang-undang ini diluluskan, semua boat sebab kita mempunyai satu peruntukan mengenai takrif boat ataupun definisi boat dan selepas ini diluluskan maka semua kapal-kapal tidak kira sama ada kecil

ataupun besar kecuali sampan jika menjalankan perkhidmatan yang di bawah rang undang-undang ini harus didaftarkan dan dari segi fees mungkin fees ini akan ditetapkan dan saya percaya tidak mahal tetapi saya kena mengaku, kerana saya bukan 'Mr. Know All' in Parliament, macam figures, fees all these, saya akan memberitahu Ahli Yang Berhormat dalam masa yang secepat mungkin bila ianya ditentukan ataupun bila saya mempunyai data-data itu, bila saya balik hari ini saya akan mendapat makluman dari pegawai-pegawai saya mengenai fees ataupun angka yang diminta.

Tuan Yang di-Pertua, selain dari itu saya percaya saya telah pun menjawab semua, kemungkinan ada lagi ...

Tuan Lim Guan Eng: Minta jalan.

Tuan Chor Chee Heung: Tak payahlah.

Tuan Lim Guan Eng: Satu sahaja, ringkas sahaja.

Tuan Chor Chee Heung: Tak payahlah, tak payah, nanti semua menteri yang lain akan marah kepada saya. Tak apa, kalau ada apa boleh tanya saya di luar, saya akan beri secara bertulis kecuali Ahli Yang Berhormat hendak minta publisiti sahajalah. Kalau tidak, tanya di mana pun tidak mengapa.

Tuan Lim Guan Eng: [Menyampuk]

Tuan Yang di-Pertua: Kota Melaka, dia tidak beri jalan Yang Berhormat.

Tuan Chor Chee Heung: Maka mungkin ada beberapa soalan saya tak dapat jawab sebab begitu banyak jawapan diberi kepada saya, saya tak dapat baca pun, tetapi walau bagaimanapun, saya mengucapkan terima kasih kepada semua Ahli Yang Berhormat yang berucap dan saya akan mengambil tindakan sewajarnya jika saya tidak dapat untuk menjawab pada masa sekarang. Sekian.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujukan.

Rang Undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa.

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Jawatankuasa*]

Fasal 1 hingga 5 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Rang Undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan.

**RANG UNDANG-UNDANG PENAGIH DADAH
(RAWATAN DAN PEMULIHAN)
(PINDAAN) 1997**

Bacaan Kali Kedua dan Ketiga

3.50 ptg.

Timbalan Menteri Dalam Negeri [Dato' Ong Ka Ting]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan bahawa Rang Undang-undang Penagih Dadah (Rawatan dan Pemulihan)(Pindaan) 1997 dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua: Baiklah.

Dato' Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, pada awal tahun 1996 kerajaan telah mengumumkan penubuhan Majlis Dadah Kebangsaan (MDK) dan Agensi Dadah Kebangsaan (ADK) yang diletakkan di bawah Kementerian Dalam Negeri sebagai langkah tegas untuk meningkatkan keberkesanan jentera kerajaan menangani masalah dadah di negara ini. Sejarar dengan matlamat penubuhannya Majlis Dadah Kebangsaan yang dipengerusikan oleh Yang Amat Berhormat Menteri Dalam Negeri telah merangka beberapa dasar dan strategi baru bagi memerangi ancaman dadah merangkumi aspek-aspek yang berkaitan dengan aktiviti-aktiviti pencegahan, penyelidikan serta rawatan dan pemulihan.

Perubahan-perubahan dasar dan strategi baru dalam usaha menangani masalah penagihan dadah turut melibatkan beberapa pengubahsuaian kepada Akta Penagih Dadah (Rawatan dan Pemulihan) 1983 di mana beberapa seksyen akta tersebut dicadang untuk dipinda, dimansuh atau ditambah dengan beberapa peruntukan baru. Pindaan dan peruntukan tambahan kepada akta berkenaan dicadangkan bertujuan mencapai matlamat berikut:-

(a) Meningkatkan keberkesanan dan kemandapan program pemulihan di dalam institusi pemulihan iaitu di pusat-pusat serenti melalui cadangan memperkenalkan sistem klasifikasi pusat-pusat serenti dalam mana kemasukan ke pusat serenti akan diberi keutamaan kepada penagih-penagih yang mempunyai propensity, dengan izin, yang tinggi untuk dipulihkan;

(b) untuk meningkatkan keberkesanan dan memperkemas pelaksanaan program pemulihan yang dijalankan dalam komuniti iaitu bagi kes-kes jagaan lanjutan melibatkan penagih-penagih yang dibebaskan dari pusat serenti dan kes-kes pengawasan iaitu bagi penagih-penagih yang mengikuti program pemulihan di dalam komuniti. Satu ciri penting dalam perubahan ini ialah cadangan memperkenalkan kaedah pengawasan yang turut melibatkan pegawai dan anggota pasukan Polis DiRaja Malaysia dalam melaksanakan kaedah pengesanan, pengawasan ke atas penagih-penagih dadah. Cadangan ini dijangka akan dapat mengatasi masalah kadar penagihan semula yang tinggi di kalangan penagih-penagih yang dibebaskan dari pusat-pusat serenti; dan

(c) untuk menyemak hukuman denda atau penjara terhadap di dalam akta yang sedia ada untuk membolehkan tindakan-tindakan yang lebih tegas dalam menangani masalah-masalah seperti kelarian dari pusat serenti dan pelanggaran syarat-syarat jagaan lanjutan pengawasan yang sering mendatangkan banyak kerumitan kepada pengurusan pusat serenti. Semakan semula ini juga turut melibatkan cadangan untuk menggugurkan syarat-syarat penyempurnaan bon sebagai usaha kerajaan untuk menggalakkan semangat kesukarelaan di kalangan penagih-penagih dadah untuk tampil secara sukarela mendapatkan rawatan dan pemulihan di pusat-pusat serenti.

Tuan Yang di-Pertua, seperti yang diuraikan di atas perubahan-perubahan kepada dasar dan pendekatan dalam program rawatan dan pemulihan turut melibatkan semakan yang menyeluruh kepada Akta Penagih Dadah (Rawatan dan Pemulihan) 1983.

Pada keseluruhannya sejumlah 26 seksyen dalam akta sekarang dicadang dipinda atau dimansuhkan. Dari jumlah itu empat seksyen termasuk empat belas subseksyen akan dipinda, diubahsuai, manakala empat seksyen akan dimansuhkan. Sementara itu pindaan-pindaan yang dicadangkan adalah seperti berikut.

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan kuatkuasa akta.