



MALAYSIA

PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

HOUSE OF REPRESENTATIVES

PARLIMEN KEENAM

Sixth Parliament

PENGGAL KEDUA

Second Session

KANDUNGANNYA

PEMASYHURAN TUAN YANG DI-PERTUA:

Memperkenankan Akta-akta [Ruangan 2905]

Perutusan daripada Dewan Negara [Ruangan 2906]

Cuti Y.A.B. Dato Musa Hitam;

Y.B. Dato' Abdul Manan bin Othman;

Y.B. Dato Haji Abu Bakar Umar;

Y.B. Tuan Newman Gaban;

Y.B. Dato' Lew Sip Hon—Kebenaran

[Ruangan 2908]

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN
[Ruangan 2908]

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT
[Ruangan 2976]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan)
[Ruangan 2977]

**RANG UNDANG-UNDANG
KESALAHAN-KESALAHAN
LALULINTAS PENERBANGAN**

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta bagi menguatkuasakan Konvensyen mengenai Kesalahan-kesalahan dan Tindakan-tindakan lain Tertentu Dalam Pesawat Udara yang ditandatangani di Tokyo pada 14hb September, 1983, Konvensyen mengenai Penindasan Penyitaan Pesawat Udara Menyalahi Undang-undang, ditandatangani di Hague pada 16hb Disember, 1970 dan Konvensyen Mengenai Penindasan Tindakan-tindakan Menyalahi Undang-undang Terhadap Keselamatan Penerbangan Awam ditandatangani di Montreal pada 23hb September 1971, dan bagi maksud-maksud yang berkaitan dengannya; dibawa ke dalam mesyuarat oleh Menteri Pengangkutan; dibaca kali pertama; akan dibaca kali yang kedua pada mesyuarat ini.

**RANG UNDANG-UNDANG
PENJENAYAH FUGITIF
KOMANWEL (PINDAAN)**

Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk meminda Akta Penjenayah Fugitif Komanwel 1967; dibawa ke dalam mesyuarat oleh Timbalan Menteri Dalam Negeri; dibaca kali pertama; akan dibaca kali yang kedua pada mesyuarat ini.

RANG UNDANG-UNDANG

**RANG UNDANG-UNDANG
PERKAPALAN SAUDAGAR
(PINDAAN DAN PERLUASAN)**

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

3.38 ptg.

Menteri Pengangkutan (Tan Sri Chong Hon Nyan): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun bagi mengemukakan satu Rang Undang-undang

bernama Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984 dibaca kali kedua sekarang.

- (i) memperkemas peruntukan-peruntukan berkaitan dengan pendaftaran kapal-kapal Malaysia;
- (ii) memperkemas peruntukan-peruntukan berkaitan dengan perkapalan persisiran pantai (domestic shipping) serta memasukkan peruntukan-peruntukan baru, iaitu 65R hingga 65T;
- (iii) memperkemas peruntukan-peruntukan mengenai pelesenan bot;
- (iv) memperluas bahagian-bahagian berkenaan dengan pendaftaran kapal-kapal, pelesenan bot-bot dan perkapalan persisiran laut ke Sabah dan Sarawak;
- (v) memasukkan peruntukan baru 485A mengenai pendaftaran dan peraturan-peraturan keselamatan dan kawalan bagi pelantar-pelantar minyak dan lain-lain struktur laut di luar pantai; dan
- (vi) memasukkan beberapa takrif yang tiada diperuntukkan dalam Ordinan Perkapalan Saudagar yang sedia ada.

Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum bahawa industri perkapalan di negara kita sedang berada di peringkat peralihan. Industri perkapalan pada amnya mempengaruhi dan dipengaruhi oleh beberapa faktor, termasuk ekonomi, politik dan keselamatan di dalam dan di luar negeri. Pindaan kepada Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 adalah perlu untuk membantu usaha Kerajaan mempesatkan pembangunan perkapalan saudagar dan aktiviti-aktiviti yang berkaitan dengannya.

Di samping itu, pindaan tersebut juga telah didorongkan oleh keperluan dan perkembangan semasa dalam suasana dan industri perkapalan dan demi untuk membolehkan Kementerian Pengangkutan menjalankan tugas-tugasnya dengan lebih sempurna. Beberapa pindaan-pindaan berhubung dengan pendaftaran kapal-kapal, perkapalan persisiran pantai, pendaftaran dan keselamatan struktur di luar pantai adalah pindaan-pindaan mengenai perkara-perkara dasar. Dalam pada itu, beberapa pindaan yang lain, bertujuan untuk memperkemaskan peruntukan yang sedia ada serta melicinkan pentadbirannya. Selain daripada itu, ada beberapa fasal yang menyentuh pindaan-pindaan kecil atau pindaan-pindaan berbangkit.

Tuan Yang di-Pertua, selaras dengan matlamat Kerajaan mengurangkan defisit yang berlanjutan dalam dagangan tak ketara, langkah-langkah harus diambil bagi meningkatkan lagi penyertaan warganegara dalam bidang perkapalan serta memperluaskan tannaj perkapalan yang dimiliki oleh orang perseorangan warganegara, perkongsian ataupun syarikat-syarikat perkapalan.

Walau bagaimanapun, usaha menggalakkan industri perkapalan memerlukan syarat-syarat pendaftaran kapal yang lebih, dengan izin, "flexible". Syarat-syarat pendaftaran yang sedia wujud adalah terlalu ketat dan perlu dikaji semula. Syarat-syarat pendaftaran kapal adalah penting bagi menarik pelaburan asing demi bagi mencapai dasar Kerajaan untuk menjadikan negara kita bertaraf negara maritim. Usaha-usaha menggalakkan lagi pendaftaran kapal-kapal di Malaysia harus dipertingkatkan lagi. Rang Undang-undang ini adalah bertujuan memperbaiki lagi undang-undang berkaitan, demi memberi galakan kepada pendaftaran kapal-kapal di negara kita.

Selain daripada pendaftaran, Rang Undang-undang ini juga bertujuan memperkemaskan lagi undang-undang berkaitan dengan perkapalan persisiran laut. Semenjak tahun 1980, perkapalan di persisiran laut telah pun dihadkan hanya kepada kapal-kapal yang mempunyai lesen. Syarikat-syarikat tempatan diberi keutamaan di dalam pemberian lesen-lesen itu. Rang Undang-undang ini akan meminda beberapa seksyen undang-undang persisiran laut, dengan tujuan membolehkan pengawalan industri pelayaran domestic dengan lebih sempurna.

Tuan Yang di-Pertua, dalam usaha menggalakkan penyertaan warganegara dalam bidang perkapalan, adalah dikenalpasti bahawa syarikat-syarikat perkapalan terutamanya syarikat-syarikat perkapalan usahasama dengan pihak asing, haruslah dipertingkatkan. Ini merupakan satu cara untuk menarik pelaburan dan kepakaran asing serta mempercepatkan pemindahan teknologi di bidang perkapalan. Oleh itu, peruntukan yang sedia ada di Seksyen 11, iaitu majoriti pemegang saham mesti dimiliki oleh warganegara, perlu dilonggarkan.

Dengan izin, "flexibility" ini adalah penting bagi Malaysia mencapai taraf negara maritim dengan memperbanyakkan lagi kapal-kapal didaftarkan di negara kita. Adalah dianggarkan bahawa pelabur-pelabur di bidang industri perkapalan di negara kita sekiranya syarat-syarat pendaftaran kapal dapat dilonggarkan sedikit. Fakta-fakta lain seperti kos operasi di Malaysia adalah masih kurang jika dibandingkan dengan negara-negara maju. Malaysia jua mempunyai jumlah kargo yang lumayan untuk diangkut oleh kapal-kapalnya. Dasar Kerajaan Malaysia memajukan industri perkapalan adalah jua satu fakta menarik pelaburan asing. Pindaan yang dicadangkan itu bertujuan untuk membolehkan Menteri yang berkenaan

menentukan peratus pemegang saham dan pengarah warganegara Malaysia dan yang bukan warganegara dalam sesebuah syarikat perkapalan usahasama. Dalam pada itu, pindaan Fasal 4 juga bertujuan membolehkan Menteri untuk sedikit demi sedikit memperketatkan syarat-syarat mengenai pemegang saham dan pengarah syarikat-syarikat tersebut, selaras dengan peringkat kemajuan yang dicapai.

Tuan Yang di-Pertua, Fasal 4, di samping mempunyai, dengan izin, "element of flexibility" adalah juga bertujuan untuk mengawasi pengurusan syarikat perkapalan yang ditubuhkan di Malaysia. Fasal 4 mewajibkan supaya ibu pejabat sesebuah syarikat perkapalan itu ditempatkan di Malaysia dan sebahagian besar daripada pengurusannya dijalankan dari Malaysia. Langkah-langkah ini dijangka mengurangkan dan seterusnya akan menghapuskan syarikat-syarikat perkapalan yang diperbadankan di Malaysia semata-mata untuk menikmati faedah yang diberikan kepada kapal-kapal yang didaftarkan di Malaysia tetapi perniagaannya diuruskan dari luar negeri.

Tuan Yang di-Pertua, cadangan untuk meminda Seksyen 65A bertujuan untuk memperluaskan, dengan izin "territorial scope" bagi perkapalan persisiran pantai. Taktik baru "domestic shipping" akan meliputi pengangkutan kargo atau penumpang dari mana-mana tempat dan pelabuhan di Malaysia ke mana-mana tempat dan pelabuhan lain atau dari mana-mana tempat dan pelabuhan di Malaysia ke mana-mana tempat dalam zon ekonomi eksklusif ataupun sebaliknya.

Pindaan ini membolehkan kita mengawasi kapal-kapal yang berbilang dari pantai ke pelantar-pelantar minyak. Khususnya, ini membolehkan kita menghadkan penyertaan kapal-kapal asing dalam bidang ini dan memberi peluang serta meningkatkan

penyertaan warganegara Malaysia dalam aktiviti perkapalan luar pantai ataupun, dengan izin, "offshore activities". Buat masa ini, perkapalan persisiran pantai masih tertumpu kepada aktiviti-aktiviti tradisional, iaitu pengangkutan kargo kering atau minyak. Adalah dijangkakan, pengusaha-pengusaha kapal persisiran akan menceburkan diri dalam aktiviti-aktiviti perkapalan yang lebih khusus seperti mengendalikan "supply vessels", carigali minyak, dan lain-lain aktiviti yang berkaitan.

Tuan Yang di-Pertua, dalam pada itu, cadangan meminda Seksyen 65K juga adalah penting dan merupakan satu seksyen baru. Pindaan ini menentukan bahawa hanya kapal-kapal Malaysia sahaja yang berhak mengambil bahagian di dalam perkapalan persisiran. Peruntukan ini cuma menurunkan dasar yang sedia ada sebagai undang-undang. Menteri yang berkenaan mempunyai kuasa bagi memberi pengecualian mengikut keperluan di atas syarat-syarat tertentu. Umpamanya, sekiranya tidak ada kapal-kapal Malaysia yang sesuai bagi sesuatu jenis kargo, pengecualian bolehlah diberi dengan syarat-syarat tertentu. Peruntukan bahawa hanya kapal-kapal Malaysia sahaja yang berhak mengambil bahagian akan juga menetapkan secara jelas bahawa kapal-kapal asing tidak boleh mengambil bahagian melainkan dengan peraturan pengecualian sementara.

Berhubung dengan pentadbiran perkapalan persisiran pantai pindaan juga dibuat bagi membolehkan Menteri melantik sesiapa juga untuk menjadi Pengerusi Lembaga Perlesenan Perkapalan Dalam Negeri. Di bawah peruntukan yang sedia ada, Menteri hanya boleh melantik Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan sebagai Pengerusi. Pindaan ini mencerminkan kesediaan Kerajaan memperkenalkan apa juga perubahan dalam jentera Kerajaan yang sedia ada jika keadaan

memerlukannya, di samping memberikan fleksibiliti kepada pentadbiran Lembaga Perlesenan.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan terpenting seterusnya adalah pindaan-pindaan ke atas Seksyen-seksyen 473-475 dan 483-484 iaitu peruntukan-peruntuk mengenai pelesenan bot.

Peruntukan dibuat bagi memasukkan takrif bot yang baru iaitu vesel yang tidak melebihi 500 tan kasar yang berlayar hanya di sungai dan di perairan negeri masing-masing hingga ke batasan luar laut Wilayah. Peruntukan-peruntukan ini adalah bertujuan memperkemas lagi Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan memperluaskan undang-undang ini ke Sabah dan Sarawak.

Adalah juga didapati bahawa di Sabah dan Sarawak, kapal-kapal boleh dilesenkan bagi pelayaran dalam perairan negeri tanpa mengira berat. Ini akan menimbulkan masalah apabila undang-undang perkapalan persisiran ini diperluaskan ke negeri-negeri tersebut oleh kerana bidang pengawasan kedua-dua undang-undang tersebut adalah sama. Perkara ini telah pun dibincangkan bersama-sama dengan wakil-wakil Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak dan mereka telah bersetuju bahawa kapal-kapal yang beratnya tidak melebihi 500 gross tons boleh dilesenkan di bawah kategori lesen bot. Bot-bot yang dilesenkan itu tidak akan memerlukan lesen perkapalan persisiran laut selagi bot-bot itu berlayar hanya di dalam negeri masing-masing.

Walau bagaimanapun, kapal-kapal yang melebihi 500 tan kasar masih dikehendaki mendapatkan lesen perkapalan dalam negeri. Dengan memperluaskan peruntukan-peruntukan mengenai pelesenan bot ke negeri Sabah dan Sarawak akan membolehkan takrif bot yang seragam digunakan bagi Semenanjung Malaysia, negeri Sabah dan Sarawak. Selaras

dengan perluasan undang-undang ini, seksyen-seksyen yang berkaitan dengan perlesenan bot-bot di bawah Ordinan-ordinan Perkapalan Saudagar, 1960 di Sabah dan Sarawak akan dimansuhkan.

Suka saya menyatakan bahawa kapal-kapal kecil yang beratnya kurang daripada 15 tan net akan terus dilesenkan oleh Sabah dan Sarawak seperti amalan yang sedia ada. Kapal-kapal ini juga tidak perlu mendapatkan lesen perkapalan persisiran.

Pindaan juga telah dibuat ke atas Seksyen 483 di mana peruntukan diadakan bagi membolehkan Menteri membuat kaedah-kaedah mengenai perkara-perkara seperti kelayakan belayar, pemeriksaan, penelitian, pembinaan, peralatan dan sebagainya bagi vesel perikanan. Tujuan memasukkan perkara-perkara ini adalah untuk mengawasi kapal perikanan kerana seperti kapal-kapal yang lain, kapal-kapal perikanan juga perlu mematuhi satu tahap keselamatan.

Tuan Yang di-Pertua, seperti Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, aktiviti carigali minyak di luar kawasan perairan Malaysia (territorial waters) adalah merupakan aktiviti yang giat berkembang.

Buat masa ini, terdapat beberapa struktur luar pantai didirikan di kawasan luar perairan Malaysia bagi maksud ini. Tidak boleh dinafikan bahawa terdapat berbilang dan berbagai rupa bentuk luar pantai berkaitan dengan kerja-kerja carigali minyak akan terus didirikan di masa hadapan. Oleh itu dari segi pentadbiran keselamatan di laut (maritime safety) peruntukan baru dibuat bagi memberi kuasa kepada Menteri untuk membuat peraturan mengenai pendaftaran struktur luar pantai serta peraturan-peraturan yang berkaitan dengannya seperti pembinaannya, pencegahan pencemaran, keperluan "manning" dan lain-lain lagi.

Tuan Yang di-Pertua, pada keseluruhannya, adalah ketara bahawa pindaan-pindaan yang dicadangkan dalam Rang Undang-undang ini adalah bertujuan untuk menggalakkan perkembangan perkapalan dalam negeri, selaras dengan dasar kabotaj kebangsaan.

Ahli-ahli Yang Berhormat di Dewan yang mulia ini mungkin berminat untuk mengetahui bahawa sehingga akhir tahun 1983, sebanyak 451 buah kapal telah pun dilesenkan oleh Lembaga Pelesenan Perkapalan Dalam Negeri. Adalah menjadi hasrat Kerajaan untuk menggalakkan lebih banyak lagi kapal-kapal didaftarkan dalam negara ini, untuk mengendalikan perdagangan kita dan demi untuk kemajuan perusahaan maritime yang sebenar. Oleh itu, adalah diharapkan bahawa Rang Undang-undang ini akan dapat memberi kuasa undang-undang untuk menjamin kemajuan dalam industri perkapalan.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Buruh (Datuk William Lye Chee Hien): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah satu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952 bagi memperluaskan peruntukan-peruntukan yang tertentu ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya adalah dibacakan kali kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

3.58 ptg.

Tuan Ling Sie Ming (Sibu): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk membahaskan Rang Undang-undang yang dibentangkan iaitu satu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952.

Rang Undang-undang ini mengandungi perkara-perkara untuk memperluaskan peruntukan-peruntukan tertentu ke negeri Sabah dan Sarawak.

Suka saya mengatakan bahawa saya juga bersetuju dengan falsafah akta ini kerana sepatutnya semua kapal saudagar yang menjalankan operasinya mestilah dimiliki oleh warganegara Malaysia oleh kerana perniagaannya adalah dibuat di Malaysia. Sepatutnya ditubuhkan dan didaftarkan di Malaysia. Oleh yang demikian, Fasal ke 4 yang memperuntukkan seperti disebutkan tadi adalah adil dan munasabah. Langkah itu akan menggalakkan peniaga-peniaga tempatan dan perbadanan perkapalan warganegara Malaysia untuk meningkatkan urusan mereka, jimatkan bayaran perkapalan kepada negara asing dan mengurangkan deficit dalam bayaran imbalan "balance of payment", dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, bagi negara kita.

Ingin saya bangkitkan perkara-perkara berkaitan dengan perkapalan saudagar di rantau Malaysia Timur iaitu Negeri Sabah dan Negeri Sarawak. Urusan syarikat perkapalan saudagar telah menderita akibat kemelesetan ekonomi. Akan tetapi keadaan yang buruk timbul oleh sebab kurang perhatian yang diberi kepada sektor perkapalan saudagar di Sarawak dan Sabah. Saya menyeru kepada Kementerian berkenaan memberi perhatian yang serius terhadap masalah ini supaya mempereratkan perhubungan di antara Sarawak/Sabah dan Semenanjung Malaysia sebagai suatu langkah yang bererti dalam usaha integrasi serantau.

Mengenai soalan lesen tempatan atau domestic licence, dengan izin, Rang Undang-undang itu memerlukan bahawa setiap kapal mestilah memohon lesen itu. Proses permohonan dari segi Negeri Sarawak untuk menjalankan perdagangan perkapalan antara

Sarawak dengan Semenanjung Malaysia biasanya, memakan masa selama dua atau tiga bulan. Kelewatan ini menjadi satu masalah kepada peniaga-peniaga Sarawak. Saya mencadangkan supaya Perkapalan Saudagar-saudagar Perkapalan Sarawak dikecualikan daripada peruntukan ini.

Di samping ini walaupun pihak Kerajaan telah mengisytiharkan bahawa langkah-langkah akan diambil untuk membantu industri perkapalan-perkapalan tempatan, tetapi MISC yang disertai oleh Kerajaan memberi persaingan kepada syarikat swasta.

Pendek kata, MISC telah memonopoli perkapalan bagi kargo dan syarikat perkapalan swasta tidak berjaya untuk mengembangkan urusan mereka. Saya mencadangkan bahawa MISC patutlah digalakkan untuk memperluaskan urusannya di bidang perkapalan antarabangsa. Langkah itu akan memberi peluang yang lebih luas kepada syarikat perkapalan saudagar tempatan untuk memastikan keuntungan.

Akhirnya, ingin saya mengingatkan pihak Kerajaan bahawa Kerajaan Singapura dan Indonesia telah mengharamkan kapal-kapal yang telah berusia lebih daripada 25 tahun. Saya harap pihak Kerajaan akan mengambil tindakan agar memastikan kapal-kapal lama tersebut tidak akan dijual kepada Malaysia, supaya menyelamatkan industri perkapalan tempatan. Sekian, terima kasih.

(Dr Abdul Hamid bin Pawanteh
mempengerusikan Mesyuarat)

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Tanjong.

4.06 ptg.

Dr Koh Tsu Koon (Tanjong): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk

turut membahaskan Rang Undang-undang untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar Tahun 1952. Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan tahniah kepada Kerajaan kerana mengemukakan satu Rang Undang-undang yang bertujuan seperti yang dikatakan oleh Yang Berhormat Menteri untuk menggalakkan pendaftaran kapal-kapal Malaysia untuk mengendalikan perdagangan perkapalan di negara kita ini supaya negara kita ini boleh menjadi sebuah negara maritime.

Tuan Yang di-Pertua, adalah penting bagi kita menggalakkan industri perkapalan Malaysia bukan sahaja kerana industri ini akan mendatangkan faedahnya dengan sendirinya sebagai satu industri yang menguntungkan tetapi juga dari segi imbalan pembayaran luar negara kita ataupun, dengan izin, "balance of payment".

Seperti yang kita sedia maklum, salah satu daripada punca kerugian imbalan pembayaran luar bagi negara kita ataupun "balance of payment".

Tuan Sim Kwang Yang: (*Bangun*)

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Point of order. Setiausaha, sila bilang.

Dua puluh dua orang ahli yang hadir, tidak cukup bilang, sila bunyikan loceng.

(*Loceng dibunyikan: Ahli-ahli dikira, lebih 26 Ahli hadir*).

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Sudah lebih daripada 26 orang Ahli Yang Berhormat yang hadir. Yang Berhormat dari Tanjong sila teruskan ucapan.

Dr Koh Tsu Koon: Tuan Yang di-Pertua, seperti yang telah saya katakan tadi isu ini adalah berkaitan dengan balance of payment kerana satu punca kerugian balance of payment timbul

daripada apa yang dikenali sebagai "invisible" iaitu termasuk freight charges ataupun tambang-tambang kapal yang dikenakan apabila menjalani perdagangan. Maka ini menunjukkan bahawa kita memerlukan usaha yang lebih untuk menggalakkan perkapalan ataupun pendaftaran kapal-kapal Malaysia.

Mengikut angka-angka yang telah saya dapati sungguhpun bilangan kapal-kapal Malaysia telah meningkat dari 71 buah yang telah didaftarkan pada tahun 73 ke 251 buah pada tahun 81 akan tetapi dari segi nisbah semua kapal yang didaftarkan di Malaysia, ini masih kurang memuaskan kerana nisbah kapal Malaysia yang telah didaftarkan itu ialah 3.8% pada tahun 73 tetapi hanya 3.1% pada tahun 1981. Ini menunjukkan bahawa kapal-kapal asing yang telah didaftarkan di Malaysia itu telah meningkat dengan lebih pesat lagi daripada bilangan kapal-kapal negara kita sendiri. Maka ini adalah satu perkara yang harus kita mengambil perhatian.

Selain daripada itu untuk menghadkan perkapalan domestic ataupun perkapalan dalam negeri kepada kapal-kapal Malaysia sahaja adalah kurang jelas apakah faedah yang boleh didapati daripadanya dari segi balance of payment, kerana setahu saya kebanyakan daripada perkapalan domestic ini sekarang telah dijalankan oleh kapal-kapal yang boleh dikenali sebagai kapal-kapal Malaysia. Sungguhpun perkapalan coastal ataupun daripada pantai ke pantai telah meningkat dengan pesat tetapi masih kurang pesat dari segi jumlah kalau dibandingkan dengan perkapalan pada keseluruhannya, maka itulah satu isu yang ingin saya kemukakan.

Isu yang kedua yang saya ingin kemukakan berkaitan dengan Rang Undang-undang ini ialah mengenai zon ekonomi eksklusif. Tuan Yang di-Pertua, kalau tidak silap saya inilah kali

pertamanya definisi zon ekonomi eksklusif secara rasmi dimasukkan ke dalam satu akta ataupun undang-undang Malaysia. Maka di dalam ini saya ingin mengucapkan tahniah kepada Kerajaan Malaysia atas usahanya untuk menonjolkan kedaulatan negara dan juga mempertahankan hak negara kita terhadap eksploitasi sumber-sumber laut di sekeliling negara.

Seperti yang kita sedia maklum, Tuan Yang di-Pertua, zon ekonomi eksklusif seluas 200 batu nautikal ini adalah tuntutan yang dibuat oleh negara-negara yang sedang membangun di beberapa persidangan antarabangsa mengenai "Law of the Sea". Isu ini telah diperdebatkan dengan begitu hebatnya kerana beberapa buah negara yang maju masih tidak bersetuju dengan cadangan ini dan tidak menerima konsep Zone Economic Exclusive ataupun pelaksanaannya.

Maka di sini saya ingin merujuk kepada Fasal 31 iaitu yang memasukkan tiga seksyen yang baharu yang memberi kuasa kepada Pegawai Pelabuhan dan Pegawai Kastam untuk menaiki kapal dalam perairan wilayah itu di dalam zon ekonomi eksklusif bagi maksud yang tertentu dan sekiranya didapati ~~sebuah~~ kapal itu tidak memenuhi keperluan yang terkandung dalam Rang Undang-undang ini maka kapal ataupun tuan punya kapal itu akan didakwa di dalam mahkamah. Maka di sini, Tuan Yang di-Pertua, timbullah dua soalan iaitu yang pertamanya, apakah yang akan terjadi jika sekiranya kapal-kapal saudagar yang terlibat itu adalah dari sebuah negara yang tidak menerima konsep zon ekonomi eksklusif. Adakah ini akan menimbulkan satu masalah undang-undang antarabangsa (international legal dispute) dan sekiranya dispute ini timbul, apakah reference ataupun dari segi kuasa undang-undang yang kita dapat merujuk untuk mempertahankan hak kita. Itu soalan yang pertama.

Yang kedua ialah sekiranya peristiwa menolak hak pegawai kita untuk menaiki kapal-kapal yang tertentu dalam zon ekonomi eksklusif ini, berlaku demi untuk mempertahankan kedaulatan negara, adakah Kerajaan akan memberi sokongan tentera yang mencukupi kepada pegawai-pegawai yang terlibat supaya mereka ini dapat menjalankan tugas mereka seperti yang diperuntukkan dalam Rang Undang-undang ini.

Itulah dua soalan yang dapat saya timbulkan untuk pertimbangan Yang Berhormat Menteri dan juga pihak Kerajaan supaya apabila kita menetapkan satu definisi yang ada berkaitan dengan kedaulatan negara maka kita mestilah bersiap sedia untuk menghadapi segala masalah yang mungkin akan timbul daripadanya. Itulah sahaja ucapan saya, terima kasih.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Tenggaroh.

4.08 ptg.

Tuan Khadri bin Sabran (Tenggaroh):
Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk bersama-sama dengan rakan-rakan yang lain bagi memberi pendapat, pandangan serta cadangan-cadangan mengenai pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Tuan Yang di-Pertua, kalau kita menyingkap sejarah tanah air kita tatkala keagongan kesultanan Melayu Melaka dahulu, kita dapati bahawa Melaka pada ketika itu masyhur dan amat terkenal dengan ahli-ahli pelayaran, ahli-ahli perdagangan dan pelaut-pelaut malah Kerajaan Melayu Melaka pada ketika itu dikenali sebagai satu pusat perdagangan yang unggul di gugusan kepulauan Melayu ataupun nusantara ini. Pelaut-pelaut di Melaka pada ketika itu amat rajin belayar dari sebuah negeri ke sebuah negeri. Mereka berdagang di antara pulau-pulau, mereka menjadi utusan-utusan istana ataupun utusan-utusan Raja.

Pernah kita dengar cerita Hang Tuah belayar ke negeri China membawa balik Puteri Hang Lipo, kita juga pernah mendengar cerita Hang Tuah belayar ke negeri Indera Pura untuk membawa pulang Puteri Tun Teja bagi dijadikan Permaisuri Melaka.

Jadi dengan itu pada kesimpulannya, Tuan Yang di-Pertua, dapatlah kita membuat kesimpulan bahawa pengetahuan masyarakat Melayu, masyarakat di tanahair kita ini pada ketika itu tentang perkapalan, ilmu pelayaran sudah ada, sudah luas tetapi disebabkan oleh beberapa faktor yang tertentu kita dijajah oleh penjajah Barat sekian lamanya, beratus-ratus tahun; maka ilmu yang luas di dalam bidang pelayaran dan perkapalan ini lenyap begitu sahaja sehinggakan ke saat ini kita tidak tahu, tidak ada rekod berapa buah kapal sebenarnya yang telah dibina semasa keagungan kesultanan Melayu Melaka, di mana bangkai-bangkai kapal tersebut, kalau dia tenggelam di selat mana, di perairan mana.

Baru-baru ini Kerajaan Belanda mendakwa bahawa kapalnya yang bernama RISDAM telah karam di perairan Laut China Selatan berhampiran dengan Pulau Gajah, dekat ataupun dalam kawasan pilihanraya saya sendiri, Mersing, dianggarkan ianya karam di dalam tahun 1720an (1726 ataupun 1727) mengikut sejarah ataupun rekod daripada Kerajaan Belanda. Amat malang bagi kita orang-orang Melayu yang pada satu ketika dahulu terkenal dalam pembinaan kapal-kapal, mempunyai pengetahuan yang tinggi di dalam bidang pelayaran ini, rekod-rekod mereka tidak dapat kita perolehi sehingga ke hari ini.

Oleh hal yang demikian, Tuan Yang di-Pertua, saya mengambil kira bahawa tujuan kita meminda ataupun tujuan Kerajaan ataupun khususnya Kementerian Pengangkutan meminda

Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952 seperti yang sedang kita bahaskan pada hari ini ialah di samping untuk membanyakkan lagi bilangan pemilik-pemilik kapal saudagar yang didaftarkan di dalam negara kita ini, ianya juga mempunyai tujuan yang tersirat iaitu untuk merekodkan kapal-kapal yang didaftarkan di dalam negara kita agar rekod ini boleh disimpan dan agar generasi-generasi yang akan datang dapat mengetahui tentang kapal-kapal yang didaftarkan di dalam negara kita ini.

Saya ingin mengucapkan tahniah kepada Kerajaan khususnya Kementerian Pengangkutan di atas daya usahanya meminda Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952 ini dari sudut ekonominya seperti apa yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Menteri dari segi tujuan, kemudian dari sudut sejarahnya juga, saya mengambil kira ianya adalah penting bagi kita.

Tuan Yang di-Pertua, negara kita adalah negara pertanian dan sedang di dalam proses untuk menuju ke arah negara perindustrian. Kita masih banyak mengeksport bahan-bahan mentah ke luar negeri dan kebanyakan urusan-urusan eksport bahan-bahan mentah tersebut dilaksanakan dengan kapal-kapal yang besar. Kita tidak mempunyai banyak kapal. Saya sendiri amat cetek pengetahuan saya di dalam bidang perkapalan, apa yang saya tahu hanya ada MISC sahaja tetapi walau bagaimanapun saya memikirkan bahawa dari sudut tukaran wang asing kita telah kerugian begitu banyak akibat daripada peninggalan ataupun kecuaiannya kita untuk menitikberatkan bahawa ilmu perkapalan ini adalah penting bagi negara-negara pertanian seperti negara kita. Dan alhamdulillah, kesedaran telah pun wujud di kalangan kita dan dengan adanya pindaan ini kita berharap agar lebih banyak lagi didaftarkan kapal-kapal saudagar, lebih ramai lagi bilangan pemilik-pemilik kapal saudagar di kalangan warga-negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, dalam hubungan eksport bahan-bahan mentah negara kita dan dalam usaha kita memperbanyakkan pendaftaran kapal-kapal saudagar di dalam negara kita ini, kita perlu juga ingat serta teliti bahawa penekanan untuk memperbanyakkan pendaftaran kapal-kapal asing di dalam negara kita ini juga harus mengambil kira bahawa kapal-kapal saudagar yang hendak kita daftarkan di dalam negara kita ini perlu kita teliti, perlu kita perhati ataupun kita pertitikberatkan dari segi kualiti kapal-kapal itu sendiri. Jangan kita menjadi seperti setengah-setengah negara di dalam dunia ini apabila ada sahaja kapal saudagar yang hendak mendaftar di dalam negara tersebut diterima dengan sewenang-wenangnya. Akibat daripada penerimaan pendaftaran dengan sewenang-wenang tanpa meneliti, memerhati serta menitikberatkan beberapa faktor yang tertentu, kita tahu kapal-kapal yang karam didaftarkan di negara sekian, kapal rosak didaftarkan di negara sekian. Kita tidak mahu jadi macam itu.

Kalau kita hendak mendaftarkan kapal-kapal saudagar, kita perhatikan kualiti kapal tersebut, adakah kapal tersebut masih lagi berada di dalam keadaan yang baik ataupun setakat manakah kemampuan pelayaran yang boleh dilakukan oleh kapal tersebut. Kita tidak mahu apabila kita mendapat berita kapal karam ianya didaftarkan di Malaysia. Anak-anak kapal yang berkelakuan kurang sopan adalah anak-anak kapal Malaysia. Jadi faktor-faktor inilah yang perlu kita perhatikan dan perlu diambil kira oleh Kerajaan. Tidak mahulah kita kalau saya contohkan, kalau hendak mudah nikah kita pergi ke suatu negeri walaupun kita sudah beristeri dua dekat sini, kita hendak tambah seorang isteri lagi; isteri yang pertama dan isteri yang kedua membantah ataupun kadi di negara kita ini tidak membenarkan kita untuk menambah seorang isteri menjadikan tiga, kita pergi ke suatu negeri lain bernikah dengan sewenang-wenang.

Kita boleh bernikah di negara tersebut tanpa memerhatikan keadaan ataupun kemampuan kita untuk beristeri tiga dan beristeri empat. Begitu juga keadaannya dalam bidang pendaftaran kapal-kapal saudagar ini.

Tuan Yang di-Pertua, di samping negara kita merupakan negara pertanian pada masa ini, hasil pendapatan daripada pelancongan juga kian bertambah. Bilangan pelancong-pelancong yang sampai ke negara kita baik untuk menjalankan urusan-urusan perniagaan mahupun untuk menghabiskan cuti berehat dan seumpamanya kian bertambah dari tahun ke setahun.

Saya berani berkata demikian kerana kawasan pilihanraya saya bilangan pelancong daripada tahun ke setahun kian bertambah di musimnya. Oleh itu ramailah peniaga-peniaga kapal untuk mengangkut pelancong daripada pantai Mersing ke pulau-pulau. Bilanganinya tidak kurang daripada 100 buah. Perkara ini walaupun ianya agak terkeluar sedikit tetapi saya mengambil kira ianya perlu juga disebutkan di dalam Dewan yang mulia ini kerana ianya juga ada kena mengena dengan kapal dan ada juga kena mengena dengan saudagar, peniaga. Apa yang menjadi masalah kepada pemilik-pemilik ataupun saudagar-saudagar kapal ataupun bot pelancong di Mersing ialah mereka tidak mempunyai lesen memandu, nakhoda sahaja namanya tetapi lesen tiada. Ditanya mengapa mereka tidak mempunyai lesen untuk memandu atau ujian memandu..... Jawabannya amat mudah. Tidak tahu di mana ada kelas untuk belajar memandu. Tidak macam kita hendak menjalani ujian memandu kereta di tiap-tiap pejabat RIMV diadakan tempat ujian memandu kereta. Di merata tempat banyak terdapat kelas-kelas memandu kereta. Tetapi lain pula halnya dengan bot, tiada. Kebanyakan nakhoda-nakhoda yang ada baik nakhoda bot pelancong, bot kargo, bot-bot ikan di Mersing tiada lesen. Bila

tiada lesen, mereka tidak boleh meneruskan perusahaan mereka kerana salah satu syarat untuk menghidupkan lesen bot pelancong ialah bot itu mesti ada nakhodanya dan nakhodanya mesti berlesen.

Saya amat berharap kepada Yang Berhormat Menteri supaya di Mersing sana diadakan kelas memandu bot. Apabila pemilik-pemilik bot ini sudah mengikuti kelas memandu tidak kiralah berapa lama ditetapkan oleh Kementerian, mereka juga perlu diuji dengan seberapa segera agar apabila mereka lulus ujian memandu itu dapatlah mereka meneruskan perusahaan untuk membawa pelancong-pelancong yang kian bertambah datang ke Mersing untuk bercuti bersuka ria di pulau-pulau di perairan Mersing yang saya kira sudah terkenal terutamanya di kalangan pelancong-pelancong dari Singapura. Minta tolonglah saya.

Tuan Yang di-Pertua, kapal ini kalau dia belayar di tengah laut tanpa pulau, tanpa batu karang yang timbul dia akan selamat. Tetapi di perairan laut China Selatan terdapat banyak pulau-pulau dan juga terdapat banyak batu-batu timbul dan batu-batu timbul ini tidak diletakkan rumah-rumah api ataupun tanda bahaya. Di muara-muara sungai, sungguhpun diletakkan lampu isyarat rumah api tetapi penjagaan atau penyeliaan rumah-rumah api ini jarang-jarang sangat dititikberatkan oleh jabatan-jabatan yang berkenaan sehingga beberapa lama api di rumah api tidak menyala tidak juga diambil tindakan. Akhirnya, akibatnya bot-bot tersalah pandu melanggar tebing-tebing sungai, pecah di tebing-tebing sungai. Ini begitu merugikan pemilik-pemilik bot yang berkenaan.

Saya menyuarakan perkara ini ialah di kawasan saya juga terdapat banyak batu-batu karang yang timbul yang terlalu merbahaya kepada bot-bot dan juga kapal-kapal. Saya tahu kapal-kapal kecil, kapal-kapal besar sering lalu di

kawasan atau di perairan tersebut sama ada dengan tujuan dengan menangkap ikan dan seumpamanya. Batu sakit mata misalnya digelar oleh orang Mersing batu melecet, orang Terengganu kata "melecet" ini batu itu merbahayalah. Batu cawan, macam-macam batu timbul, tetapi tiada tanda. Tetapi alhamdulillah kerana apa yang saya katakan bahawa kita ini ilmu pelayaran, menjadi pelaut sudah lama ada pada kita, kita tahu mana batu tersebut, biarpun waktu malam bila kita hampir batu tersebut pandai kita melencong, terselamat. Tetapi bagaimana keadaannya dengan pelaut-pelaut asing yang sekali sekala sampai ke perairan tersebut. Kata pepatah, sebelum kita kena biar kita ingat-ingat. Ingat sebelum kena jimat sebelum habis.

Jadi cadangan saya, Tuan Yang di-Pertua, ialah supaya pada tiap-tiap batu karang yang timbul ini diadakanlah rumah-rumah api atau isyarat bahaya.

Di samping itu, Tuan Yang di-Pertua, dewasa ini apabila kita ataupun di negara kita ini masih lagi belum diwujudkan institusi-institusi pelajaran tinggi mengenai perkapalan, kita memerlukan tenaga mahir di dalam bidang perkapalan, kita menghantar mereka ke luar negeri, membelanjakan sejumlah wang yang besar kepada mereka. Apa salahnya kalau kita berkehendakkan lebih banyak kapal-kapal saudagar ada didaftarkan di dalam negara kita ini, kalau kita berkehendakkan lebih banyak, lebih ramai lagi pemilik-pemilik kapal saudagar di dalam negara ini, kita wujudkan institusi pelajaran mengenai perkapalan di dalam negara kita ini. Tidak payahlah kita hantar pelajar-pelajar tersebut ke luar negeri.

Tuan Yang di-Pertua, saya amat berharap, agar beberapa cadangan saya tadi mendapat perhatian daripada Menteri yang berkenaan agar perkara-perkara tersebut dapat kita selesaikan

bagi mengurangkan rintihan, keluhan rakyat. Sekian, terima kasih.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Batu Pahat.

4.41 ptg.

Tuan Daud bin Dato Haji Taha (Batu Pahat): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk turut bersama-sama menyokong Rang Undang-undang yang dibentangkan iaitu Suatu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Saya mengalu-alukan Rang Undang-undang ini supaya sekiranya telah dilaksanakan kelak akan dapat melebihi lagi kapal-kapal yang didaftar di negara ini kerana pada masa ini kapal-kapal yang didaftarkan di negara ini sangat-sangat berkurangan. Tetapi apa yang saya suka lanjutkan di sini ialah mengenai penglibatan kaum bumiputera di dalam perkapalan yang kita maklum hanya ada dua buah syarikat perkapalan yang boleh dikatakan kepunyaan bumiputera iaitu syarikat yang dipunyai oleh Kerajaan iaitu MISC dan juga oleh PERNAS iaitu PNSL. Kedua-dua buah syarikat ini telah mendapat galakan yang begitu baik daripada pihak Kerajaan dengan adanya satu Treasury Circular yang menghendakkan supaya semua kargo-kargo Kerajaan hendaklah dilaksanakan melalui syarikat-syarikat MISC dan PNSL.

Dengan cara ini, Tuan Yang di-Pertua, akan memalapkan lagi peluang bumiputera-bumiputera yang berminat untuk melibatkan diri di dalam perniagaan perkapalan. Saya berpendapat bumiputera hendaklah diberi galakan selain daripada kedua-dua buah syarikat MISC dan PNSL ini untuk bersama-sama melibatkan diri dalam perniagaan perkapalan ini dengan memberikan galakan-galakan kepada mereka.

Saya percaya kapal-kapal yang ada yang dipunyai oleh MISC dan PNSL tidak mencukupi untuk memberikan segala service yang diperlukan untuk membawa dagangan-dagangan import dan eksport daripada negara ini ke luar negeri, khususnya dagangan utama kita ialah dengan negeri Jepun di mana kebanyakan dagangan-dagangan yang dibawa oleh MISC dan PNSL ialah melalui kontena-kontena yang mana barang-barang ini datang dari negeri Jepun dengan kotena-kontena. Tetapi apabila kembali ke negeri Jepun oleh sebab negara kita bukan sebuah negara yang berkeupayaan dalam industri sekarang ini maka banyakkah kapal-kapal yang kembali itu kosong belaka kerana kepal-kapal yang datang membawa barang-barang dengan melalui kontena tidak dapat membawa balik barang-barang yang diusaha oleh negara kita melalui kontena kerana negara kita ini ialah negara yang mengeluarkan barang-barang selaku primary product seperti getah, kelapa sawit, minyak dan sebagainya yang tidak memerlukan penggunaan kontena. Dan ini menyebabkan saya yakin kerugian yang dihadapi oleh pihak perkapalan MISC dan PNSL.

Saya berharap galakan yang patut diberikan kepada penglibatan bumiputera di dalam perniagaan perkapalan ialah dengan memberikan juga seperti mana yang diberikan oleh pihak Treasury iaitu Treasury Circular itu hendaklah dimasukkan juga kepada syarikat-syarikat bumiputera yang mempunyai kalau boleh sekurang-kurangnya yang mempunyai 50% ke atas keupayaan ekuitinya ialah ekuiti bumiputera.

Galakan seperti base cargo iaitu kargo yang sekurang-kurangnya boleh memberikan keperluan untuk break even kepada syarikat-syarikat bumiputera ini hendaklah perlu diberikan kepada mereka kalau hendak menggalakkan bumiputera melibatkan diri di dalam perniagaan perkapalan. Base cargo ini

boleh diberikan oleh pihak-pihak Kerajaan seperti misalnya PROTON-HICOM kerana PROTON c.k.d. yang akan dibawa daripada Jepun ke Malaysia itu boleh dikhaskan misalnya base cargo 4,000 tan untuk khas kepada syarikat perkapalan bumiputera. Begitu juga, dengan barang-barang lain seperti FELDA dan juga pengeksport-pengeksport lain daripada negara kita khususnya hendaklah memberikan peluang galakan based cargo ini kepada syarikat bumiputera. Jadi dengan ini saya yakin dapatlah kita memberi galakan yang lebih kepada bumiputera untuk melibatkan diri di dalam perniagaan perkapalan.

Tuan Yang di-Pertua, satu lagi perkara yang saya hendak sentuh ialah mengenai perkara yang dibangkitkan baru-baru ini di dalam suratkhbar mengenai kapal-kapal dagang luar yang melanggar pukut-pukat tunda atau pukut-pukat nelayan-nelayan negara kita. Saya difahamkan mereka tidak boleh berbuat apa-apa sekiranya pukut-pukat mereka atau jaring-jaring mereka dilanggar oleh kapal-kapal dagang ini. Oleh yang demikian kita terpaksa mengambil langkah-langkah yang perlu supaya dapat nelayan-nelayan kita yang mengalami keadaan ini diberikan compensation supaya mereka tidak kerugian dan seterusnya menentukan supaya perkara-perkara ini tidak akan berulang lagi di masa-masa yang akan datang.

Sekian, Tuan Yang di-Pertua, terima kasih.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Lumut.

4.47 ptg.

Tuan Ng Cheng Kuai (Lumut): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk menyertai perbahasan tentang Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984.

Tuan Yang di-Pertua, pada hemat saya kuasa-kuasa yang dianugerahkan kepada Menteri atau Registrar Generalnya sepertimana yang termaktub di dalam Akta ini adalah amat luas dan menyeluruh. Yang demikian adalah ketara tafsiran dan penguatkuasaan peruntukan-peruntukan undang-undang akan menentukan untung-nasib industri ini.

Tuan Yang di-Pertua, jika kita meninjau industri perkapalan di Malaysia dalam tempoh dua tahun atau tiga tahun kebelakangan ini ia memperlihatkan beberapa syarikat perkapalan yang telah menjadi muflis. Pelbagai alasan telah dikemukakan tentang keadaan yang demikian. Tetapi saingan yang hebat dan kemelesetan ekonomi adalah fakta-fakta yang utama.

Tuan Yang di-Pertua, bagi kapal-kapal yang akan didaftar di Malaysia yang berlayar di perairan antarabangsa, tafsiran peruntukan-peruntukan dalam Akta ini seharusnya berbentuk lebih flexible. Ini adalah penting bagi usahawan-usahawan kita bersaing dengan kapal-kapal kepunyaan negara-negara asing, misalnya Singapura, Hong Kong atau Jepun. Jika tidak kapal-kapal kita akan dibebankan dengan syarat-syarat yang menyekatkan taraf persaingannya lebih-lebih lagi di kalangan antarabangsa saingan adalah hebat.

Tuan Yang di-Pertua, di sini ingin saya merenung kepada sejarah perkapalan negara kita yang begitu singkat. Ini menyebabkan kurangnya kakitangan yang mahir dan anak-anak kapal yang berkelayakan terutamanya bagi jawatan-jawatan dari pangkat kaptain ke atas. Jadi di sini timbullah masalah Dasar Ekonomi Baru dari segi tenaga pekerja dan pelaburan. Memang diakui bahawa bagi bidang-bidang ekonomi tertentu pematuhan Dasar Ekonomi Baru tidak boleh tercapai dengan sekelip mata. Jadi kalau

disebabkan oleh paksaan, keadaan pembahagian jawatan-jawatan bagi orang-orang Bumiputera tidak sempat dipatuhi dengan sepenuhnya selaras dengan Dasar Ekonomi Baru, permohonan-permohonan pendaftaran dari sesebuah syarikat perkapalan mungkin tergendala. Begitu juga jika penyertaan kaum Bumiputera sebanyak 30% tidak tercapai kerana pelaburan wang yang berjumlah berjuta-juta ringgit kemungkinan besar permohonan-permohonan sesebuah syarikat perkapalan bertaraf antarabangsa akan terjejas.

Bagi tujuan mencapai taraf negara maritime sepertimana yang dikatakan oleh Yang Berhormat Menteri tadi, saya berpendapat permohonan-permohonan sedemikian tidak patut dilewatkan asalkan syarikat-syarikat yang berkenaan sanggup memberi jaminan untuk mematuhi syarat-syarat Dasar Ekonomi Baru. Jadi, Tuan Yang di-Pertua, yang saya maksudkan ialah Kementerian Pengangkutan perlu bersikap lebih flexible agar pertumbuhan industri perkapalan tidak terbantut asalkan usahawan-usahawan yang berkenaan memberi jaminan untuk mematuhi apa jua syarat-syarat yang digubal dari masa ke semasa. Dengan kata-kata demikian saya menyokong Akta pindaan ini.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Silam.

4.54 ptg.

Tuan Abdullah bin Haji Abdul Hamid (Silam): Tuan Yang di-Pertua, saya juga bangun ingin mengambil bahagian untuk membahaskan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984 yang dibentangkan di Dewan yang mulia ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya berpendapat keputusan Kerajaan untuk meminda dan memperluaskan peruntukan-peruntukan Ordinan

Perkapalan Saudagar 1984 ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak adalah kena pada tempatnya. Kementerian tersebut seharusnya diberikan penghargaan oleh kerana setakat ini dapat merangka sesuatu undang-undang yang begitu besar maknanya yang akan memberi manfaat kepada negara ini khususnya negeri Sabah. Seperti kita sedia maklum negeri Sabah begitu pesat dengan industri perkapalan di mana terdapat limbungan membina kapal-kapal yang di bawah berat 500 tan.

Tuan Yang di-Pertua, pemindaan Ordinan Perkapalan Saudagar, 1984 ini dan perluasannya ke Sabah sudah tentu akan memberikan manfaat terutama sekali dalam kita memastikan kawalan kapal-kapal saudagar dari luar negeri yang disewa ataupun, dengan izin, chartered oleh peniaga-peniaga tempatan.

Saya yakin dan percaya Ordinan Perkapalan Saudagar ini akan dapat memberi kesan terutama sekali dalam kesempurnaan dan kelicinan pendaftaran kapal-kapal khususnya di negeri Sabah seperti yang dinyatakan dalam Fasal 4 Rang Undang-undang ini. Seperti kita semua sedia maklum negeri Sabah begitu pesat membangun terutama sekali dalam industri perkapalan di samping mengadakan kemudahan limbungan yang bertaraf antarabangsa yang juga mempunyai limbungan membina kapal-kapal besar dan dengan ini saya mencadangkan kepada Kementerian yang berkenaan supaya dapat memastikan kapal-kapal saudagar yang ada di negara ini akan dapat menghantar kapal-kapal mereka ke limbungan-limbungan yang ada di negeri Sabah.

Tuan Yang di-Pertua, pada hemat saya di samping kita mengawal kapal-kapal dalam negeri, dengan adanya Ordinan ini penguasa-penguasa pelabuhan dan juga pegawai-pegawai Kastam akan dapat mengawas kapal-kapal penumpang, kapal-kapal

pengangkut kayu-kayan yang datang daripada berbagai-bagai negara, pegawai-pegawai kita juga terpaksa mengawas kapal-kapal dalam negeri. Selain dari ini penguasa-penguasa pelabuhan seperti saya sebutkan tadi sibuk dengan mengawas kapal-kapal dalam negeri. Tuan Yang di-Pertua, tanggungjawab ini bertambah apabila trafik kontena yang kian bertambah datang ke kawasan negeri Sabah khususnya di kawasan Wilayah Persekutuan Labuan kerana kontena-kontena yang begitu besar dan banyak datang ke kawasan ini. Saya berpendapat tanpa undang-undang ataupun Ordinan ini dipanjangkan ke negeri Sabah maka pengawalan kapal-kapal yang datang ke kawasan ini, ini sudah tentu akan kita tidak dapat jalankan sepenuhnya.

Tuan Yang di-Pertua, dengan perluasan Ordinan Perkapalan Saudagar, 1984 ke negeri Sabah, penguasa-penguasa pelabuhan akan dapat mengawal dan mengawas dengan lebih teratur dan efektif trafik-trafik perkapalan di negeri itu. Dengan adanya Ordinan ini Pemeriksa-pemeriksa Kapal ataupun Pegawai-pegawai Kastam dilengkapi dengan kuasa-kuasa yang absolute untuk memeriksa apa jua kapal yang mereka syaki yang telah melanggar undang-undang dan peraturan-peraturan yang dikuatkuasakan di negeri tersebut. Kuasa-kuasa ini dinyatakan dalam Fasal 5, 8 dan 23 Ordinan Perkapalan yang sedang kita bahaskan.

Selain dari itu, Ordinan Perkapalan Saudagar 1984 akan dapat mengatasi penggunaan kapal-kapal yang dibina di Sabah. Kapal-kapal yang dibina di limbungan-limbungan kapal di Sabah haruslah diawasi pendaftarannya. Pemindahan pendaftaran kapal-kapal yang dibina di Sabah kepada pendaftaran asing hendaklah kita awasi sepenuhnya dari segi keselamatan dalam negeri dan negara khususnya.

Seksyen 65KA yang telah dibacakan oleh Yang Berhormat Menteri sebentar tadi amatlah sesuai. Dengan adanya sekisyen ini sudah tentu kita akan dapat mengawal dan mengawasi kegiatan-kegiatan anti nasional yang mengambil kesempatan menggunakan kapal-kapal tempatan ataupun kapal-kapal Malaysia untuk kepentingan ataupun menggunakan kapal-kapal mereka dalam perkapalan di negara ini.

Saya berpendapat sekatan yang ada seperti termaktub dalam Ordinan Perkapalan Saudagar ini, sekisyen 65KA sudah tentu akan memberi satu manfaat. Sekatan ini akan menyedarkan mereka yang mengambil peluang untuk bergiat dalam aktiviti-aktiviti anti nasional yang ada kemungkinan dijalankan oleh kapal-kapal yang berulang-alik daripada luar negeri.

Tuan Yang di-Pertua, masalah ini juga sudah tentu akan timbul daripada empunya-empunya kapal ataupun kapal-kapal yang ada di negara kita ini. Kegiatan-kegiatan anti nasional ini mungkin dijalankan oleh empunya-empunya kapal, bukan sahaja kapal-kapal orang asing tetapi kapal-kapal dalam negeri yang berjalan ataupun belayar tanpa sekatan-sekatan yang memberi manfaat sekatan-sekatan yang berkeupayaan apabila mereka ini melintasi zon wilayah sesebuah negeri.

Begitu juga pengawasan dari segi keselamatan negara. Dengan adanya Ordinan Perkapalan Saudagar ini dapatlah kita serba sedikit mengawal ataupun mewujudkan suasana yang selamat bagi masyarakat yang tinggal di negara ini, oleh kerana seperti saya sebutkan awal-awal tadi bot-bot tempatan kadangkala sengaja belayar melintasi batasan wilayah yang dikenakan apabila bot-bot ini didaftarkan. Sudah tentu tujuan mereka ini adalah tujuan yang tidak sihat oleh kerana mereka ini sudah tahu dan sudah diberitahu tentang syarat-syarat apabila bot-bot dan kapal-kapal ini

didaftarkan. Maka dengan Ordinan ini kita dapatlah mengawasi aktiviti mereka ini, aktiviti anti nasional ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya khuatir tanpa kawalan ketat dari semua pihak, terutama sekali Pemeriksa-pemeriksa Kapal, Pegawai-pegawai Kastam, pihak Polis, kerjasama mereka ini amatlah penting. Tanpa kawalan yang ketat dan kerjasama daripada semua pihak ini maka negara kita akan terbuka kepada mereka yang berniat jahat. Saya percaya senjata-senjata yang digunakan untuk merompak di negara ini, senjata-senjata ini saya percaya dibawa masuk ke negara ini dari luar negeri. Begitu juga dengan dadah, musuh negara yang harus kita perangi bersama. Sudah tentu kebanyakan daripada dadah yang kita dapati, mahupun yang sudah ditangkap ataupun dikesan ataupun yang belum dapat dikesan dadah ini datangnya dan dibawa masuk dari luar negeri melalui kapal-kapal asing ataupun kapal-kapal dan bot-bot tempatan yang dipunyai oleh orang-orang negara ini.

Saya yakin dan percaya dengan adanya Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984 ini maka kita akan dapat mengawasi yang mereka ini berniat jahat dan kita mahu orang-orang ini akan turut melaksanakan undang-undang Ordinan yang akan kita perkenalkan apabila Dewan ini meluluskan.

Tuan Yang di-Pertua, di samping kita dapat mewujudkan kesempurnaan pendaftaran-pendaftaran kapal-kapal, khususnya di Negeri Sabah yang saya berpendapat belum begitu teratur daripada segi pendaftaran, saya tidak syak lagi dengan adanya kuasa Undang-undang seperti yang termaktub di Ordinan ini, Pegawai-pegawai Penguasa Pelabuhan sudah tentu akan dapat menjalankan tugas mereka dengan begitu efektif dan tidak rasa ragu-ragu lagi. Dengan pengluasan Ordinan Perkapalan ini juga maka objektif kita untuk mempercepatkan proses integrasi

nasional sudah tentu akan dapat kita capai. Oleh kerana dengan adanya lawatan kapal-kapal daripada negeri-negeri yang terdapat di Malaysia ini maka anak-anak kapal ini akan dapat melihat dan melawat dan juga menjelajahi ke beberapa buah negeri, khususnya Negeri Sabah dan Sarawak. Dengan proses ini maka dapatlah kita meningkatkan dan membantu mempercepatkan proses integrasi nasional.

Dengan ini, Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984 ini.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh:
Yang Berhormat dari Jerai.

5.10 ptg.

Tuan Ismail bin Arsbad (Jerai): Tuan Yang di-Pertua, saya sukacita mengalu-alukan di atas Rang Undang-undang yang dikemukakan bagi meminda Ordinan Perkapalan Saudagar yang bertujuan untuk dapat memperluaskan peruntukan-peruntukannya yang tertentu kepada negeri Sabah dan Sarawak dan juga mengadakan peruntukan-peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya.

Tuan Yang di-Pertua, kita Malaysia ini telah lama tetapi baru pada hari ini sahaja pindaan Rang Undang-undang untuk memperluaskan Ordinan Perkapalan kepada Sabah dan Sarawak ini dapat diadakan. Sepatutnya pindaan ini lebih dahulu lagi dapat diadakan yang mana seperti yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Menteri tadi untuk dapat memperkembangkan lagi peraturan-peraturan undang-undang perkapalan bagi negara kita di dalam usaha untuk mengawal dan juga untuk memperlesenkan perkapalan-perkapalan yang ada di negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya bahawa dengan pindaan kepada Rang

Undang-undang Perkapalan ini bukan sahaja dapat memperkembangkan peraturan-peraturan dan perundangan perkapalan di negara kita tetapi juga akan menjadi suatu galakan kepada usaha mempertingkatkan lagi industri perkapalan dan pelaburan di negara kita.

Saya amat mengalu-alukan di atas beberapa pindaan-pindaan yang dikemukakan khususnya kepada syarat-syarat dan peraturan-peraturan yang dibawa yang mana peraturan-peraturan dan syarat-syarat yang dikemukakan kepada pindaan ini benar-benar akan membawa jaminan dan juga akan dapat benar-benar membawa kepada kesempurnaan pelaksanaan undang-undang peraturan perkapalan di negara kita. Syarat-syarat dan peraturan-peraturan yang diberikan terutama kuasa-kuasa yang diberikan kepada pendaftar adalah amat wajar untuk dapat memastikan peraturan-peraturan dapat dilaksanakan dan peraturan-peraturan dapat diikuti oleh pihak-pihak tuannya perkapalan dan pengendalian perkapalan dan ini juga akan dapat menjamin keselamatan perkapalan itu sendiri terutama sekali dari segi kelayakan-kelayakan perkapalan, kelayakan-kelayakan pelayaran dan kelayakan-kelayakan pengendalian perkapalan itu. Sekiranya ini dapat disempurnakan bererti dapat membawa kepada peningkatan yang lebih berjaya di dalam bidang perusahaan perkapalan yang bukan sahaja memberi jaminan kepada pelanggan-pelanggan untuk dapat menggunakan kapal-kapal yang didaftarkan di negara kita ini untuk menjalankan perusahaan perkapalan sama ada untuk mengeksport barangan kita ataupun untuk membawa barangan import ke dalam negara kita.

Selama ini kebanyakan kapal-kapal luar yang mengendalikan muatan barang-barangan dagangan dan sebagainya seperti mana yang disebutkan oleh rakan-rakan saya tadi

dan ini berertilah bahawa peluang untuk mendatangkan hasil kepada negara kita sudah bocor ataupun tidak memberi peluang ini sepenuhnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga tertarik hati kepada kuasa-kuasa yang diberikan di bawah seksyen 65 yang mana menyentuh tentang keanggotaan Lembaga Pelesenan Perkapalan ini. Pindaan baru yang dibuat ialah untuk memberikan kuasa kepada Menteri supaya boleh melantik mana-mana orang untuk menjadi Pengerusi kepada Lembaga Pelesenan Perkapalan ini berbanding dengan Peraturan Undang-undang Perkapalan yang lalu hanya Ketua Setiausaha bagi Kementerian yang berkenaan sahaja yang boleh menjadi pengerusi.

Tuan Yang di-Pertua, di akhir-akhir ini banyak kedapatan pandangan-pandangan dan pendapat-pendapat telah diberikan oleh pihak awam terutama sekali tentang peranan-peranan sama ada apa juga Lembaga ataupun apa juga Perbadanan-perbadanan yang mana kuasa Menteri diberikan untuk melantikkan seseorang bagi mengendalikannya. Ada pihak-pihak yang menyatakan bahawa ada kalanya apabila kuasa-kuasa Menteri diberikan dan kadang-kadangkalanya pihak Menteri sendiri melantik kalangan-kalangan daripada orang-orang politik sudah timbul berbagai-bagai masalah di mana keadaan-keadaan pembawaan politik terbawa-bawa ke dalam tugas dan tanggung-jawabnya. Dan ada juga kalangan yang menyatakan lebih sesuai kita berikan kuasa perlantikan kepada Menteri untuk melantik kalangan profesional lebih mendatangkan manfaat dan faedah kepada mengendalikan polisi-polisi yang ditentukan oleh pihak perundangan ataupun peraturan-peraturan dasar negara akan menentukan perjalanan badan-badan ataupun lembaga tadi berjalan dengan lebih sempurna tanpa menyebelahi ataupun membawa peranan dan sikap-sikap

politik di dalam tugasnya. Jadi di sini sudah ada dua pertentangan dan pendapat. Bagi saya dalam masalah ini saya yakin dan percaya tugas yang diberikan ataupun kuasa yang diberikan kepada Menteri untuk menentukannya tidaklah hanya terbatas kepada menentu ataupun membuat sesuatu penilaian ke atas satu-satu faktor semata-mata tetapi penilaiannya haruslah didasarkan kepada berbagai-bagai faktor yang lain.

Misalnya mengenai faktor apakah orang yang ditugaskan itu benar-benar memahami tentang konsep dan dasar yang dibuat oleh Kerajaan untuk dilaksanakan oleh sesuatu lembaga yang diberikan. Adakah orang yang dilantik ataupun diberi kuasa itu dapat dan melaksanakannya dengan sepenuhnya kehendak ataupun adakah orang yang diberikan tugas itu mempunyai kemampuan mengendalikannya dengan baik ataupun sempurna selain daripada mungkin juga kita memerlukan kemahiran ataupun kepakaran ataupun juga bidang profesionnya yang tertentu yang dikehendaki kepada sesuatu lembaga misalnya. Apa yang penting ialah supaya matlamat dan hasrat yang diberikan tugas itu dapat dilaksanakan dengan baik dan bukan ianya hanya terbantut ataupun membawa sesuatu masalah yang lebih berat daripada kehendak penyelesaian yang kita harapkan. Dan dengan yang demikian, Tuan Yang di-Pertua, bagi saya amat berharap kepada pihak Menteri yang diberikan kuasa ini benar-benar membuat penilaian seperti apa yang saya katakan tadi dengan tidak hanya semestinya membuat penilaian khasnya kepada faktor-faktor yang tertentu seperti yang saya jelaskan lebih awal.

Tuan Yang di-Pertua, lagi suatu kuasa yang diberikan kepada Pendaftar Perkapalan untuk menentukan perakuan-perakuan pendaftaran dan juga menentukan kelayakan-kelayakan mengendalikan perkapalan itu sendiri.

Saya amat menyokong di atas peruntukan ini terutama sekali kepada peruntukan di bawah seksyen 65B dan 65T yang mana memberikan peruntukan yang mencukupi untuk pegawai pendaftar menjalankan tugas-tugasnya bagi menentukan kesempurnaan pendaftaran perkapalan dan juga untuk menentukan kelicinan serta untuk menentukan pengawalan dan pengawasan menyempurnakan pendaftaran dan juga menentukan hak-hak pelayaran dan menentukan kelayakan-kelayakan pelayaran sama ada bagi perkapalan sendiri ataupun bagi pihak Nakhoda yang mengendalikan perkapalan ini.

Seperti yang saya jelaskan tadi juga bahawa dengan kesempurnaan tugas yang diberikan kepada pihak pendaftar untuk mengawasi, mengendali dan menentukan kesempurnaannya ianya akan membawa lebih banyak manfaat kepada jaminan perusahaan perkapalan itu sendiri di samping memberi keyakinan juga kepada pihak pengusaha-pengusaha yang lain di dalam bidang eksport/import bagi memberikan peluang kepada perkapalan ini mengendalikan bidang-bidang perusahaannya. Saya berharap dengan tugas yang diberikan ini bagi pihak yang bertanggungjawab akan dapat melaksanakannya dengan sebaiknya seperti yang diharapkan dan tidaklah hanya melaksanakan semata-mata atas tugas tanpa menyedari hakikat yang sebenarnya mengapa tujuan dan matlamat seksyen ini diadakan bagi kesempurnaan keseluruhannya.

Tuan Yang di-Pertua, akhirnya pada keseluruhannya saya menyokong penuh di atas Rang Undang-undang yang dikemukakan ini dan dengan harapan semoga dengan adanya pindaan-pindaan yang dibuat ke atas Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 yang memperuntukkan keluasan kepada negeri Sabah dan Sarawak dan beberapa seksyen-seksyen lain yang diuntukkan

kepada kesempurnaannya ini akan dapat membawa manfaat dan kebaikan bukan sahaja kepada Ordinan ini sendiri tetapi kepada ekonomi negara pada keseluruhannya. Sekian, terima kasih.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh: Ahli Yang Berhormat dari Batang Padang.

5.20 ptg.

Tuan Haji Azharul Abidin bin Haji Abdul Rahim (Batang Padang): Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan tahniah kepada Kementerian yang berkenaan yang telah meletakkan di atas meja untuk dibahaskan Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 sebagaimana sahabat saya yang sebentar tadi bercakap menyatakan sepatutnya perkara ini lama telah dikemukakan di Bangunan yang mulia ini bagi kemajuan negara kita yang kita cintai ini. Setelah pun Sarawak dan Sabah menjadi gagasan Malaysia sejak tahun 1963 sepatutnya selepas sahaja dimasukkan di dalam gagasan Malaysia sebagai dua buah negeri menjadi negara Malaysia ini, selepas itu hendaklah dikaji seperti yang ada pada hari ini. Tetapi walau bagaimanapun, syukur Alhamdulillah pihak Kerajaan kita tidak lupa pada hari ini telah dibawa bagaimana pentingnya Ordinan ini untuk kemajuan perkapalan di negara kita yang mana kehendak-kehendak Kerajaan kita untuk menjadi sebuah negara perkapalan yang maju seperti Holland, Jepun dan lain-lain negara lagi.

Merujuk kepada ucapan sahabat saya tadi daripada Tenggaroh kepada zaman kesultanan Melaka, jadi sampailah masanya sekarang ini bukan sahaja kita hendak memberatkan dari segi pendaftaran tetapi beberapa syarat dan usaha harus dipenuhi iaitu selain daripada aspek pendaftaran seperti pendaftaran-pendaftaran kereta motor di atas jalan raya, ini yang kita tidak tahu di atas lautan itu. Apakah mereka berdaftar di negara kita atau negara

lain, atau tidak berdaftar langsung maka kita mustahak ada maktab perkapalan yang lengkap untuk melatih pegawai-pegawai dan anak-anak kapal supaya mutu perkhidmatan mereka setanding bahkan lebih baik dengan taraf antarabangsa. Itulah kehendak-kehendak kita.

Yang keduanya shipyardnya yang baik untuk membina kapal-kapal khasnya untuk perkapalan dalam negeri, domestic shipping. Yang dalam negeri kita pun bertaburan hendak diperluaskan pula lagi keluar negeri untuk menunjukkan ke negara lain seperti Jepun dan Holland tentu tidak, tidak mungkin kerana kapal-kapal di negara kita ini pun tidak ada shipyard-shipyardnya yang bagus dan memuaskan hati. Ini minta perhatianlah kepada Kementerian yang berkenaan, kalau hendak maju bukan sahaja Bill atau Akta Undang-undang ini dibawa tetapi ada sebaliknya itu iaitu shipyard-shipyard itu mestilah lebih baik dibina untuk mendapatkan perkapalan kita lebih maju lagi daripada negeri-negeri lain sekurang-kurangnya setanding dengan negara-negara di dunia ini.

Yang ketiganya, pelabuhan-pelabuhan yang baik, sangat-sangat dikehendaki dengan pengkalan-pengkalan yang dilengkapi dengan alat-alat dan sebagainya.

Yang keempatnya, pihak Kementerian ini hendaklah menentukan kawasan perairan-perairan kapal-kapal lalu lalang supaya jangan terlanggar dengan pukat-pukat nelayan yang begitu mahal, beratus-ratus berpuluh-puluh ribu, dilanggar begitu sahaja. Mereka telah meminjam Bank, jadi mereka tidak dapat membayar balik ongkos-ongkos Bank ini. Ini adalah penderitaan yang dirasakan oleh rakyat di negara kita ini terutama kepada pihak-pihak nelayan sebagaimana kita dapat tahu pukat tunda, pukat itu, pukat ini dilanggar oleh kapal-kapal yang besar-besar dan kecil. Ini adalah kerja-kerja

yang tidak sistematik kerana kita hendaklah memberitahu ini dia, bukan sahaja pendaftaran. ini dia jalan kapal dan ini dia tempat orang menangkap ikan. seperti di sebelah Selat Melaka, antara Sumatra dengan Malaysia ini begitu sempit. 12 batu sahaja lebih kurang 6 batu di tengah lautan. Jadi di tempat yang sempit inilah orang yang hendak menangkap ikan, di tempat sempit inilah kapal hendak lalu lalang. Di manakah kawalan dapat dibuat melainkan ditentukan kawasan, ada yang "tercorner" itu ada nelayan. diberitahu, jangan kita hendak sebok, Sabah belum masuk lagi, Sarawak itu telah lama. Kemudian yang menentukan tempat nelayan yang boleh menangkap ikan tidak bersama pula dengan kapal laluan.

Itulah sahaja, Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong penuh di atas Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1984 yang ada di hadapan saya ini dan saya mengucapkan terima kasih.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh: Ahli Yang Berhormat dari Mukah.

5.28 ptg.

Dr Leo Michael Toyad (Mukah): Tuan Yang di-Pertua, saya ingin juga mengikut perbahasan untuk meminda suatu Akta meminda Ordinan Perkapalan Saudagar tahun 1952 bagi memperluaskan peruntukan-peruntukannya yang tertentu ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya.

Saya ingin meluangkan di sini bahawa ini adalah satu lagi langkah yang sepatutnya dibuat supaya kita dapat mengeratkan lagi dan menyeragamkan di mana yang sesuai Undang-undang yang telah lama belum dikajikan.

Perkara yang tidak harus digunakan lagi, misalnya perkataan-perkataan seperti kapal British di dalam Ordinan Perkapalan Sarawak harus juga dimansuhkan.

Tuan Yang di-Pertua, di sini juga saya mengambil kesempatan untuk menimbulkan satu, dua perkara. Perkara yang pertama ialah mengenai penguatkuasaan di kawasan perairan-perairan Laut China Selatan.

Sekarang kita mendapat bahawa penguatkuasaan Undang-undang dan keselamatan adalah dijalankan oleh berbagai Jabatan-jabatan dan Kementerian-kementerian seperti Kementerian Perikanan Laut, Jabatan Kastam dan juga Tentera Laut kita, dan termasuk juga Polis Laut (Marine Police).

Dalam fikiran saya penguatkuasaan yang dijalankan sekarang adalah patut dikaji semula supaya kebanyakan tenaga yang kita gunakan untuk mengawal di perairan Lautan China adalah lebih berkesan.

Saya bercadang kalau tentera laut sahaja dapat digunakan untuk mengawal keselamatan dan penguatkuasaan undang-undang di laut dan dengan menjalankan pengawalan keselamatan serentak dengan menjalankan penguatkuasaan undang-undang supaya tenaga-tenaga yang lain dapat lebih digunakan lagi di darat, kerana apabila saya memandangkan bahawa kalau tenaga-tenaga yang digunakan dari jabatan yang lain, kita juga mengulang sekali lagi untuk melatih mereka untuk menjalankan penguatkuasaan dan pengawalan di laut.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang kedua yang saya juga ingin menyentuh di sini bahawa saya ingin menyokong juga cadangan untuk menyediakan satu akademi untuk pelayar-pelayar dan

anak-anak kapal atau nakhoda tempatan kita seperti yang telah dikatakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat di Dewan ini tadi, banyak dalam sejarah kita, anak-anak tempatan kita adalah berasal dari keturunan nelayan dan orang-orang laut, orang-orang yang bekerja sebagai ahli pelayaran. Jadi oleh kerana itu supaya dapat kita meninggikan lagi taraf pelayaran anak-anak kapal kita dan nakhoda-nakhoda kita, saya ingin juga menyuarakan sokongan saya untuk supaya Kerajaan dapat, atau badan-badan swasta dapat menubuhkan satu akademi untuk nakhoda-nakhoda dan anak-anak kapal kita.

Oleh kerana satu masalah yang kita dapati sekarang mengenai kapal-kapal yang mengangkut passenger di sungai atau di laut di Sarawak, mungkin ada juga anak-anak kapal yang belum didaftar atau tidak disahkan layak atau tidak sebagai pengemudi atau nakhoda kapal untuk mengangkut passenger. Saya memandangkan ini untuk keselamatan kapal dan juga keselamatan orang-orang yang diangkut dengan kapal itu.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin juga menyentuh di sini satu masalah yang terdapat di kawasan-kawasan perairan nelayan di Sarawak dan di kawasan saya yang mana banyak kayu-kayu atau batang-batang kayu balak yang telah diangkut telah ditinggalkan di muaramuara adalah menjadi satu bahaya untuk kapal-kapal nelayan yang kecil yang keluar untuk menangkap ikan.

Saya harap Kementerian atau jabatan yang tertentu dapat menimbang dan meneliti masalah ini.

Itu sahaja dan saya ingin juga memberikan sokongan kepada pemindaan undang-undang ini yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan pada hari ini.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh: Ahli Yang Berhormat dari Tanjong Karang.

5.34 ptg.

Datin Paduka Zaleha binti Ismail (Tanjong Karang): Tuan Yang di-Pertua, saya turut mengambil kesempatan bersama-sama untuk membincangkan dan membahaskan Rang Undang-undang mengenai Perkapalan Saudagar, 1952 yang dipinda bagi memperluaskan peruntukan-peruntukannya.

Saya mengucapkan tahniah kepada Kementerian Pengangkutan yang dengan penuh kesedaran meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 untuk memperluaskan peruntukannya ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak. Adalah bersesuaian dan tepat tujuan pindaan dan perluasan ini dibuat memandangkan perkembangan dan kemajuan industri perkapalan di rantau ini dan di peringkat antarabangsa.

Sebagai sebuah negara yang merdeka dan berdaulat serta mencapai tahap kemajuan yang tinggi, memang wajar satu demi satu industri yang boleh berkembang dan mendatangkan keuntungan diperkemas dan diperluas serta dilicinkan pentadbirannya.

Dengan tindakan itu besar kemungkinan dapat matlamat-matlamat pindaan ini dicapai iaitu menggalakkan industri perkapalan dengan pendaftaran yang lebih fleksibel meningkatkan penyertaan warganegara Malaysia dalam industri perkapalan, melindungi perusahaan warganegara dalam industri perkapalan melalui pindaan yang telah dibuat dalam seksyen 65KA. Dengan kembang dan majunya industri itu mudah-mudahan matlamat mengurangkan defisit dapat dicapai.

Bahagian-bahagian yang bersabit dengan menggalakkan penyertaan warganegara di pesisiran dan di luar pantai disertai dengan syarat-syarat dan

keutamaan mendapatkan lesen, pemegangan saham yang lebih peratusnya kepada warganegara hendaknya benar-benar mendatangkan hasil yang positif.

Dengan hasrat menarik pelaburan dan kepakaran asing serta mempercepatkan pertukaran teknologi terdapat beberapa syarat dan dilonggarkan. Saya berharap kelonggaran itu tidak disalah tafsirkan oleh pihak yang mentadbir sehingga merugikan warganegara seperti pengalaman kita dalam lain-lain industri di masa lalu.

Takrif baru zon ekonomi eksklusif yang luas 200 batu dari pantai adalah mendatangkan rahmat, terutama kepada mereka yang mata pencariannya berpunca dari dasar laut sama ada mereka itu dalam industri perkapalan, golongan nelayan atau yang lain-lain yang terkandung dalam Seksyen 473A.

Seksyen 65L Ordinan berkenaan, subseksyen 3 baru yang mengecualikan kapal di bawah 15 tan, kapal dilesenkan di bawah seksyen 475 dan bahagian (c) berkaitan dengan negeri-negeri Sabah dan Sarawak yang dilesenkan di bawah Merchant Shipping Ordinance, 1960, Sabah; (d) berkaitan dengan negeri Sarawak, kapal yang dilesenkan di bawah Merchant Shipping Ordinance, 1960, Sarawak; dan (e) mana-mana kapal kepunyaan atau digunakan oleh Kerajaan Malaysia atau mana-mana negeri atau penguasa pelabuhan. Semuanya adalah dikecualikan dari subseksyen 1.

Dengan pengecualian itu ia akan memberikan kemudahan-kemudahan kepada mereka yang terlibat dan dengan itu sudah tentu trafik di perairan akan lebih sibuk dan saya pohon pihak berkuasa dapat bersedia dengan kemungkinan-kemungkinan yang akan berlaku kepada mereka yang terlibat di perairan di sekitar Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, dengan itu saya mohon menyokong Rang Undang-undang ini.

Dr Abdul Hamid bin Pawanteh: Saya menjemput Yang Berhormat Menteri Pengangkutan menjawab dan mengulung perbahasan.

5.38 ptg.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Terlebih dahulu ingin saya mengucapkan ribuan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah berminat untuk berucap dan mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang ini.

Kebanyakan Ahli Yang Berhormat telah mengucapkan tahniah kepada Kerajaan melalui Kementerian Pengangkutan oleh kerana terdapat peluang masa ini untuk mengemukakan Rang Undang-undang di Dewan yang mulia pada hari ini, walaupun mereka berpendapat bahawa lebih ada faedahnya jika Kerajaan berbuat demikian lebih awal lagi.

Sebenarnya, undang-undang Perkapalan Saudagar Tahun 1952 ialah satu ordinan yang lama wujud dan sentiasa dikaji supaya peruntukan-peruntukan yang sedia ada dipinda dari masa ke semasa supaya selaras dengan perkembangan industri perkapalan, perkembangan ekonomi Malaysia dan perkembangan politik Malaysia. Ada juga satu masalah Perlembagaan oleh kerana sebelum ini Sabah dan juga Sarawak adalah ordinan perkapalan masing-masing dan di dalam Perlembagaan Malaysia jenis-jenis "shipping" tertentu ialah satu subjek concurrent. Kerajaan Pusat dikehendaki oleh Perlembagaan supaya berunding terlebih dahulu dengan Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak masing-masing sebelum Rang Undang-undang ini dapat disiapkan dengan persetujuan Kerajaan Sabah dan Sarawak. Tetapi dengan adanya persefahaman di antara

Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak dan Pusat maka dapatlah kita mencapai satu tujuan dan hasilnya Rang Undang-undang ini.

Ada juga beberapa Ahli Yang Berhormat telah membangkitkan hasrat mereka, hasrat Dewan ini yang juga hasrat Kementerian Pengangkutan dan hasrat Kerajaan supaya industri perkapalan ini bukan semata-mata bergantung kepada kapal-kapal belayar sahaja melainkan kita semua harus memperbaiki lagi mutu perkhidmatan dalam kapal-kapal dan mutu latihan anak-anak kapal. Di sini saya sukacita memberitahu Ahli-ahli Yang Berhormat bahawa minat mereka tentang latihan anak-anak kapal adalah satu faktor yang benar-benar akan memberi faedah kepada Kerajaan dan negara ini dan saya akan mengambil ingatan tentang cadangan-cadangan seperti itu. Jikalau saya sebutkan tentang latihan sahaja setakat ini, Ahli-ahli Yang Berhormat barangkali mungkin tahu bahawa sudah wujudnya satu Akademi Laut di Melaka sudah lama dahulu Akademi sekarang ini tidak dapat diluaskan oleh kerana ada faktor-faktor yang tidak diizinkan diluaskan khasnya tentang peruntukannya. Kementerian Pengangkutan sedang mengkaji kedudukan Akademi Laut sekarang ini yang mana peruntukan sumbangan wang datang kebanyakannya dari MISC. Baru-baru ini saya sendiri telah melawat akademi ini supaya dapat tahu sama ada akademi ini boleh ditingkatkan lagi dan jikalau dapat ditingkatkan lagi apakah latihan yang sebenarnya boleh didapati. Sekarang ini latihan yang diberi dalam Akademi Laut di Negeri Melaka ialah dalam latihan kelasi dan anak-anak kapal tetapi ada jugalah hasrat akademi itu supaya pegawai-pegawai dapat dilatih di sini dan tidaklah mustahak supaya mereka dilatih di seberang laut sahaja.

Ada juga beberapa teguran dibuat tentang kelemahan-kelemahan yang mungkin timbul dalam pentadbiran

perlesenan supaya pihak-pihak yang tertentu mengambil kesempatan apabila syarat-syarat dilonggar dan mereka yang akan barangkali menggunakan syarat-syarat ini supaya mengadakan dalam bahasa Inggerisnya "front companies" yang tidak benar-benar menjadi syarikat Malaysia tetapi menjadi front companies untuk pelabur-pelabur asing.

Tuan Yang di-Pertua, Lembaga Perlesenan Perkapalan sekarang ini sedia maklum bahawa ada juga kemungkinan bahawa syarikat-syarikat akan mengambil kesempatan ini untuk mendaftarkan diri sebagai syarikat Malaysia, tetapi sebenarnya pengurusannya dan pelaburannya datang dari luar. Ini kami sedar dan ini kami akan berwaspada supaya dapat mengawal dengan telitinya.

Di sini saya hendak menjawab beberapa soalan yang telah ditimbulkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Sib. Beliau telah menyatakan bahawa barangkali pihak MISC iaitu sebuah syarikat perkapalan di mana Kerajaan telah menggalakkan menubuhkannya beberapa lama dahulu akan menjadi monopoli di dalam pelayaran dan pengangkutan kargo di antara Sabah dan Sarawak dan Semenanjung Malaysia.

Sebenarnya, MISC tidak menjadi monopoli dalam perniagaan ini oleh kerana terdapat juga banyak kapal-kapal tempatan atau domestic shipping yang berulang-alik dari Sabah dan Sarawak dan Semenanjung. Apa yang menjadi satu masalah dalam perhubungan Malaysia iaitu di antara Semenanjung dan Sabah dan Sarawak tentang dengan izinnya "regularity of schedules". Oleh kerana kebanyakan kapal-kapal tempatan lebih gemar ataupun lebih berminat untuk membuat "tramp shipping", dengan pergi dari satu tempat ke satu tempat di mana ada kargo kapal angkut kargo itu. Dan tidak ada "regular schedule" tetapi MISC

misalnya adalah "regular schedule" dan mereka yang berniaga tahulah tentang bilakah kapal dari MISC akan singgah di dalam pelabuhan tertentu. Dan ini satu faedah yang MISC boleh memberikan kepada mereka yang berniaga dan dengan adanya "quality" dan "quantity of service" ini boleh mengerat lagi perhubungan di antara Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak. Tetapi apa yang ditegaskan di sini ialah supaya bukan sahaja kapal-kapal digalakkan mendaftarkan di Semenanjung tetapi kapal-kapal itu mestilah mengadakan satu mutu yang cukup tinggi.

Saya juga bimbang tentang kemungkinan bahawa kapal-kapal lama yang telah digunakan oleh negara-negara maju yang lain dan telah lama dibina bertahun-tahun, dua ribu tahun dan tidak lagi dapat didaftarkan di dalam negara-negara maju, akan berpindah ke Malaysia untuk didaftarkan di sini oleh kerana memang Kerajaan dan Kementerian Pengangkutan menggalakkan lebih kapal mendaftarkan di negara Malaysia. Tetapi saya boleh beri satu jaminan di sini bahawa sebelum sebuah kapal itu didaftarkan, kapal itu diperiksa dan dari segi keselamatan, dari segi mutunya sebelum didaftarkan. Tetapi tidak boleh juga dinafikan setakat ini bahawa ada juga kapal-kapal yang lama telah didaftarkan.

Di sini, Tuan Yang di-Pertua, saya boleh katakan bahawa kebanyakan Pengarah-pengarah Pelabuhan-pelabuhan di Malaysia telah menyuarakan hasrat mereka supaya kapal-kapal yang didaftarkan di dalam Malaysia ini tidaklah kapal yang lama sangat, oleh kerana jikalau sesebuah kapal yang lama datang ke pelabuhan ini dan tidak ada kelengkapan yang cukup dan sempurna ini akan mengambil masa lama untuk barang diturunkan dari kapal ataupun dimuatkan dalam kapal. Pelabuhan pelabuhan Malaysia ini juga hendak

adakan satu rekod supaya "turn-around of ships" boleh dicepatkan lagi. Jikalau kapal-kapal lama sahaja menggunakan pelabuhan-pelabuhan itu maka "turn-around time" akan lembut dan mereka pun sudah menyuarakan hasrat mereka kepada saya supaya dalam masa akan datang Lembaga Pelesenan ini tidaklah menggalakkan sangat kapal-kapal yang lama didaftarkan di sini.

Saya juga hendak menyentuh tentang hasrat Ahli Yang Berhormat dari Sibul supaya perhubungan di antara Semenanjung, Sabah dan Sarawak dipereratkan lagi dengan adanya perhubungan lautan digalakkan. Di sini memang menjadi hasrat Kerajaan supaya perhubungan di antara Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak diadakan bukan sahaja melalui udara bahkan melalui Lautan China Selatan. Di sini pihak-pihak perkapalan khususnya PNSL sudah diberikan satu mandat untuk mengadakan satu perkhidmatan feri di antara Semenanjung Malaysia dan Sabah dan Sarawak. Sewaktu saya dapat satu taklimat oleh pihak PNSL tidak berapa lama dahulu, mereka mengatakan bahawa kajian sedang dibuat sama ada perkhidmatan feri ini akan dapat "viable" ataupun tidak tetapi saya harap bahawa kajian itu akan menghasilkan sebuah perkhidmatan feri supaya bukan sahaja penumpang-penumpang dapat berulang alik dari Semenanjung ke Sabah dan Sarawak tetapi feri itu juga boleh mengangkut kenderaan dan sebagainya.

Ahli Yang Berhormat dari Sibul mengharapkan bahawa proses mendapatkan lesen untuk kapal-kapal khususnya dari Sarawak dipercepatkan lagi. Di sini sukacita saya menyatakan bahawa Lembaga Pelesenan Perkapalan mengadakan mesyuaratnya tiap-tiap bulan dan syarikat-syarikat perkapalan dinasihatkan supaya sebelum lesen kapal-kapal mereka tamat mereka hendaklah membuat permohonan untuk membaharui lesennya sekurang-kurangnya dua bulan sebelum lesen itu

luput supaya proses membaharui lesen ataupun memberi lesen yang baharu boleh diadakan dengan lebih licin dan teratur. Saya harap Ahli Yang Berhormat dari Sibul tidak ada keraguan bahawa kita sengaja melambatkan permohonan-permohonan dari Sarawak oleh kerana Lembaga ini menimbangkan semua permohonan yang diterima dengan teliti dan saksama.

Ahli Yang Berhormat dari Sibul juga membangkitkan perkara supaya pemilik-pemilik kapal di Sabah dan Sarawak dikecualikan daripada lesen perkapalan dalam negeri. Dukacitalah saya tidak dapat memberi persetujuan atas cadangan ini oleh kerana tujuan Rang Undang-undang ini adalah supaya Kementerian Pengangkutan melalui agensi-agensi yang berkenaan boleh mengawal dan menyimpan rekod kapal-kapal yang ulang alik dari Semenanjung ke Sabah dan Sarawak ataupun buat perniagaannya dalam perairan Malaysia ini. Jikalau kita mengecualikan kapal-kapal dari Sabah dan Sarawak ini bermakna bahawa Rang Undang-undang ini tidak akan mencapai matlamatnya. Ada juga Ahli-ahli Yang Berhormat dalam Dewan yang mulia ini yang telah menyatakan bahawa Malaysia pada zaman dahulu sudah ada satu tradisi di mana khususnya orang Melayu mengadakan pengetahuan dan ilmu dalam perniagaan laut dan mereka juga bangga oleh kerana ada tradisi seperti ini. Ada juga Ahli Yang Berhormat mengatakan bukan sahaja kami hendak mendaftarkan kapal-kapal tetapi mustahak jugalah menyimpan rekod supaya dalam sejarah akan datang perkembangan perkapalan sebagai satu urusan perniagaan dapat dicatat dalam sejarah Malaysia. Saya harap bahawa Ahli Yang Berhormat dari Sibul bolehlah faham apa sebabnya cadangannya itu tidak dapat diterima.

Saya telah menyentuh tentang cadangan beliau supaya proses permohonan lesen dipercepatkan dan saya harap beliau boleh menasihatkan

syarikat-syarikat di Sabah dan Sarawak supaya buatlah permohonan lebih-lebih awal lagi supaya tidak dilewatkan proses pelesenannya.

Ahli Yang Berhormat dari Tanjong telah membangkitkan beberapa perkara khususnya tentang Economic Zone dan sama ada jikalau berlakunya kejadian dalam Zon Exclusive ini adakah Kerajaan dan agensi-agensi Kerajaan adakah mereka sanggup menguatkuasakan undang-undang ini. Sebenarnya seperti Ahli Yang Berhormat sedia maklum matlamat Convention "Law of the Sea" telah mengiktirafkan konsep EEZ (Exclusive Economic Zone) sejauh 200 batu dari garis pangkal ataupun dari base line dan sebagai Kerajaan Malaysia kita akan mengambil apakah tindakan yang sewajarnya supaya hak-hak dalam zone ini dilindungi dan inilah satu undang-undang tempatan di mana orang-orang asing mesti juga menghormati dan mematuhi. Ada juga Ahli Yang Berhormat dari Tanjong juga menyatakan bahawa nampaknya perkembangan kapal-kapal tempatan yang didaftarkan di sini tidak begitu ketara dan beliau mengharapkan lebih banyak lagi kapal-kapal tempatan boleh dapat didaftarkan berbanding dengan kapal-kapal asing.

Di sini saya ucapkan terima kasih kepada beliau oleh kerana nampaknya beliau telah membuat "homeworknya" dan telah membuat kiraan tentang nisbah kapal-kapal Malaysia dibandingkan dengan kapal-kapal asing yang beliau nyatakan telah meningkat lebih cepat daripada kapal-kapal warganegara. Saya akan mengkaji juga nisbah-nisbah itu supaya lebih menggalakkan kapal-kapal warganegara untuk mendaftar sebagai kapal-kapal tempatan.

Beliau juga memberi sedikit penjelasan tentang mustahaknya Kementerian Pengangkutan mengkaji bagaimana cara industri perkapalan saudagar ini boleh membantu Kerajaan

dan negara dari segi "Balance of Payments" di negeri ini. Memang benar dan saya pun telah sebutkan dalam ucapan saya tadi apabila mengemukakan Rang Undang-undang ini bahawa Malaysia sentiasa mengalami kemerosotan dalam "Balance of Payments," di dalam "Invisible Accounts" dan kebanyakan "Invisible Accounts" ini diakibatkan oleh kerana pembayaran freight dan insurans. Sebagai sebuah negara yang mengeksport bahan-bahan mentah, komoditi dan sebagainya, banyak barang yang dieksportkan dalam kapal-kapal asing di mana bukan sahaja mengeksport-pengeksport kita dikehendaki membayar freight tetapi juga insurans dan inilah yang mengakibatkan Balance of Payments and Services Account (Akaun Perkhidmatan) biasanya kurang. Ini adalah deficit dan ada satu dilemma juga; lebih barang dieksport lebih kita kena bayar freight dan insurans dan lebih deficit dalam Services Account.

Oleh sebab itu Kementerian Pengangkutan dan Kerajaan bukan sahaja menggalakkan supaya lebih banyak kapal warganegara didaftarkan bahkan lebih banyak juga kapal-kapal asing didaftarkan di sini supaya perdagangan antarabangsa bolehlah dapat lebih imbalan daripada sekarang dan kekurangan Invisible Accounts itu dapat diatasi sedikit demi sedikit.

Saya juga memberi ucapan terima kasih kepada beliau oleh kerana beliau mengatakan bahawa nampaknya definisi Exclusive Development Zone ini baru dapat dilihat dalam Rang Undang-undang ini.

Ahli Yang Berhormat dari Tenggaroh juga membangkitkan masalah yang mungkin timbul jikalau kapal-kapal yang didaftarkan ialah kapal-kapal yang lama dan mutunya disyaki. Di sini saya sekali lagi memberi satu jaminan bahawa ada peraturan di bawah

Seksyen 57 di mana sebelum kapal-kapal didaftarkan, tiap-tiap kapal perlu diperiksa oleh Bahagian Pemeriksaan kapal, Jabatan Laut, untuk memastikan bahawa dari segi keselamatan dan dari segi mutunya kapal itu yang didaftarkan bukan sahaja mematuhi kehendak-kehendak tempatan (domestic requirements) tetapi kehendak-kehendak antarabangsa oleh kerana Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum bahawa ada juga kapal-kapal yang didaftarkan di sini yang mengadakan perdagangan antarabangsa dan jikalau kapal-kapal itu singgah di satu pelabuhan di negara lain kapal-kapal itu juga mestilah mematuhi peraturan-peraturan keselamatan dan sebagainya yang dikehendaki oleh negara-negara asing.

Beliau juga menyentuh tentang masalah keselamatan pelayaran dan ancaman pelayaran dari bahaya batu karang di laut. Memang adalah banyak masalah tentang batu-batu karang dan sebagainya tetapi Jabatan Laut menyediakan alat bantuan pelayaran yang diberikan oleh sebuah Lembaga yang bertanggungjawab atas semua perkara tentang keselamatan laut dan jikalau bahaya laut dapat dilaporkan kepada Jabatan Laut, Jabatan Laut menyiarkan masalah ini kepada pengetahuan masyarakat perkapalan melalui notis pelaut ataupun notis perkapalan ataupun surat pekeliing dan sebagainya. Jikalau Ahli Yang Berhormat memikir bahawa ada batu-batu karang yang tertentu di dalam kawasan Mersing ataupun di kawasan luar yang patut mengadakan lampu isyarat ataupun tanda-tanda tetap, saya harap bahawa beliau boleh buat cadangan ini kepada Syahbandar di kawasan beliau supaya tindakan sewajarnya boleh diambil dan bahaya-bahaya ini boleh dapat dielakkan.

Ahli Yang Berhormat dari Tenggaroh juga telah membangkitkan masalah yang dihadapi oleh setengah-setengah nakhoda kapal di Mersing oleh kerana

Ahli Yang Berhormat menyatakan bahawa ada setengah-setengah daripadanya tidak ada kemudahan peperiksaan untuk dapat sijil kecekapan dan tidak dapat kemudahan latihan untuk mengambil peperiksaan tersebut. Saya juga khuatir dengan beliau bahawa jikalau nakhoda-nakhoda ini membawa bot-bot pelancongan dan mereka tidak ada sijil ataupun tidak ada ujian, barangkali kejadian yang tidak diinginkan akan berlaku. Ini bukan sahaja akan merosakkan nama bot-bot pelancongan itu tetapi akan membawa merbahaya kepada pelancong-pelancong yang saya dapat tahu datang ke Mersing dengan lebih ramai lagi.

Di sini sukacita saya memberi tahu Ahli Yang Berhormat bahawa peperiksaan untuk Sijil Kecekapan Laut boleh diambil di semua pejabat-pejabat Syahbandar di seluruh negara dan bagi Negeri Johor peperiksaan diadakan di Johor Bahru. Peperiksaan diadakan tiga kali setahun dan tarikh-tarikhnya dimaklumkan melalui notis perkapalan Jabatan Laut sekurang-kurangnya enam bulan lebih awal dari tarikh yang telah ditetapkan.

Di sini saya berharap bahawa Ahli Yang Berhormat dari Tenggaroh bolehlah menasihatkan penduduk-penduduk di situ dan mereka yang berminat untuk mengambil peperiksaan ini supaya menjadi nakhoda dan sebagainya supaya berhubunglah dengan Syahbandar di Johor Bahru supaya dapat butir-butir selanjutnya tentang peperiksaan dan bagaimana cara permohonan-permohonan harus dibuat supaya mereka yang hendak mengambil peperiksaan ini boleh melayakkan diri untuk mengambil ujian dan sebagainya.

Saya juga diberi tahu bahawa kelas-kelas latihan bagi Sijil Kecekapan Laut terdapat di Akademi Laut Malaysia yang saya sentuh tadi di Melaka, dan di Jabatan Laut di Pelabuhan Kelang dan di Wisma Pelaut Pulau Pinang. Semua

makluman tentang pemeriksaan ini bolehlah didapati dari Pejabat Syahbandar yang berkenaan dan jikalau Ahli Yang Berhormat ada kesukaran tentang siapa yang patut memberi makluman kepada beliau, saya berharap Ahli Yang Berhormat tidak segan untuk berhubung terus dengan saya dan saya akan memberi arahan kepada pihak-pihak yang berkenaan supaya memberi lebih makluman butir-butir kepada beliau.

Memang menjadi hasrat Kementerian Pengangkutan dan Jabatan Laut supaya mereka yang membawa bot-bot walaupun bot kecil adalah layak dan cekap dari semua sudut supaya keselamatan mereka, keselamatan penumpang dan keselamatan bot terjamin.

Ada juga Ahli dari Batu Pahat membangkitkan masalah kapal yang melanggar kapal yang lain dan pukut tunda nelayan di mana Ahli Yang Berhormat difahamkan bahawa Kerajaan tidak boleh mengambil apa-apa tindakan. Di sini sukacita saya memaklumkan bahawa Kerajaan telah mengiktiraf convention antarabangsa mengenai pengelakan pelanggaran di laut, (International Regulations for the Prevention of Collision at Sea, 1972) dan sekiranya kapal asing melanggar peraturan ini di perairan Malaysia tindakan undang-undang boleh diambil di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar. Di sini saya harap bahawa Ahli Yang Berhormat dari Batu Pahat juga boleh memberi tahu nelayan-nelayan di situ bahawa jikalau ada kejadian seperti ini di mana bot-bot asing, kapal-kapal asing melanggar dengan bot-bot nelayan atau pukut-pukat nelayan itu, kejadian seperti ini harus dilaporkan dengan serta merta kepada Syahbandar, Jabatan Merin, Jabatan Laut supaya kajian boleh dibuat dan tindakan yang sewajarnya boleh diambil ke atas kapal-kapal asing yang membuat kesalahan sedemikian.

Di sini Ahli Yang Berhormat dari Batu Pahat juga telah menyentuh tentang containers dari Jepun yang datang tetapi dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat itu barangkali container itu balik dengan kosong sahajalah. Beliau menyuarakan hasratnya supaya Kementerian Pengangkutan lebih-lebih lagi menggalakkan penyertaan pihak bumiputera dalam industri perkapalan. Di sini sukacita saya memaklumkan bahawa hasrat ini sebenarnya hasrat Kerajaan, hasrat Kementerian Pengangkutan dan hasrat Lembaga Perlesenan Perkapalan juga. Lembaga ini sangat menggalakkan supaya kaum bumiputera lebih berminat berkecimpung di dalam bidang perkapalan. Terdapat sekarang ini jikalau saya boleh baca sedikit, ".....terdapat sekarang ini 3 orang perseorangan termasuk perkongsian bumiputera yang memiliki serta mengusahakan kapal mereka sendiri dan 5 buah syarikat perkapalan yang mana 100% pemegang sahamnya dan ahli Lembaga Pengarahnya terdiri daripada bumiputera. Di samping itu, mengikut rekod Kementerian ini juga terdapat sejumlah 172 syarikat perkapalan di negara ini yang mempunyai penyertaan bumiputera dari segi pemegang saham dan ahli Lembaga Pengarah.

Penyertaan bumiputera dalam syarikat-syarikat perkapalan ini berbeza-beza peratusnya di antara satu syarikat dengan syarikat yang lain. Adalah menjadi dasar Kementerian Pengangkutan untuk memperbanyakkan lagi bilangan bumiputera di dalam bidang perkapalan. Satu langkah yang telah diambil ialah dengan mengadakan syarat pentadbiran ke atas syarikat-syarikat perkapalan yang ingin mendaftarkan kapal-kapal mereka di negara ini. Syarat pentadbiran ini menghendaki syarikat-syarikat tersebut seboleh-bolehnya mempunyai sekurang-kurangnya 30% penyertaan bumiputera dari segi bilangan ahli Lembaga Pengarah dan pemegang saham.

Syarat ini dikuatkuasakan dengan rapi khususnya bagi syarikat-syarikat perkapalan yang hendak mengendalikan perkhidmatan perkapalan dalam negeri (domestic shipping).

Langkah ini merupakan dasar terpenting yang dibuat oleh Kementerian Pengangkutan ini untuk memperbanyakkan bilangan bumiputera dalam bidang perkapalan.

Di sini Ahli Yang Berhormat dari Lumut telah juga menyuarakan hasrat supaya walaupun Dasar Ekonomi Baru harus diikuti dalam bidang ini tetapi beliau juga harap bahawa Kementerian ini mengadakan satu sikap yang flexible. "Flexibility" memang ada, tetapi syarat yang saya sebutkan tadi mesti dikenakan juga supaya lebih lagi bumiputera dapat peluang untuk mengambil bahagian dalam industri yang sedang membangun, yang sedang kita menggalakkan.

Apa yang Ahli Yang Berhormat dari Batu Pahat minta juga ialah supaya satu arahan dikeluarkan supaya sebahagian kargo-kargo mesti diangkut oleh syarikat-syarikat bumiputera. Cadangan ini akan dikaji tetapi saya ingin jugalah hendak memberitahu kepada Ahli Yang Berhormat bahawa industri perkapalan sekarang ini dalam Malaysia menghadapi satu masalah di mana persaingan menjadi sangat hebat dan jikalau Tuan Yang di-Pertua izinkan saya memaklumkan kepada Dewan yang mulia ini tentang satu laporan dalam *Business Times* pagi ini sahaja di mana dikatakan ada persaingan hebat dalam domestic shipping dan ada pihak-pihak yang mendakwa bahawa Lembaga Pelesenan sudah memberi lesen yang terlebih banyak mengakibatkan "over tonnage". Inilah satu masalah yang dihadapi oleh bukan sahaja syarikat bumiputera tetapi syarikat yang lain juga. Mereka sudah bersetuju supaya tindakan menaikkan freight charges 15% selepas 5 tahun.

Baru-baru ini nampaknya keadaan ekonomi pulih dan syarikat-syarikat perkapalan ini dapat menaikkan freight itu tetapi saya harap bahawa syarikat-syarikat yang berkecimpung di dalam industri ini sedar jugalah tentang masalah-masalah yang mungkin mereka hadapi.

Tuan Yang di-Pertua, ada juga Ahli Yang Berhormat dari Batu Pahat meminta supaya lebih insentif diberi kepada syarikat-syarikat perkapalan, khasnya syarikat-syarikat perkapalan bumiputera.

Di sini sukacita saya menyatakan bahawa dalam belanjawan-belanjawan yang lepas, Yang Mulia Menteri Kewangan dulu telah memberitahu kepada Dewan yang mulia ini tentang beberapa lagi insentif yang telah diberi kepada syarikat-syarikat perkapalan. Misalnya, "lifting of surtax on ships" dalam tahun 1981; Accelerated depreciation on ships dalam tahun 1982; "Tax exemption for income from shipping business" dalam tahun 1984 dan Tax exemption for ships crews juga dalam tahun 1984.

Saya mengingatkan di sini bahawa Kerajaan memang sedar tentang masalah-masalah yang dihadapi oleh syarikat-syarikat perkapalan dan insentif-insentif ini yang telah diberi kepada syarikat-syarikat perkapalan ialah satu tanda menunjukkan bahawa memang kami hendak menggalakkan industri perkapalan di sini untuk berkembang dengan sihat dan baiknya; dan insentif ini diberi kepada semua syarikat bukan sahaja kepada syarikat bumiputera bahkan kepada semua syarikat yang berkenaan.

Tuan Yang di-Pertua, setakat ini sahajalah saya hendak memberi sedikit sebanyak penjelasan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat. Ada juga Ahli-ahli

Yang Berhormat dari Silam dan Mukah serta Tanjong Karang yang telah memberi pandangan yang berfaedah. Tetapi oleh kerana nampaknya masa tidak mengizinkan saya memberi penjelasan dengan lebih lanjut, saya mengakhiri dengan mengucapkan ribuan terima kasih lagi kepada mereka yang telah mengambil bahagian di dalam perbahasan ini dan saya berharap bahawa mereka akan terus memberi sokongan dan dorongan kepada Kementerian Pengangkutan khasnya supaya industri perkapalan saudagar ini dapat terus maju. (*Tepuk*).

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.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

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

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

Rang Undang-undang ditimbang dalam Jawatankuasa.

(Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Jawatankuasa*).

Fasal 1 hingga 46 diperintahkan menjadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Jadual I dan II diperintahkan menjadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

Tuan Yang di-Pertua: Masa sudah cukup.

USUL

PENANGGUHAN MESYUARAT

Timbalan Menteri Dalam Negeri (Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa menurut Peraturan Mesyuarat 16 iaitu Majlis Mesyuarat ini ditangguhkan sekarang.

Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan (Puan Napsiah binti Omar): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, sila.

UCAPAN PENANGGUHAN

Kematian Puan Tan Siew Kee

6.33 ptg.

Tuan Gooi Hock Seng (Bukit Bendera): Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menarik perhatian Dewan ini kepada keputusan kes penyiasatan kematian Puan Tan Siew Kee di Estet Tian Teik di Pulau Pinang yang diberi oleh Mahkamah Coroner di Pulau Pinang pada 18-6-1984.

Mahkamah Coroner mendapati kematian Puan Tan Siew Kee disebabkan oleh kelalaian penembakan yang dilakukan oleh Konstabel Polis PC Harun. Siasatan kematian itu telah dijalankan hanya selepas setahun sesudah si mati ditembak mati oleh PC Harun pada 29-10-1982 di Estet Tian Teik, Pulau Pinang. Kelewatan mengadakan siasatan ke atas kematian atau death inquest itu telah menyebabkan kegelisahan di kalangan penduduk-penduduk Pulau Pinang kerana nampaknya Kerajaan memandangkan ringan insiden tersebut dan ingin saya