

Jilid1
Bil.43



Hari Rabu
13hb Februari, 1991

MALAYSIA

PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

House of Representatives

PARLIMEN KELAPAN

Eighth Parliament

PENGGAL PERTAMA

First Session

KANDUNGAN

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN (Ruangan 6325)

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Kumpulan Wang Simpanan Pekerja [Ruangan 6368]

Rang Undang-undang Perindustrian Sekuriti (Depositori Pusat)
[Ruangan 6410]

Rang Undang-undang Perindustrian Sekuriti (Pindaan) [Ruangan 6435]

Rang Undang-undang Syarikat (Pindaan) [Ruangan 6440]

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) [Ruangan 6450]

Rang Undang-undang Insurans (Pindaan) [Ruangan 6481]

USUL-USUL:

Waktu Mesyuarat dan Ulasan yang dlbebai diripada Peraluran Mesyuarat dan Penangguhan [Ruangan 6434]

Akta Prosedur Kewangan 1957—

Menambah Butiran Baru: "Kumpulanwang Amanah Pencen" [Ruangan 6497]

sini kerana bilangan yang terlibat itu besar, kalau mereka dalam satu hari kerana ada isu-isu baru, mereka dengan beribu-ribu hendak bukakan akaun CDS dengan BSKL memang akan timbulkan masalah walaupun Yang Berhormat dari Padang Terap tidak nampak sekarang, memang nasi sudah menjadi bubur, baru dia hendak sediakan payung. Itulah tabii dan tabiat beliau.

Tuan Abdul Ghani bin Othman: Tuan Yang di-Pertua, kita mengharapkan bahawa Malaysia akan menjadi, dengan izin, a nation of shareholders. Saya ingin maklumkan kepada Ahli Yang Berhormat, dalam satu survey terdapat lebih kurang 937,200 shareholders di negara kita ini.

Jadi, Tuan Yang di-Pertua, kita harap mereka seberapa ramai mendaftar. Bukanlah satu perkara yang mustahil bahawa akan diwujudkan nanti ejen-ejen apa yang dipanggil "authorised depository agent" di merata negara kita ini yang terdiri daripada bukan sahaja broker-broker saham bahkan bank-bank pun akan merupakan ejen-ejen untuk "Centralised Depository System". Kalau sekiranya bank pada hari ini boleh menampung clients yang beratus ribu, tidak sepatutnya ada masalah unmk matlamat menjadikan Malaysia "a nation of shareholders" pada masa-masa yang akan datang.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): 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 disetujui.

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

(Timbalan Yang di-Pertua
mempengerusikan Jawatankuasa)

Fasal 1 hingga 3 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN)

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

6.50 *ptg.*

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu suatu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, antara lainnya untuk membolehkan pelaksanaan Konvensyen Antarabangsa bagi Keselamatan Nyawa di Laut yang ditandaiani di London pada 1hb November 1974, dibacakan kali yang kedua sekarang.

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1991 adalah bertujuan membuat pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Tujuan utama Rang Undang-undang ini adalah untuk membolehkan Kementerian Pengangkutan meningkatkan keselamatan laut dengan menguatkuasakan beberapa Konvensyen Antarabangsa mengenai keselamatan dan pencegahan pencemaran laut.

Konvensyen-konvensyen Antarabangsa yang terlibat adalah seperti berikut:

- (1) International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 and its Protocol 1978.

- (2) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/1978.
- (3) International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers 1978.
- (4) International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969 (Intervention Convention).
- (5) Convention on Prevention of Marine Pollution by Dumping of Waste and Other Matters 1972 (London Dumping Convention).
- (6) International Convention Relating to the Limitation of the Liabilities of Owners of Seagoing Ships 1957.

Rang Undang-undang ini membolehkan Kementerian Pengangkutan mengadakan peraturan-peraturan yang tertentu untuk melaksanakan Konvensyen-konvensyen tersebut. Adalah dijangka bahawa Kerajaan Malaysia akan menerima Konvensyen-konvensyen tersebut sebelum akhir tahun 1992.

Cadangan pindaan-pindaan utama Konvensyen STCW :

Fasal 7 hingga 16. Fasal 7 Rang Undang-undang memperuntukkan bahawa Yang Berhormat Menteri boleh membuat peraturan-peraturan berkaitan dengan tahap kelulusan, kelayakan, pengendalian dan kerjaya pelaut. Bagi maksud tersebut juga Fasal 8 hingga 16 adalah berujuan meminda had-had kawasan pelayaran selaras dengan keperluan baru yang ditetapkan oleh Konvensyen STCW. Pindaan ini merupakan tindakan terkahir oleh Kementerian Pengangkutan bagi melaksanakan Konvensyen STCW.

Konvensyen STCW telah berkuatkuasa secara antarabangsa dan pada masa ini merupakan satu tatacara yang sangat berkesan untuk menyelaraskan taraf latihan, pengendalian dan kelayakan pelaut-pelaut. Tindakan-tindakan telahpun dimulakan pada tahun 1982 untuk melaksanakan peraturan-peraturan baru mengenai kerjaya pelaut dan mengadakan sistem peperiksaan yang teratur selaras dengan Konvensyen STCW.

Pindaan Rang Undang-undang ini akan membolehkan segala kehendak Konvensyen tersebut dicapai.

Kementerian Pengangkutan sedang mengambil tindakan untuk mendapatkan persetujuan Kerajaan bagi meratifikasikan Konvensyen STCW pada tahun ini. Dengan penerimaan Konvensyen tersebut pelaut-pelaut Malaysia akan layak bertugas bukan sahaja di atas kapal-kapal Malaysia, tetapi juga di atas kapal negara-negara lain yang juga menjadi ahli Konvensyen STCW.

Konvensyen SOLAS 74/78, Pasal 22 hingga 41. Fasal-fasal 22 hingga 41 adalah pindaan susulan untuk membolehkan peruntukan-peruntukan di bawah Konvensyen SOLAS 1974 dapat dilaksanakan dengan teratur dan kemas di Malaysia.

Pada masa ini Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 menguatkuasakan Konvensyen SOLAS 1960, SOLAS 1960 telahpun digantikan oleh SOLAS 1974.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat Kerajaan Malaysia sudahpun meratifikasikan Konvensyen SOLAS 1974 pada tahun 1983. Pindaan-pindaan yang dicadangkan ini akan membolehkan penguatkuasaan peruntukan-peruntukan SOLAS di negara Malaysia.

Konvensyen SOLAS merupakan Konvensyen Keselamatan Perkapalan yang amat penting dan diterima secara luas oleh negara-negara maritim antarabangsa. Kapal-kapal Malaysia akan dipersijilkan seperti dan selaras dengan apa yang diperlukan di bawah Konvensyen SOLAS supaya pelayaran kapal-kapal tersebut tidak terjejas apabila berada di pelabuhan-pelabuhan negara lain.

Kementerian juga akan mengambil tindakan menerima pindaan-pindaan untuk mengemaskinikan SOLAS dari masa ke semasa supaya Protokol 1978 dan 1983 dengan mengadakan peraturan-peraturan yang berkaitan.

Bahagian baru VA pencemaran dari kapal meliputi Fasal 42 hingga 44 dan Fasal 51. Bahagian baru ini adalah bertujuan menguatkuasakan peruntukan-peruntukan tertentu bagi membolehkan Malaysia menerima Konvensyen utama berkaitan dengan pencegahan pencemaran laut khasnya MAPOL, Intervention Convention dan London Dumping Convention. Konvensyen-konvensyen tersebut merupakan konvensyen-konvensyen yang telahpun berkuatkuasa secara antarabangsa dan mempunyai implikasi besar kepada negara Malaysia. Konvensyen MAPOL menentukan bahawa sesuatu kapal dibina dan digunakan secara teratur supaya tidak memberi kesan-kesan yang buruk kepada alam sekeliling atau ke lautan. MAPOL memperuntukkan bahawa kapal-kapal tidak membuang minyak atau bahan-bahan lain yang boleh menyebabkan pencemaran laut.

Fasal 42, seksyen baru 306K dan Fasal 51 Rang Undang-undang ini memperuntukkan bahawa Yang Berhormat Menteri boleh mengadakan peraturan-peraturan untuk mengawal beberapa perkara yang penting selaras dengan Konvensyen MAPOL. Konvensyen Intervention adalah bertujuan

untuk memberi kuasa kepada Pengarah Laut mengambil tindakan-tindakan yang sewajarnya bagi mengelakkan pencemaran laut atau melawan tumpahan minyak apabila sesuatu insiden kemalangan kapal berlaku. Pengarah Laut dengan panduan dari Pengarah Alam Sekitar boleh mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk mengawal, membantaras atau melawan sesuatu insiden pencemaran laut seperti yang diperuntukkan di bawah Fasal 42 dan seksyen baru 306 (d).

Kedudukan negara Malaysia berhampiran dengan laluan-laluan perkapalan yang penting seperti Selat Melaka dan Selat Singapura adalah terdedah kepada ancaman pencemaran laut dari kemalangan-kemalangan. Dengan peruntukan-peruntukan baru ini Pengarah Laut mempunyai kuasa penuh untuk mengambil tindakan-tindakan yang sewajarnya untuk melawan atau membantaras sesuatu tumpahan minyak atau bahan-bahan merbahaya.

Fasal 42, seksyen baru 305K juga memberi kuasa kepada Menteri untuk membuat peraturan bagi mengawal aktiviti-aktiviti membuang bahan-bahan bahaya atau minyak dari kapal ke dalam laut. Kuasa yang diberi kepada Menteri Pengangkutan di bawah seksyen baru ini akan digunakan untuk mengadakan peraturan-peraturan tertentu bagi melaksanakan kehendak-kehendak Konvensyen London Dumping. Konvensyen tersebut juga telah diterima secara antarabangsa dan perlulah dilaksanakan di negara kita supaya kawalan ke atas pembuangan dari kapal-kapal ke dalam laut dapat dilaksanakan.

Kementerian Pengangkutan akan mengadakan peraturan-peraturan tertentu selepas Rang Undang-undang ini diluluskan oleh Parlimen bagi melaksanakan Konvensyen London Dumping tersebut.

Pelaksanaan konvensyen berkaitan dengan had liabiliti pemilik-pemilik kapal meliputi Fasal 49, Bahagian IX yang baru. Tujuan Fasal 49 adalah untuk menyelaraskan keadaan undang-undang di seluruh Malaysia. Pada masa ini undang-undang di Sabah dan Sarawak memeruntukkan bahawa had liabiliti pemilik-pemilik kapal di negeri-negeri tersebut adalah menurut International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships 1957.

Pada masa ini had-had liability bagi pemilik-pemilik kapal di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 di Semenanjung Malaysia adalah lebih rendah daripada keadaan di Sabah dan Sarawak. Kementerian Pengangkutan berpendapat perkara ini perlulah diselaraskan supaya semua kapal Malaysia atau kapal-kapal asing yang berada di pelabuhan-pelabuhan Malaysia dikenakan had liability yang sama di seluruh negara. Peruntukan-peruntukan susulan adalah juga dibuat di bawah seksyen ini supaya keperluan-keperluan lain di bawah konvensyen tersebut dapat diadakan.

Pindaan-pindaan utama yang lain.

Fasal 17 meminda seksyen 236 (1) Ordinan bagi membolehkan penguatkuasaan dijalankan walaupun kapal penumpang masih berada di pelabuhan setelah menerima penumpang.

Di bawah peruntukan yang sedia ada, penguatkuasaan hanya boleh dijalankan semasa kapal itu di dalam pelayaran. Pindaan ini adalah penting untuk mengelakkan kapat-kapal penumpang dari membawa bilangan penumpang yang melebihi had yang ditetapkan. Penalti bagi kesalahan di bawah seksyen ini adalah juga ditambahkan dari \$25 seorang penumpang kepada \$300 seorang penumpang.

Fasal 18 membuat pindaan kepada seksyen asal 244 (1) (k) bagi

membolehkan bayaran dipungut untuk pengendalian penumpang-penumpang di pelabuhan berkenaan. Seperti Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, Kerajaan sedang membelanjakan berjuta-juta ringgit untuk membangunkan dan mengadakan terminal-terminal penumpang yang moden dan selamat di beberapa pelabuhan penting seperti Kuala Langkawi dan Lumut dan Pangkor di Perak. Kementerian Pengangkutan berhasrat memungut bayaran-bayaran yang tertentu bagi menampung perbelanjaan yang dibelanjakan oleh Kerajaan. Pasal ini juga mengkaji semula penalti-penalti yang berkenaan.

Fasal 32, 33 dan 36 bertujuan meminda Ordinan asal bagi membolehkan pelaksanaan-perlakuan Kod Maritim antarabangsa mengenai kargo merbahaya. Kod tersebut adalah diterima oleh kebanyakan negara-negara maritim dan adalah penting untuk memastikan bahawa bahan-bahan bahaya di atas kapal dikendalikan, dibungkusan dan diberi label yang ditetapkan bagi menjamin keselamatan kapal dan pekerja-pekerja di atasnya.

Fasal 54 bertujuan menyelaraskan penalti-penalti di beberapa seksyen di dalam Ordinan supaya ianya dinaikkan selaras dengan keadaan masa sekarang. Kebanyakan penalti-penalti yang sedia ada itu tidak memberi kesan yang sewajar dan menjadi satu halangan pula kepada penguatkuasaan yang lebih berkesan.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini membuat beberapa pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Pindaan-pindaan ini mempunyai implikasi besar kepada industri maritim. Kementerian Pengangkutan sudahpun mengadakan beberapa mesyuarat serta dialog dengan industri maritim sebelum mengemukakan pindaan-pindaan ini untuk persetujuan Kerajaan.

Kementahan Pengangkutan ingin menyebutkan bahawa industri maritim menyokong pindaan-pindaan ini dan mereka akan menerima faedah-faedah tertentu. Kementerian Pengangkutan sendiri berpendapat bahawa pindaan-pindaan ini akan membolehkan beberapa rancangan dilaksanakan termasuk rancangan-rancangan bagi meningkatkan lagi keselamatan pengangkutan laut. Peruntukan-penentuan mengenai pencegahan pencemaran laut juga merupakan satu langkah baru penglibatan Kementerian Pengangkutan di bidang tersebut. Kementerian Pengangkutan akan bekerjasama dengan agensi-agensi lain khususnya Jabatan Alam Sekitar supaya bersama-sama mengambil tindakan bagi mengawal dan mencegah pencemaran laut yang berpunca dari kapal.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian. Kementerian ini juga sedang merangka satu Akta Perkapalan Saudagar yang baik. Deraf Akta tersebut adalah di dalam semakan agensi-agensi Kerajaan dan saya berpendapat Akta yang baru tersebut boleh dikemukakan bagi persetujuan Kerajaan di dalam jangka masa dua tahun lagi. Akta yang baru itu akan menggantikan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952, Ordinan Perkapalan Saudagar Sabah 1960 dan Ordinan Perkapalan Saudagar Sarawak 1960.

Tuan Yang di-Pertua, saya mengemukakan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1991 untuk pertimbangan Dewan yang mulia ini.

Timbalan Menteri Tenaga, Telekom dan Pos (Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah suatu Akta untuk

meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dibacakan kali kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Sila, Kepong.

7.05 *mlm.*

Dr Tan Seng Giaw: (Kepong): Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Timbalan Menteri telah membentangkan satu Rang Undang-undang yang saya berharap akan merangsangkan industri maritim untuk berkembang dengan lebih pesat lagi.

Tuan Yang di-Pertua, ada satu langkah ke arah yang betul iaitu untuk menyelaraskan undang-undang yang ada sekarang di Semenanjung, Sarawak dan Sabah dan ke arah ini memang Rang Undang-undang ini telah mengadakan beberapa peruntukan untuk penyelarasan tersebut. Itu adalah satu langkah ke arah yang betul. Walau bagaimanapun, nampaknya Rang Undang-undang ini bukan satu legislation untuk menggantikan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan saya diberitahu pada mulanya pihak Kementerian ini hendak mengadakan Rang Undang-undang yang baru untuk menggantikan Ordinan tersebut. Tetapi walau bagaimanapun, setakat ini nampaknya tidak ada usaha untuk menggantikannya.

Tuan Yang di-Pertua, ada beberapa peruntukan di sini yang tepat pada masa untuk mengendalikan beberapa masalah yang timbul termasuk pencemaran laut, pelbagai pencemaran dan juga konvensi-konvensi mengenai latihan dan sebagainya. Sukalah saya membangkitkan di sini mengenai keperluan untuk mengstandardkan peraturan-peraturan bagi latihan, peperiksaan dan sijil bagi semua negeri di Malaysia ini. Setakat ini Semenanjung serta juga Sabah dan Sarawak masing-masing mempunyai peraturan-peraturan tersendiri dan tidak dapat mengstandardkan latihan untuk anak-anak kapal dan lain profesional kerana dalam bidang

perkapalan pun kita memerlukan banyak profesional untuk memastikan bahawa industri maritim ini dapat berkembang.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai latihan, saya hendak mengetahui bagaimana pihak Kementerian dapat mengatur latihan-latihan yang lebih mendalam untuk mewujudkan, dengan izin, "better and more efficient seamen." Itulah perkataan dan istilah yang disukai oleh Timbalan Menteri.

Tuan Yang di-Pertua, kemudahan-kemudahan setakat inilah yang didapati disediakan oleh negara-negara ASEAN seperti Indonesia, Malaysia, Thailand dan Filipina. Di ASEAN sekarang kita sangat kurang seamen ini. Apakah langkah yang telah diambil oleh pihak Kerajaan untuk memperbaiki keadaan kekurangan ini kerana dengan perkembangan dengan pesatnya industri maritim di Malaysia dan kalau didapati kekurangan seamen maka kita akan menghadapi kesusahan yang besar tatkala Kerajaan nampaknya hendak memberi insentif untuk menggalakkan kapal dagang berkembang.

Tuan Yang di-Pertua, di sinilah saya hendak mencadangkan pihak Kerajaan menubuhkan institusi-institusi yang dapat memenuhi keperluannya dari segi latihan ke atas kelasi-kelasi yang dikehendaki untuk masa akan datang. Salah satu masalahnya ialah kemudahan kelengkapan dan juga kekurangan wang untuk latihan tersebut. Apakah langkah yang telah diambil oleh pihak Kerajaan untuk menyelesaikan masalah kekurangan wang, masalah kekurangan kelengkapan dan juga masalah kekurangan pusat-pusat untuk latihan ini? Adakah satu kajian telah dibuat oleh pihak Kerajaan untuk meneliti masalah ini dan juga untuk mencari cara-cara penyelesaiannya?

Tuan Yang di-Pertua, memang insentif-insentif itu telah pun diberi oleh

pihak Kerajaan, termasuk pengecualian cukai terhadap pendapatan daripada perkapalan, pengecualian cukai bagi anak-anak kapal yang berkhidmat dengan kapal-kapal Malaysia dan penyemakan pelan menyeluruh, seperti sekarang Ordinan Perkapalan Saudagar bagi menggalakkan perkembangan kapal saudagar. Ini satu langkah yang perlu diambil untuk menggalakkan industri maritimnya. Tetapi Kerajaan hanya boleh mengadakan kemudahan yang sesuai dan sektor swasta perlu mempergiatkan kegiatan mereka untuk mengambil peluang-peluang seperti ini yang terbuka untuk mereka. Walau bagaimanapun, ini tidak bermakna pihak Kerajaan sudah mengatur kemudahan yang cukup sesuai, yang lengkap untuk pihak swasta mengambil peluang.

Tuan Yang di-Pertua, dasar menggunakan kapal tempatan yang diperkenalkan pada tahun 1982 yang bertujuan memastikan pengangkutan kargo dalam negeri dijalankan oleh kapal-kapal yang berdaftar di Malaysia telah kononnya dikaji semula. Kalau telah pun dikaji semula, apakah dasar ini? Saya pun tidak pernah melihat dasar seperti ini kerana itu dasar yang penting untuk kapal tempatan. Adakah setakat ini perkapalan dagangan dalam negeri dijalankan dengan sepenuhnya oleh rakyat Malaysia? Kalau ya, ini bermakna kita sudah pun meningkatkan tahap yang baru dan sangat menggalakkan.

Tuan Yang di-Pertua, sukalah saya bertanya di sini Yang Berhormat Timbalan Menteri, pada tahun 1991 berapa buah kapal yang didaftarkan di Malaysia dilesenkan di bawah dasar tersebut? Sama ada sudah sampai 300 buah kapal yang telah didaftarkan berdasarkan kepada dasar yang disebutkan tadi.

(Timbalan Yang di-Pertua
mempengerusikan Mesyuarat)

Tuan Yang di-Pertua, selain latihan untuk anak-anak kapal yang diperlukan dan keperluan kewangan (financial support) yang juga diperlukan untuk menggalakkan industri perkapalan ini, infrastruktur perkapalan adalah yang juga penting. Walaupun ada usaha sedikit untuk memperbaiki infrastruktur perkapalan ini, tetapi nampaknya ada lembab sedikit pada masa ini. Salah satu masalahnya ialah masalah kewangan. Mungkin tidak cukup sokongan daripada sektor-sektor bank dan insurans untuk mempergalakkan....

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Larut.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Tuan Yang di-Pertua, bolehkah Ahli Yang Berhormat dari Kepong memberi penjelasan apa makna yang dikatakan "lembab" itu, siapa lembab?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Timbalan Menteri tidak lembab, tetapi usaha yang diambil untuk memperbaiki infrastruktur itu lemah sedikit, tak cukuplah. Mungkin ada faktor-faktor yang tertentu, termasuk kewangan. Adakah Yang Berhormat dari Larut sanggup berusaha untuk menambahkan peruntukan kewangan dari segi memperbaiki infrastrukturnya?

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Padang Terap.

Dr Tan Seng Giaw: Oh, Padang Terap!

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, selalu Ahli dari

Kepong ini tuduh melulu sahaja, misalnya dia kata "lembab" ladi. Bila ditanya takrif lembab, dia kata Timbalan Menteri tidak lembab. Yang ditanyakan ialah apa yang dimaksudkan dengan "lembab". Jikalau kadar pembangunan infrastruktur perkapalan pada tahun 1989 banyak ini dan struktur pembangunannya tahun 1990 kurang, bolehlah dikatakan lembab. Adakah Ahli Yang Berhormat dari Kepong itu mempunyai statistik yang cukup tanpa memberi ludoan yang melulu.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, sengaja Yang Berhormat dari Padang Terap ini hendak menjejaskan ucapan saya. (*Ketawa*) Dry dock pun tak cukup, saya beri satu contoh. . . .

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kota Setar bangun pula.

Dr Tan Seng Giaw: Oh, Kota Setar. Dia pun hendak menceburkan diri di dalam....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Hendak beri jalankah atau tidak?

Dr Tan Seng Giaw: Kota Setar mana ada kapal? (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat kena jawab sama ada hendak beri jalan atau tidak?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya pernah menjadi Ahli Dewan Undangan Negeri Klang....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua....

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: Tuan Yang di-Pertua, saya cuma hendak mengingatkan Yang Berhormat dari Kepong barangkali dia terlupa esok adalah hari Tahun Baru Cina, kueh pun dia tak beli lagi di rumah. Saya cuma hendak ucap "Kong Hee Fatt Choy" sahaja kepadanya. (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Cukuplah Yang Berhormat. Teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, terima kasihlah kepada Yang Berhormat dari Kota Setar. Saya ingat dia hendak sentuh kapal, tetapi di Kota Setar sebuah kapal pun tak ada.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, selain kekurangan infrastruktur, termasuk dry dock yang tak cukup, walaupun Yang Berhormat Timbalan Menteri itu ada sebutkan hendak adakan dry dock yang baru di tiga tempat, tetapi itu menunjukkan kekurangan infrastruktur walaupun bilangan kapal itu sudah meningkat, itu adalah ke arah langkah yang betul, mungkin hendak sampai ke 255 buah kapal yang sudah didaftarkan....

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Padang Terap bangun.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Soal kekurangan dry dock di negara kita bukan bermakna bahawa pembangunan infrastruktur perkapalan lembab. Dari segi ekonomi, dry dock di Singapura dan di Thailand adalah mencukupi. Kalau kita gunakan dry dock di Singapura dan di Thailand, kemungkinan kita boleh menjalankan maintenance kita dengan tahap yang rendah dan lebih ekonomik.

Jadi, apakah Yang Berhormat tidak sedar bahawa capacity dry dock di Singapura dan di Thailand adalah lebih daripada mencukupi untuk menampung permintaan dari negara kita. Jangan kata Padang Terap tak ada kapal, kerana saya mewakili seluruh Malaysia. (*Tepuk*)

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat dari Padang Terap ini memang dia tersekat kepada pandangan yang begitu tidak luas, setengah masak sahaja ataupun dikatakan mengkal, setengah masak. Pandangan yang mengkal, Tuan Yang di-Pertua, setengah masak. Adakah Yang Berhormat tahu pada tahun yang lepas, kalau tidak silap saya, hampir kira-kira 100 ribu kontena daripada Thailand tidak masuk ke Malaysia, terus ke Singapura sehingga kita hilang lebih \$60 juta. Adakah dia tahu daripada Thailand? Dia cakap banyak dengan Thailand itu.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Padang Terap bangun.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, dia pandai. Saya tadi bercakap mengenai dry-dock, dia pusing pergi kepada statistik kontena. Cukup pandai pusing. Saya cakap mengenai dry-dock, tidak cakap mengenai kontena.

Dr Tan Seng Giaw: Walau bagaimanapun ini tunjukkan satu kekurangan. Mungkin satu kesilapan pula mengapa pihak Thailand tidak mahu menggunakan infrastruktur ataupun kemudahan di Malaysia sehingga kita hilang begitu banyak wang kepada Singapura. Mungkin kerana Singapura mempunyai lebih dry-dock dan mereka hendak pergi ke Singapura.

Tuan Haji Hamzah bin Mohamed Zain: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tasek Chenderoh.

Tuan Haji Hamzah bin Mohamed Zain: Tuan Yang di-Pertua, budak Tingkatan Enam pun tahu law of comparative advantage, takkan dia tidak faham.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya ingat dia hendak penjelasan, law of comparative advantage ini dia memang menyetujui dengan saya, ada kekurangan di dalam negara ini kerana advantage di Singapura, advantage di Thailand yang sekarang dia mengakui. Adakah Yang Berhormat Timbalan Menteri bersetuju dengan Tasek Chenderoh yang cenderung kepada negara yang lain itu. (*Ketawa*)

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, nampaknya dia tidak faham langsung mengenai dengan law of comparative advantage. Dia kata memang ada di Singapura, itu memang law of comparative advantage. Kalau kita boleh mendapatkan khidmat daripada Singapura dengan lebih murah pada satu-satu jangka masa, maka mengapa tidak kita dapatkan khidmat dari Singapura? Itulah law of comparative advantage.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, memang kerana kita pun kesuntukan masa (*Disampuk*)... .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, kalau hendak bincang hal itu, saya boleh berjam-jam pun boleh, Adakah Tuan Yang di-Pertua boleh membenarkan saya membincangkan hal yang dibangkitkan oleh Padang Terap tadi untuk berjam-jam?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kalau hendak berucap berjam-jam lamanya, saya terpaksa menghadkan tempoh.

Dr Tan Seng Giaw: Tengok, macam mana. (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat...

Dr Tan Seng Giaw: Tengok macam mana.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, balik kepada Rang Undang-undang.

Dr Tan Seng Giaw: Saya balik kepada Rang Undang-undang. Baik, saya memang mematuhi kepada peraturan.

Tuan Yang di-Pertua, ada satu kekurangan lagi kerana dia tidak suka dengan perkataan "lembab". Dia suka kepada kekurangan dan kelemahan, kesilapan. Kekurangan profesionalisme di industri perkapalan adalah ketara, profesional-profesional Maritim di dalam seklor ini. Ini termasuklah insurans untuk perkapalan. Apakah langkah yang positif yang telah diambil oleh pihak Kementerian untuk memperbaiki kelemahan seperti ini, kelemahan profesionalisme terutamanya di dalam industri, misalnya di dalam cabotage policy. Jadi, comparative advantage pun lelah disebutkan oleh Yang Berhormat dari Padang Terap. Adakah dia tahu walaupun insentif-insentif kononnya diberi kepada industri perkapalan di Malaysia ini, tetapi pemilik-pemilik kapal alau ship owners, mereka lebih suka pergi ke negara-negara seperti Singapura dan Hongkong untuk melabur di dalam industri perkapalan di situ, comparative advantage.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Saya ingin tahu siapa yang pergi melabur kepada industri perkapalan? Jadi, dia ini tahu langkap dalam kalam. Siapa yang pergi melabur? Yang berlaku sekarang ialah pengusaha-pengusaha perkapalan di Malaysia lebih suka pergi kepada

facilities yang ada berdekatan dengan kita. Macam misalannyadi sebelah Utara Tanahair Semenanjung, mereka suka pergi ke Thailand untuk mendapatkan perkhidmatan dry-dock dan lain-lain lagi. Jadi, itulah yang dimaksudkan dengan law of comparative advantage. Dia pergi ke situ disebabkan oleh harga ataupun kosnya lebih rendah dan lebih murah daripada apa yang didapati di negara ini. Itu yang dimaksudkan law of comparative advantage. Advantage ada pada negara-negara yang berdekatan. Jadi, di dalam sistem ekonomi bebas ini kita boleh pilih, dan pemilihan itu dibuat atas kos di atas asas kos. Jadi, Yang Berhormat dari Kepong ini dia kurang faham mengenai dengan prinsip-prinsip ekonomi asas, fundamental economic principle, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua.

Dr Tan Seng Giaw: Walau bagaimanapun, ada sebahagian hujah-hujah itu betul juga kerana law of comparative advantage memang di dalam free enterprise, kita tidak boleh halangkan. Walau bagaimanapun, ini menunjukkan Malaysialah disadvantagenya. Kalau disadvantage, apakah langkah yang boleh diambil oleh kita untuk membetulkan disadvantage ini? Itulah soalan yang perlu ditanya terutamanya dari Yang Berhormat dari Padang Terap.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Soalnya, Tuan Yang di-Pertua, bukan Malaysia disadvantage. Ini adakah kalau ada facility yang berdekatan dengan Malaysia yang boleh didapati dengan harga yang murah, mengapa perlu kita buat lagi facility. Duit yang kita ada, yang disuruh labur ke dalam ini, kita boleh labur di tempat lain, kita labur dalam sektor lain. Kalau facility itu ada, kita gunakan facility yang ada. Mengapa harus kata Malaysia disadvantage. Kita bukan hendak adakan dry dock semata-mata hendak mengadakan dry dock. Jikalau kapisiti di sekeliling kita mencukupi, mengapa harus kita adakan dry dock. Inilah yang dimaksudkan

dengan comparative advantage, tidak perlu buat dry dock, kalau facility di Selatan Thailand ada, di Singapura ada, di Sumatra ada, tidak perlu. Kalau Yang Berhormat hendak buat dry dock di Kepong, untuk buat dry dock di Kepong bolehlah sebagai disadvantage. Malaysia is not at a disadvantaged situation regarding dry dock, dengan izin.

Dr Tan Seng Giaw: Walau bagaimanapun, ada pengumuman daripada Yang Berhormat Menteri untuk mengadakan 3 dry dock lagi. Dia kata tidak perlu, tetapi ada pengumuman untuk menambahkan lagi. (*Ketawa*)

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, bukan soal itu yang kita bincangkan. Kita bincangkan mengenai keadaan sekarang. Dari segi long-term planning kita mesti ada, tetapi apa yang dipertikaikan tadi ialah masalah penggunaan sekarang. Itu yang dipertikaikan yang dimaksudkan dengan law of comparative advantage. Mungkin kita perlu ada 3 dry dock lagi dengan projection untuk permintaan masa depan, bukan sekarang.

Yang saya bangkit, yang saya pertikaikan ucapan Yang Berhormat tadi sebab Yang Berhormat menuduh Kerajaan lembab. Itu sahaja. Yang sebenarnya Kerajaan tidak lembab, Kerajaan mengikut projection-projection, kehendak; demand projection. Jadi jangan lari daripada apa yang kita pertikaikan ini ialah statement yang mengatakan Kerajaan ini lembab tadi. Kita perlu ada dry dock tetapi mungkin tidak sekarang.

Soal Yang Berhormat bangkit mengatakan bahawa Kerajaan lembab tadi itu yang saya pertikaikan.

Dr Tan Seng Giaw: Infrastruktur, saya kata. Bukan sahaja dry dock, infrastruktur, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Boleh saya teruskan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kalau sesiapa hendak minta penjelasan, terus kepada soalan. Jangan buat ucapan yang panjang-panjang.

Dr Tan Seng Giaw: Saya hendak teruskan. Kalau hendak ikut ucapan saya panjang lebar sangat. Tetapi maklumlah kita boleh memendekkan perkara ini, yang maksud sayanya ialah usaha-usaha hendak diambil untuk mempertingkatkan kelemahan di dalam infrastruktur. Kalau Yang Berhormat dari Padang Terap dia kira sekarang kita tidak perlu dry dock. Untuk masa depan kita perlu, itu pandangan dia. Walau bagaimanapun, Tuan Yang di-Pertua, untuk merangsangkan, untuk menggalakkan industri perkapalan adakah Kerajaan telah membuat keputusan untuk memberi pioneer status kepada perkapalan tempatan sekiranya mereka menggunakan kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia melalui pelabuhan-pelabuhan tempatan. Memang ini dibangkitkan bagi mendorong industri perkapalan di Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, amalan untuk memberi pioneer status, dengan izin, kepada perkapalan tempatnya telah dilakukan di Korea dan Taiwan. Kerana pelaburan di dalam industri perkapalan ini memang memerlukan wang yang banyak dengan risiko yang lebih tinggi. Risiko yang tinggi, pelaburan yang besar sebab itulah di Korea dan di Taiwan mereka memberi pioneer status kepada pengusaha-pengusahanya. Walau bagaimanapun, saya pun tidak tahulah sama ada di Malaysia kita mempunyai kemampuan untuk memberi pioneer status kepada industri perkapalan seperti yang telah saya sebutkan tadi.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai konvensi-konvensi pencemaran laut, saya mengalu-alukan langkah untuk mencegah pencemaran di lautan. Memang satu perkara yang mungkin digemari oleh Yang Berhormat dari Padang Terap juga - mungkin. Kerana malam ini dia tunjukkan persediaannya untuk....

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, point of order 36(1).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ya.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Nampaknya Ahli Yang Berhormat dari Kepong ini lari daripada tajuk yang dibincangkan. Merepeklah, Tuan Yang di-Pertua.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Biar saya buat keputusan dulu, Yang Berhormat Kepong.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, nanti sekejap. Saya belum buat ruling, saya belum buat keputusan lagi. Yang Berhormat dinasihatkan mencycntuh apa sahaja yang relevant dan jangan cuba hubung-kaitkan dengan Yang Berhormat-Yang Berhormat yang lain. Itu tidak ada kena-mengena. Saya tidak mahu mengulangi apa yang telah diputuskan lagi.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat dari Gerik tadi meleter....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, terus kepada apa yang hendak dibincangkan.

Dr Tan Seng Giaw: Yang saya sebutkan....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ini kata dua kali, tahu!

Dr Tan Seng Giaw: Masalah pencemaran....

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, yang saya bangkitkan tadi point of order.

Dr Tan Seng Giaw: Pencemaran-pencemaran memang termasuk di dalam Rang Undang-undang ini. 36 (1) tidak boleh dipakai.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, terus kepada apa yang hendak dibincangkan.

Dr Tan Seng Giaw: Pencemaran memang penting....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tetapi jangan hubungkan dengan Gerik dan Padang Terap.

Dato' Haji Fauzi bin Haji Abdul Rahman: Tuan Yang di-Pertua, point of order 35 (7). Saya hendak minta ruling dari Tuan Yang di-Pertua sama ada Tuan Yang di-Pertua mahu menggunakan 35 (7) iaitu kuasa Tuan Yang di-Pertua untuk menyekatkan masa bagi seseorang bercakap.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Itu terpulang kepada saya. Yang Berhormat teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, kerana Yang Berhormat tadi menyebutkan 35 (7). Tidak patutlah dibangkitkan hal seperti itu kerana saya seorang tunggal yang hendak bincangkan perkara ini.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat hendak sentuh soal pencemaran atau

hendak jawab apa yang dibangkitkan tadi. Ini saya beri pilihan.

Dr Tan Seng Giaw: Saya hendak sentuh mengenai super tanker. Hendak sentuh mengenai kapal Norwegian bernama "Mount Happy Giant" yang mencemarkan laut Malaysia terutamanya laut di Johor. Mungkin salah satu sebab yang memerlukan Kerajaan mengambil langkah untuk memasukkan konvensi-konvensi antarabangsa untuk mencegah daripada berlakunya pencemaran.

Tuan Yang di-Pertua, di dalam kabut, debu dan darah perang Teluk ada pencemaran minyak mentah ke atas laut dan pencemaran ini adalah sangat serius sehingga....

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ya.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Point of order 36 (1). Apa sangkut-paut perang Teluk dengan Rang Undang-undang yang kita bincangkan hari ini?

Dr Tan Seng Giaw: Memang, memang ada sangkut-paut.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Kepong, bila Yang Berhormat Timbalan Menteri membangkitkan point of order, sila duduk. Jadi, Yang Berhormat, sila teruskan tetapi jangan bawa contoh-contoh yang tidak ada hubung-kait secara langsung sebab kita memang menghadapi masalah kesuntukan masa.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, memang ada kena-mengena kerana itu pencemaran maritim. Itu tidak boleh dielakkan kerana itu contoh yang paling ketara. Itupun dipersetujui.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Memang Yang Berhormat boleh bangkitkan. Tetapi secara sepintas lalu sahaja, bukan secara spesifik.

Dr Tan Seng Giaw: Memang sepintas lalu. Bila saya sebutkan itu perang Teluk ada satu Ahli dari Gerik yang bangun dengan 36 (1).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Itu adalah hak dia.

Dr Tan Seng Giaw: Satu perkataan sahaja saya sebutkan....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, jangan buat cerita. Sila teruskan. Kalau tidak saya terpaksa memberhentikan ucapan.

Dr Tan Seng Giaw: Sehingga ada guruh-gemuruh, halilintar dan petir menunjukkan Tuhan marah. (*Ketawa*)

Dato' Mohd. Rosli bin Mohd. Ghazali: Apa sangkut-paut halilintar dan petir dengan Bil yang kita bincangkan ini. 36 (1).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kalau macam itu saya terpaksa memberhentikan ucapan Yang Berhormat,

Dr Tan Seng Giaw: Tidak boleh, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Sila duduk, Yang Berhormat. Yang Berhormat Timbalan Menteri diminta jawab.

Dr Tan Seng Giaw: Saya banyak lagi hendak bincang, Tuan Yang di-Pertua.

7.40 mlm.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya

mengucapkan terima kasihlah kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah menyentuh mengenai perbekalan-perbekalan di dalam pindaan Rang Undang-undang ini. Terima kasih juga kepada Yang Berhormat dari Padang Terap yang telah menolong menjawab sebahagian daripada soalan-soalan Yang Berhormat dari Kepong.

Ahli Yang Berhormat ada masanya memang terkeluar daripada Rang Undang-undang ini. Ini adalah pindaan iaitu menambahkan peruntukan-peruntukan yang diperlukan supaya penguatkuasaan, pelaksanaan, latihan, undang-undang dan sebagainya dapat kita laksanakan dan juga dapat meratifikasi dan menggunakan konvensyen-konvensyen antarabangsa yang telah saya sebutkan tadi. Ia tidak ada kena-mengena dengan kontena dari Thailand pergi ke tempat lain. Itu semua tak ada kena-mengena dalam Rang Undang-undang ini.

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Dia bangun. Yang Berhormat hendak beri jalan atau tidak.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Saya tak beri jalan, Yang Berhormat sudah bercakap panjang, berilah saya peluang untuk menjawab.

Memang hasrat Kerajaan untuk menjadikan Malaysia ini negara maritim untuk meningkatkan, memajukan dan memperkembangkan industri maritim yang ada di negara kita ini. Oleh kerana kita dapati ada sedikit kekurangan di dalam Ordinan Perkapalan yang kita gunakan, kita pun membuat pindaan-pindaan, menambahkan peruntukan-peruntukan yang diperlukan dan Yang Berhormat itu terus-terus menuduh tadi. Katanya hendak adakan Akta Perkapalan Saudagar, selepas itu tak ada pula. Ini saya sudah sebut semasa saya membentangkan tadi iaitu kita sedang

memproses Akta Perkapalan Saudagar untuk mengadakan satu akta yang begitu lengkap sekali meliputi segala aspek dan ada beberapa perkara mungkin Yang Berhormat sebutkan tadi pun kita akan ambil kira. Jadi, Yang Berhormat jangan susah hati.

Terima kasih juga kepada Yang Berhormat yang mengatakan pindaan ini tepat pada masanya. Yang sebenarnya, walaupun di antara Ordinan-ordinan Perkapalan di antara Semenanjung, Sabah dan Sarawak, ada perbezaan tetapi dalam administrative, pelaksanaan kerja-kerja dan tugas-tugas, semuanya diselaraskan. Jadi, Yang Berhormat janganlah susah hati.

Memang kita berusaha untuk mewujudkan lebih ramai lagi efficient seamen, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua. Kita memang ada mengadakan kemudahan-kemudahan latihan iaitu kita ada Akademi Laut di Melaka (ALAM), kita juga ada Politeknik Ungku Omar yang melatih Kejuruteraan Marin. Universiti Teknologi Malaysia juga mempunyai kursus-kursus melatih Kejuruteraan Marin. Jadi, kalau Yang Berhormat katakan kita tak ada kelengkapan, tak ada persediaan, tak tepatlah itu. Yang lain-lainnya, mereka yang kita perlukan supaya dilatih lebih tinggi daripada kemudahan latihan yang ada di negara kita, kita hantarlah mereka ke luar negeri. Tetapi Yang Berhormat juga harus faham bahawa kita tidak dapat melahirkan seorang professional foreign going master, dengan izin, dalam tempoh dua-tiga tahun. Ini satu profesyen yang memakan masa berbelas-berpuluh tahun baru berlatih baru dia boleh sampai ke tahap foreign going master. Jadi, janganlah harapan dalam tempoh dua-tiga tahun. Negara kita Malaysia ini boleh dikatakan negara yang muda dalam usaha-usaha ini, jadi janganlah expect too much, dengan izin, walaupun kita ada usaha-usaha melaksanakan kerja-kerja ini seperti yang kita harap-harapkan.

Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat tadi juga mengatakan bahawa di ASEAN ini memang kurang seamen, sebenarnya mereka ini kalau hendak dikatakan kurang sangat, tidak benar. Cuma mereka kadang-kadang suka bekerja di sana, di sini, bekerja di satu-satu kapal sekejap, selepas itu dia tukar ke tempat lain. Memang itulah cara mereka bekerja dan kita cubalah membetulkan keadaan ini dengan memberikan insentif-insentif seperti Yang Berhormat sendiri pun sudah tahu, sudah sebutkan tadi iaitu cukai pendapatan dikecualikan kepada pengusaha dan juga kepada anak-anak kapal, cabotage policy kita, yang mana melalui cabotage policy yang telah kita laksanakan mulai tahun 1980 kita dapati bahawa 75% daripada kapal-kapal yang berlayar adalah kapal-kapal yang dipunyai oleh warganegara Malaysia. Di bawah cabotage policy juga kita menentukan supaya anak-anak kapalpun tidak kurang daripada 70% adalah mesti terdiri daripada warganegara Malaysia. Jadi, dengan cara itu seperti saya katakan tadi seamen ini suka bertukar-tukar kapal. Jadi, kadang-kadang susah bagi satu-satu majikan itu to maintain, dengan izin, mereka ini. Dari segi latihan, saya sudah jawab.

Memang pihak swasta nampaknya bertambah giat melaksanakan ataupun memasuki bidang industri perkapalan. Memang ada beberapa pihak dari Jepun, dari Korea sebenarnya yang ingin melibatkan diri dalam dry-dock, seperti Ahli Yang Berhormat katakan tadi tak cukup. Kita ada tak kurang dari dry-dock di negara kita ini dan mungkin akan diwujudkan mengikut keperluan. Kalau kita ada dry-dock tetapi dry-dock itu kosong sahaja, tak ada apa hendak digunakan pun tak elok juga. Nanti Yang Berhormat dapat tahu, Yang Berhormat kata itulah Kerajaan Barisan Nasional buat satu projek tak digunakan, white elephant dan sebagainya, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua.

Untuk menggalakkan lagi sektor swasta supaya bergiat dalam aktiviti industri perkapalan ini saya berharap juga Yang Berhormat sebagai Ahli Parlimen, apabila berjumpa orang ramai, ceritalah sedikit mengenai industri perkapalan, peluang-peluang yang ada, yang boleh mereka dapat daripada kemudahan-kemudahan yang diperuntukkan oleh Kerajaan melalui agensi-agensi kita. Janganlah Yang Berhormat beritahu orang ramai, memburukkan Kerajaan Barisan Nasional sahaja.

Mengenai berapa kapal yang telah dilesenkan, yang didaftarkan sekarang ini, saya minta maaf kerana saya tidak ada angka yang tepat benar sekarang ini sebab saya tidak ada bawa pendaftaran berkenaan.

Yang Berhormat juga mengatakan tak cukup keperluan kewangan, tak ada financial support, instruktur tak cukup. Yang Berhormat, kita ada perancangan dari satu rancangan ke satu rancangan iaitu Rancangan Malaysia Pertama, Kedua sampai Kelima dan kita sudah masuk ke Rancangan Malaysia Keenam. Dan dalam rancangan pelabuhan-pelabuhan kita, semuanya mempunyai rancangan peningkatan kemudahan-kemudahan yang ada di pelabuhan-pelabuhan tersebut. Lembaga Pelabuhan Johor misalnya hendak buat satu port baru. Lembaga Pelabuhan Kelang juga akan mengadakan empat fasa lagi, peningkatan kemudahan-kemudahan di Pelabuhan Kelang. Pelabuhan Kecil Langkawi juga ada rancangan meningkatkan segala kemudahan-kemudahannya dalam tempoh Rancangan Malaysia Keenam ini.

Jeti Kuah misalnya dibuat dalam masa yang begitu singkat sekali untuk keperluan pelancongan. Jadi, begitu juga Lumut dan Pulau Pangkor. Ini semuanya sedang dilaksanakan dan banyak lagi jeti-jeti misalnya di Pulau Tioman, semua sedang kita laksanakan untuk kemudahan perkapalan, untuk kemudahan pelancongan. Janganlah Yang Berhormat katakan pula tak cukup

financial support dan sebagainya. Kalau hendak dapat sokongan daripada bank, itu urusan pihak swasta sendirilah. Apabila mereka hendak buat kapal, mereka kenalah cari sokongan daripada pihak bank. Bagi pihak Kerajaan sendiri telah menyediakan kemudahan melalui Bank Perusahaan supaya mereka boleh berjumpa dengan pihak Bank Perusahaan dan mendapatkan sokongan "financial support" untuk membina kapal misalnya.

Satu cara kita tidak menggalakkan rakyat Malaysia membuat kapal di negara lain, supaya membuat kapal di negara kita ialah kita akan kenakan cukai. Apabila kapal itu dibina di negara lain, dibawa masuk ke negara kita, kita kenakan cukai. Semacam kita beli kereta baru di negara lain, kita bawa masuk, Kerajaan kenakan cukai. Kita buat macam itu. Jadi, kalau kapal-kapal itu dibuat di limbungan-limbungan yang ada di negara kita, kita tidak kenakan cukai. Itu sebagai satu insentif.

Saya tak nampak apa dia perkara yang Yang Berhormat menyuruh membaiki kelemahan dalam cabotage policy. Yang Berhormat pun tidak elaborate tadi. Saya pun tak nampak apa-apa kelemahan dalam cabotage policy kerana cabotage policy itu ialah untuk menentukan bahawa kapal-kapal yang menggunakan bendera Malaysia, iaitu didaftarkan di Malaysia, mesti ada perentase tertentu, mengenai seaman, pekerja-pekerja, kapten dan sebagainya supaya mereka ini adalah terdiri daripada warganegara Malaysia. Saya tak hendak cerita fasal comparative advantage tadi kerana ianya sudah pun dibincangkan antara Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian.

Mengenai pencemaran, memang kita dapati pencemaran berlaku di perairan dan adalah agak sukar sedikit disebabkan dalam peruntukan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 tidak ada peruntukan yang khusus yang membolehkan penguatkuasaan dibuat oleh Jabatan Laut, Bermakna Jabatan

Laut tidak boleh ambil tindakan dan kalau misalnya ada kapal berlanggar pun, ia tak boleh mengarah kapal hendak pergi ke mana, hendak diletak di mana dan apa hendak buat kalau kapal tenggelam dan hendak destroy kapal pun tak boleh. Peruntukan-peruntukan dalam Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 tidak ada. Sebab itu kita adakan peruntukan sekarang ini supaya Jabatan Laut berkuasa dan bersama-sama dengan Pengarah Alam Sekitar, Pengarah Jabatan Laut boleh melaksanakan kerja-kerja tadi itu untuk membanteras ataupun memusnahkan kapal-kapal itu supaya pencemaran daripada kejadian kemalangan di laut itu tidak berlaku. Begitu juga mengenai pencemaran....

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Kepong bangun.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya sebenarnya hendak bincangkan dengan panjang lebar mengenai "Happy Giant Super Tanker" yang telahpun melanggar, Undang-undang antarabangsa dan juga mencemarkan dengan dislodge minyak di perairan di Johor dan nampaknya banyak masalah dan banyak kekaburan mengenai kejadian Happy Giant yang membersihkan tangki-tangki minyak itu di perairan Malaysia itu. Bolehkah Yang Berhormat menerangkan bagaimana perkara seperti itu boleh dibenarkan berlaku selain tidak ada cukup Undang-undang untuk mencegahnya. Saya diberhentikan tadi sebelum saya memanjang lebarkan perbincangan ke atas tajuk itu.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Itu pun kerana cerita "guruh" tadi.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya dari segi Jabatan Laut di

bawah Ordinan ini memang kita tidak boleh hendak ambil tindakan. Di bawah Akta Alam Sekitar, mereka ini boleh diambil tindakan, tetapi masalahnya, di perairan antara Johor dengan Singapura itu ada 'overlap', dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, perairan. Jadi, untuk mengambil tindakan penguatkuasaan pun agak sukar kerana ada perbalahan di antara air ini dengan orang ini seperti perairan orang ini dan perairan orang itu. Sebab itu, bila kita adakan peruntukan seperti yang saya kata tadi, yang ini dalam penguatkuasaan Jabatan Laut boleh. Kalau Jabatan Laut kata ini perairan kita, ini ada Undang-undang kita, kita boleh naik kapal itu, kita boleh ambil tindakan dan kita boleh suruh kapal itu pergi ke mana yang kita suka untuk kita ambil tindakan. Kalau kapal itu tenggelam, kalau kita hendak musnahkannya pun kita boleh musnahkan. Inilah dia yang kita minta supaya Ahli-ahli Yang Berhormat semua meluluskan pindaan Rang Undang-undang ini. Kabut, debu, darah dan perang Teluk itu semua tidak ada kena-mengena sebab semuanya ialah contoh sahaja yang Yang Berhormat hendak beri tadi. Saya rasa saya sudah meliputi hampir seluruh perkara Yang Berhormat timbulkan dalam perbincangan ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): 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 disetujui.

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

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

(Timbalan Yang di-Pertua
mempengerusikan Jawatankuasa)

Fasal 1 hingga 55 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

RANG UNDANG-UNDANG INSURANS (PINDAAN)

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

7.57 mlm.

Tuan Abdul Ghani bin Othman:
Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu Rang Undang-undang bernama "Suatu Akta untuk meminda Akta Insurans 1963" dibacakan kali yang kedua sekarang.

Pindaan-pindaan yang dibuat melalui Rang Undang-undang ini bertujuan untuk mewujudkan peruntukan Undang-undang yang lebih lengkap dan kemas mengenai pengawalan dan pengawasan ke atas syarikat-syarikat insurans di negara ini. Peruntukan Undang-undang yang dicadangkan ini akan membolehkan Ketua Pengarah Insurans mengambil langkah-langkah yang lebih berkesan ke atas syarikat-syarikat insurans yang bermasalah demi menjaga kepentingan pemegang-pemegang polisi, pemiutang-pemiutang dan orang ramai secara keseluruhannya.

Tuan Yang di-Pertua, Bank Negara Malaysia yang dipertanggungjawabkan untuk mengawal dan mengawasi industri insurans mendapati bahawa kebanyakan syarikat insurans pada masa ini menghadapi masalah kewangan yang berpunca daripada kelemahan pengurusan dan juga tindakan tidak bertanggungjawab yang bermotifkan

kepentingan diri sendiri oleh Pengarah-pengarah serta pegawai-pegawai syarikat insurans yang berkenaan.

Ada di antara syahkat itu menghadapi masalah yang sangat serius dan boleh menjejaskan kepentingan pemegang-pemegang polisi, pemiutang-pemiutang dan orang awam keseluruhannya. Keadaan ini perlu dibentung dengan segera bagi mengekalkan keyakinan orang ramai ke atas industri insurans dan sistem kewangan negara.

Peruntukan undang-undang yang sedia ada tidak membolehkan Ketua Pengarah Insurans mengambil langkah-langkah tegas ke atas syarikat-syarikat insurans yang bermasalah kerana ia hanya memberi kuasa kepada Ketua Pengarah Insurans untuk mengeluarkan arahan-arahan yang difikirkan perlu sahaja. Ini termasuk arahan supaya syarikat insurans berkenaan melantik pegawai-pegawai pengurusan atau, dengan izin, management personnel yang lebih berkemampuan dan mengambil langkah-langkah untuk mendapatkan balik jumlah wang yang pada pendapat Ketua Pengarah Insurans telah dibayar dengan cara tidak sah atau tidak mengikut peraturan.

Tindakan-tindakan dengan cara mengeluarkan arahan itu dirasakan kurang berkesan kerana syarikat-syarikat insurans boleh melengah-lengahkan pelaksanaan arahan yang diberi kepada mereka. Dalam kes perlantikan pegawai-pegawai pengurusan baru misalnya, kelewatan dalam membuat perlantikan itu akan membolehkan pihak pengurusan yang sedia ada terus melakukan tindakan-tindakan yang boleh memburukkan lagi masalah dalam syarikat-syarikat insurans berkenaan khususnya ke atas perkara-perkara berikut:

- (i) pelepasan yang tidak sah (fraudulent) ke atas aset-aset syarikat;