



PENYATA RASMI PARLIMEN
PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT
HOUSE OF REPRESENTATIVES

PARLIMEN KEENAM
Sixth Parliament

PENGGAL PERTAMA
First Session

KANDUNGANNYA

PENGUMUMAN TUAN YANG DIPERTUA:

Kebenaran Cuti Kepada Y.B. Dato' Mokhtar bin Haji Hashim [Ruangan 7483]

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN [Ruangan 7483]

MENANGGUHKAN MESYUARAT DI BAWAH PERATURAN MESYUARAT 18:

Jawatankuasa Parlimen Untuk Menyasat Pinjaman Bumiputra Malaysia Finance Bhd. di Hong Kong—Penubuhan [Ruangan 7551]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Penagih Dadah (Rawatan dan Pemulihan) [Ruangan 7552]

Rang Undang-undang Racun (Pindaan) (Ruangan 7588)

Rang Undang-undang Lembaga Kemajuan Wilayah Jengka [Ruangan 7593]

Rang Undang-undang Mahkamah Kehakiman (Pindaan) [Ruangan 7611]

Rang Undang-undang Kumpulan Wang Biasiswa Pengajian Tinggi Raja-raja dan Yang Dipertua-Yang Dipertua Negeri [Ruangan 7626]

Rang Undang-undang Perempuan Bersuami (Pindaan), [Ruangan 7629]

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) / [Ruangan 7631] _ •

Rang Undang-undang Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia (Pindaan) [Ruangan 7643]

Rang Undang-undang Lalulintas Jalan (Pindaan) [Ruangan 7647]

USUL:

Waktu Mesyuarat dan Urusan yang dibebaskan daripada Peraturan Mesyuarat dan Penangguhan [Ruangan 7611]

terbuka untuk dibahas. Oleh kerana tiada bahasan, say a kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua.

Usui 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 Dipertua *mempergunakan Jawatankuasa*)

Fasal 1 dan 2 diperintahkan menjadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN)

**Bacaan Kali Yang Kedua
dan Ketiga**

7.30 mlm.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Dato' Abu Hassan bin Haji Omar): Tuan Yang Dipertua, say a bangun bagi mengemukakan satu Rang Undang-undang bernama Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 1983, dibaca kali yang kedua sekarang.

Rang Undang-undang ini adalah bertujuan untuk meminda seksyen-seksyen 71, 71A, 72, 73, 74, 76, 76A, 79 dan 81 Perkapalan Saudagar, 1952. Seksyen-seksyen tersebut adalah berkaitan dengan sijil kecekapan pengendalian kapal-kapal saudagar.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, taraf pengendalian kapal-kapal Malaysia (manning of Malaysian ships) dan struktur persijilan perkapalan pegawai-pegawai laut tempatan adalah ditetapkan di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952. Taraf dan struktur ini berasaskan kepada Merchant Shipping Act United Kingdom, 1984. Baru-baru ini Organisasi Maritime Antarabangsa atau yang lebih dikenali sebagai International Maritime Organisation (IMO) telah mengeluarkan satu Konvensyen Antarabangsa mengenai mutu pengendalian dan kecekapan pegawai-pegawai laut. Konvensyen tersebut dipanggil Konvensyen Antarabangsa mengenai Standard Latihan, Perakuan dan Penjaga Waktu bagi Pelaut-pelaut, 1978 (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafares (STCW), 1978. Konvensyen ini akan berkuatkuasa 12 bulan setelah 25 buah negara menerimanya (ratify). Sehingga masa ini 23 buah negara telah pun menerima Konvensyen tersebut, khasnya negara-negara maju dan dengan demikian adalah dijangkanya akan berkuatkuasa di dalam tahun 1984. Adalah juga dijangkakan bahawa negara-negara maju seperti Jepun, United Kingdom dan Negara-negara Eropah akan terus melaksanakan peraturan-peraturan di bawah Konvensyen tersebut. Kapal-kapal Malaysia yang berlayar ke pelabuhan-pelabuhan di negara-negara tersebut akan dikehendaki mematuhi peraturan-peraturan itu.

Berdasarkan kepada kehendak-kehendak di atas, beberapa perubahan perlu dibuat kepada taraf pengendalian (manning requirements) kapal-kapal Malaysia dari segi:

- (1) bilangan Pegawai-pegawai Nautika dan Kejuruteraan untuk memastikan pengawasan setiap waktu;

- (2) gred pegawai-pegawai petugas setanding dengan taraf STCW;
- (3) sijil-sijil kecekapan baru; dan
- (4) kaedah-kaedah peperiksaan untuk sijil kecekapan laut bagi menentukan semua pegawai-pegawai yang memegang sijil tersebut setanding dengan taraf STCW.

Sekiranya Malaysia melaksanakan peraturan-peraturan di bawah Konvensyen STCW ini secara sekali gus, maka ianya akan menimbulkan implikasi-implikasi kepada pemilik-pemilik kapal tempatan oleh kerana ia melibatkan rombakan keseluruhan struktur Pegawai-pegawai Nautika dan juga kejuruteraan. Struktur sekarang berdasarkan kepada struktur British yang mengaitkan pengendalian kapal-kapal kepada had-had perairan, iaitu local-trade Home trade dan foreign-going, sementara STCW hanya memperuntukkan had kawasan pelayaran sahaja, iaitu near coastal and unrestricted trade.

Untuk memudahkan peningkatan taraf pengendalian kapal-kapal Malaysia ke taraf STCW tanpa mengancam industri perkapalan di negara kita, adalah dicadangkan ianya dilaksanakan secara dua fasa.

Fasa Pertama:

- (a) meminda peruntukan-peruntukan yang ada kaitan dengan pengendalian kapal dan sijil kecekapan Pegawai-pegawai Laut, iaitu seksyen 71, 71A, 72, 73, 74, 76, 76A, 79 dan 81 Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952;
- (b) mempertingkatkan pemeriksaan sijil kecekapan laut dengan meminda kaedah-kaedah pemeriksaan yang dibuat di bawah Ordinan Perkapalan Saudagar.

Fasa kedua: bagi merombak secara keseluruhan struktur persijilan tempatan mengikut struktur Konvensyen STCW dan juga menerima (ratify) Konvensyen tersebut di masa-masa yang sesuai kelak.

Tuan Yang Dipertua, di sini say a akan menerangkan dengan lebih terperinci pindaan-pindaan kepada seksyen-seksyen yang terlibat.

Pindaan kepada seksyen 71 bertujuan untuk menentukan supaya semua pegawai-pegawai petugas di atas kapal yang belayar antarabangsa dipersijilkan seperti yang dikehendaki oleh Konvensyen STCW. Seksyen 71 yang lama hanya memperuntukkan 2 orang pegawai persijilan tanpa mengira saiz kapal yang berkenaan. Peruntukan baru ini memerlukan kapal-kapal yang beratnya lebih dari 5,000 tan membawa 3 orang pegawai-pegawai petugas selain daripada nakhoda (master). Bagi kapal yang beratnya sedemikian, pihak nakhoda tidaklah dapat mengawal sepenuh masa oleh kerana ianya juga bertanggungjawab ke atas keseluruhan pentadbiran am dan keselamatan kapal tersebut.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, kapal-kapal Malaysia yang belayar antarabangsa sekarang ada membawa pegawai ketiga untuk membantu sebagai pegawai petugas. Walau bagaimanapun, pegawai-pegawai tersebut tidaklah disijilkan dan dengan yang demikian belayar sebagai uncertificated officers.

Seksyen 71 A adalah bagi kapal-kapal dagang dalam negeri dan peruntukan sekarang adalah hanya 2 orang pegawai-pegawai petugas tanpa mengira berat atau saiz kapal yang berkenaan. Pindaan yang dicadangkan ialah untuk menambahkan bilangan tersebut menjadi 3.

Seksyen 72 adalah bagi kapal-kapal dagang tempatan (local-trade). Seksyen ini juga adalah sama dengan

seksyen 71 dan seksyen 71A. Peruntukan lama memperuntukkan seorang nakhoda bersiji home-trade dan seorang mate bersijil local-trade bagi kapal-kapal yang beratnya lebih dari 1,000 tan. Bagi kapal-kapal yang kurang dari 1,000 tan pula, ia berkehendakkan seorang nakhoda bersijil local-trade dan seorang mate bersijil local-trade. Peruntukan baru memperuntukkan kapal-kapal yang berat dari 1,600 tan ke atas memerlukan pengendalian sama dengan seksyen-seksyen 71 dan 71A. Bagi kapal-kapal beratnya dari 200 tan ke 1,600 tan, peruntukan pengendalian adalah sama dengan peruntukan lama. Kebanyakan dari kapal-kapal local-trade adalah di dalam lingkungan 200 tan ke 1,600 tan dan dengan demikian tidak akan terlibat dengan peraturan-peraturan baru ini.

(Timbalan Yang Dipertua *mem-pengerusikan Mesyuarai*)

Pindaan kepada seksyen 73 adalah bertujuan untuk menghapuskan sijil steersman oleh kerana tiada perlu diadakan taraf pengendalian berasingan bagi bot-bot yang belayar dalam hak kawasan perairan pelabuhan-pelabuhan. Sijil peperiksaan bagi sijil steersman adalah tidak jauh perbezaannya dari sijil helmsman dan dengan demikian dicadangkan sijil steersman tersebut dihapuskan dan dengan demikian sijil helmsman boleh digunakan bagi kesemua bot-bot yang belayar hanya di dalam perairan pelabuhan.

Pindaan kepada seksyen 74 adalah untuk memperuntukkan penalti yang lebih tinggi bagi kesalahan-kesalahan ke atas seksyen-seksyen 71, 71A dan 72 di atas dari \$500 kepada \$5,000 ataupun penjara tidak lebih dari satu tahun atau kedua-duanya sekali. Penalti yang diperuntukkan sekarang yang dibuat di dalam tahun 1952 adalah terlalu rendah dan tidak mencerminkan betapa seriusnya kesalahan-kesalahan terhadap

seksyen-seksyen yang berkenaan. Sekiranya penalti ini tidak dinaikkan, sudah tentu ianya tidak akan merupakan satu pencegahan kepada syarikat-syarikat perkapalan yang engkar mematuhi kehendak-kehendak seksyen-seksyen yang tersebut.

Seksyen 76 adalah untuk membolehkan 4 jenis sijil baru dikeluarkan bagi tujuan memenuhi pegawai-pegawai yang perlu ditambah di atas kapal-kapal seperti yang dikehendaki oleh seksyen-seksyen 71, 71A dan 71. Sijil-sijil tersebut ialah seperti berikut (dengan izin):

- (1) third mate of a foreign-going ship;
- (2) third mate (exempt) of a foreign-going ship;
- (3) third-class engineer; dan
- (4) fourth-class engineer.

Ini membolehkan syarikat-syarikat perkapalan mengambil kadet-kadet yang telah menjalani sekurang-kurangnya 18 bulan seetime dan sedang mengikuti kursus di Akademi Laut Malaysia (ALAM) oleh kerana mereka boleh dianugerahkan sijil third mate of a foreign-going ship. Tanpa peruntukan baru ini kadet-kadet tersebut perlu menjalani 48 bulan seetime sebelum dianugerahkan sijil second mate dan dengan yang demikian terpaksa belayar sebagai pegawai-pegawai tidak bersijil (uncertificated officers).

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, kumpulan pertama kadet-kadet ALAM sudah pun tamat peperiksaan laut minima dan bersedia mengikuti kursus-kursus lanjutan di ALAM dan seterusnya mengambil peperiksaan di dalam tahun ini.

Seksyen 76A adalah bertujuan untuk menggantikan sijil kecekapan bagi lifeboat kepada sijil survival craft untuk menyelaraskan dengan kehendak-kehendak Konvensyen STCM.

Seksyen 79 dan 81 adalah pindaan-pindaan berikutan dengan pindaan seksyen 76.

Tuan Yang Dipertua, saya mohon mencadangkan.

Dato' Haji Mohamed Suhaimi bin Dato' Haji Kamaruddin: Tuan Yang Dipertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang Dipertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah suatu Akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar, 1952 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Yang Berhormat dari SibU.

7.40 m/m.

Tuan Ling Sie Ming (Sibu): {*Dengan izin*} Tuan Yang Dipertua, I rise to participate in the debate on the Bill to amend the Merchant Shipping Ordinance, 1952 which seeks to prescribe new manning requirements for foreign-going, home-trade and local-trade ships and ships licensed under section 475 or the Ordinance.

According to the Deputy Minister, the new requirements are consistent with the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. The amendments also seek to provide higher penalties for the offences stated in section 74.

I assume that the Deputy Minister of Transport is aware of the shortage of navigational expertise in Malaysia because he has revealed in answering my Oral Question yesterday in this House that under the new requirements only 75 Malaysians working on the vessels would fulfil conditions for the permit. Now, under the present amendments the raising of the requirements for manning personnel will only create a great

demand for foreign officers as there is still a shortage of navigational expertise in Malaysia.

Furthermore, the foreign personnel are mainly from Indonesia and the Philippines, and they usually take up positions as technical personnel such as captains and engineers at a lower pay. This will mean taking away employment opportunities for our local technical personnel. Therefore, the solution to the problem lies finally in intensifying training programmes for Malaysian seafarers. At the moment, there is only one training college for seafaring and navigational technology in Malacca. There is a great need for more of such training facilities and courses in navigational technology can also be offered in local universities.

Marine trade is crucial to Sabah and Sarawak, as these States have a long coastline criss-crossed with long rivers such as the Rajang River. Many vessels ply between the main towns along the waterways, transporting goods and passengers. They will run into grave problems if the present amendments come into effect.

Section 72 (1) (d) stipulates that any vessel with a gross tonnage of more than 200 tons must employ a master holding a certificate of competency not lower than that of master of local-trade ship and a chief officer holding a certificate of competency not lower than that of a mate of a local-trade ship.

This regulation will cause the following problems for the vessel operators:

- (i) There are simply not enough qualified officers available locally.
- (ii) Employment of these high salaried personnel would increase the cost at a time when business is badly hit by the current economic recession.

- (iii) Shortage of local expertise would force the local operators to go overseas to seek lowly qualified officers.
- (iv) When the supply for qualified personnel cannot be met, a lot of operators would be drawn into irregular ways of meeting the requirement, thus opening the door to corruption.

I suggest that the only way to solve these problems is to build a college in Sarawak or anywhere in East Malaysia to train navigational personnel in order to meet the needs of merchant marine in Sarawak and Sabah.

I call on the Government to suspend implementation of this amendment until such qualified personnel are available to meet the higher requirements.

Section 72 (1) (c) also requires that if ships of 200 gross tons or more but less than 1,600 gross tons ply between East and West Malaysia, they must employ:

- (i) a master holding a certificate of competency not lower than that of master of a local-trade ship;
- (ii) a chief officer holding a certificate of competency not lower than that of mate of a local-trade ship; and
- (iii) a second officer holding a certificate of competency not lower than that of mate of a local-trade ship.

I suggest that paragraph (c) should have been further divided into two classes: for ships weighing between 200 tons to 750 tons, the requirement should be a master not less than that of master of a local-trade ship and a chief officer not less than that of mate of a local-trade ship; for vessels weighing between 750 tons to 1,600 tons, the original requirements may apply.

The Deputy Minister of Transport has told this House on 24th March, 1983 that there are a total of 390 local-trade ships but that 441 foreigners are employed including 42 masters, 114 engineers and 293 crew members. This is a large number of foreign personnel and this figure does not include those employed in the foreign-going and home-trade-going vessels. The Government has a lot to do in producing more sea-going personnel.

During the interim period of implementing the new amendments, the Government should also try to control the influx of marine officers into Malaysia from overseas.

For instance, in Sarawak, there are only 37 local-trade vessels but they employ twelve masters and eleven engineers from overseas. We must find out whether we cannot find suitably qualified personnel locally before we go overseas to recruit them. The Government must register all unemployed local marine personnel to ensure that they get preference in the local marine industry.

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang Dipertua: Yang Berhormat Timbalan Menteri menjawab.

7.49 ptg.

Dato' Abu Hassan bin Haji Omar: Tuan Yang Dipertua, apa yang say a faham daripada ucapan Ahli Yang Berhormat dari Sibu tadi yang masih berucap dalam bahasa Inggeris, kerana tidak begitu faham bahasa Inggeris, cuma satu perkara sahaja iaitu untuk meminta supaya Kerajaan dapat membina satu pusat latihan bagi pegawai-pegawai laut di Sarawak ataupun di Sabah. Itu kesimpulannya yang say a dapati. Yang sebenarnya Tuan Yang Dipertua, persediaan-persediaan memang diperbuat di ALAM iaitu Pusat Latihan di Melaka untuk kita mengambil kira apa yang

dicadangkan di dalam pindaan yang diperbuat sekarang. ALAM telah pun mengeluarkan sebanyak 632 orang pegawai-pegawai dan kelasi-kelasi dalam tahun 1982 iaitu peringkat Kelasi Kursus Kelasi Serbaguna (General Purpose Ratings) sebanyak 361 orang; Kelas Kelasi Sajian (Catering Ratings) 125 orang; Kursus Asasi Kelasi Geladak (Basic Deck Ratings) 42 orang; Kursus Asas Kelasi Enjin (Basic Engine Room Ratings) 41 orang; Kursus Asas Kelasi Sajian (Basic Catering Ratings) 17 orang; dan di peringkat Pegawai, Kadet Pra-Laut Geladak (Pre Sea-Deck Cadets) 28 orang; dan Kadet Radio Marin (Marine Radio Cadets) 13 orang; iaitu berjumlah sebanyak 632 orang bagi tahun 1982.

Bagi tahun 1983, sebanyak 130 orang peringkat Pegawai akan dilatih di ALAM termasuk Kursus Malim Ketiga seramai 25 orang; Kursus Malim Kedua sebanyak 25 orang; Kursus Malim Pertama sebanyak 20 orang; Kursus Nakhoda (Master Foreign-Going) 15 orang; Kursus Kelas Kedua Bahagian A Kejuruteraan Laut 15 orang; Kursus Kelas Pertama Bahagian A Kejuruteraan Laut 15 orang dan Kursus Kelas Pertama Bahagian B Kejuruteraan Laut 15 orang—berjumlah seramai 130 orang pada keseluruhannya. Jadi bermaknalah usaha memang sudah pun diperbuat oleh Kerajaan untuk menampung keperluan hasil daripada pindaan ini sekiranya kita akan menerima ataupun ratify Konvensyen STCW yang berkenaan. Di samping itu, bagi mengatasi masalah-masalah yang mungkin timbul, sungguhpun saya telah menekankan tadi bahawa oleh kerana kapal-kapal yang beratnya di antara 200-1600 tan peruntukannya adalah sama dengan peruntukan yang lama dan sebahagian besar daripada kapal-kapal kita adalah di dalam lengkongan berat sedemikian. Maka tidaklah banyak yang terlibat, melainkan apa yang ada terkandung di

dalam peraturan-peraturan ini yang sedia ada sekarang. Itu telah pun saya tekankan tetapi Ahli Yang Berhormat masih barangkali tak faham ataupun tak mahu faham apa yang saya perkatakan.

Jadi inilah, Tuan Yang Dipertua, bahawa walaupun di dalam keadaan sedemikian kita akan terus menjalankan usaha bagi melatih pegawai-pegawai yang berkenaan dan jika perlu ada juga rancangan untuk mengadakan cawangan-cawangan ALAM di Kuching, khasnya untuk membolehkan supaya pengalaman-pengalaman yang diperolehi oleh mereka di Sarawak dan juga di Sabah dicungkil dan seterusnya dilatih dalam bidang-bidang yang tertentu. Jadi tak perlulah kita mengadakan satu lagi kolej di Kuching dan satu lagi di Kota Kinabalu, bahkan ALAM sudah mencukupi hanya apa yang perlu ialah penubuhan cawangan-cawangan jika masanya sampai kelak. Sekian, Tuan Yang Dipertua.

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

Usui 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.

(Timbalan Yang Dipertua *mem-pengerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 8 diperintahkan men jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

**RANG UNDANG-UNDANG
PERBADANAN KEMAJUAN
KRAFTANGAN MALAYSIA
(PINDAAN)**

**Bacaan Kali Yang Kedua
dan Ketiga**

**Setiausaha Parlimen Kementerian
Pembangunan Negara dan Luar
Bandar (Tuan Radzi bin Sheikh
Ahmad):**

**(Ucapan Y.B. Setiausaha Parlimen
dihapuskan (expunged) atas arahan
Y.B. Timbalan Yang Dipertua
mengikut peruntukan Peraturan
Mesyuarat 48).**

*Persidangan disambung semula
pada pukul 8.14 malam.*

*(Timbalan Yang Dipertua mem-
pengerusikan Mesyuarat)*

**RANG UNDANG-UNDANG
PERBADANAN KEMAJUAN
KRAFTANGAN MALAYSIA
(PINDAAN)**

**Bacaan Kali Yang Kedua
dan Ketiga**

Timbalan Yang Dipertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya ingin menyatakan iaitu mengikut Peraturan Mesyuarat 48, Setiausaha Parlimen tidak boleh mengemukakan Rang Undang-undang. Oleh kerana itu, segala ucapan yang dibuat oleh Yang Berhormat Setiausaha Parlimen Kementerian Pembangunan Negara dan Luar Bandar berkaitan dengan Rang Undang-undang Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia (Pindaan) petang ini adalah terbatal (expunged) dan dikeluarkan daripada *Hansard*.

Sekarang saya menjemput Yang Berhormat Menteri untuk mengemukakan Rang Undang-undang itu.

8.15 mlm.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Abdullah bin Haji Ahmad Badawi): Tuan Yang Dipertua, saya mohon mencadangkan iaitu Suatu Rang Undang-undang untuk meminda Akta Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia, 1979 dibaca kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang Dipertua, pindaan-pindaan yang dicadangkan ialah untuk membolehkan Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia menerima komisen atau bayaran daripada perkhidmatan-perkhidmatan yang diberikan dan untuk menubuhkan anak-anak syarikat atau mengambilalih sesuatu syarikat. Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia ditubuhkan pada 1hb Oktober, 1979 melalui Akta 222, Akta Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia, 1979. Akta yang tersebut tidak menyediakan peruntukan yang membolehkan Perbadanan menerima komisen atau bayaran dari perkhidmatan-perkhidmatan yang diberikan oleh Perbadanan kecuali seksyen 36 (d) yang ada menyebut tentang pembayaran bagi mendapatkan lesen untuk menggunakan logo Perbadanan, tetapi pembayaran tersebut tidak merangkumi semua jenis perkhidmatan yang diberikan oleh pihak Perbadanan.

Aktiviti Perbadanan Kemajuan Kraftangan Malaysia kini telah berkembang dan Perbadanan telah menyediakan rekabentuk atau prototype barang-barang kraftangan untuk digunakan oleh pihak-pihak pengusaha kraftangan yang berke-
naan. Di samping itu pihak Perbadanan juga telah melaksanakan konsep