



PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

HOUSE OF REPRESENTATIVES

PARLIMEN KEEMPAT

Fourth Parliament

PENGGAL KEDUA

Second Session

KANDUNGANNYA

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN
[Ruangan 7269]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan)
[Ruangan 7281]

Rang Undang-undang Lembaga Pelabuhan (Pindaan) [Ruangan 7297]

Rang Undang-undang Kanun Tanah Negara (Hakmilik Pulau Pinang dan Melaka) (Pindaan) [Ruangan 7310]

Rang Undang-undang Pengambilan Tanah (Pindaan) (No. 2) [Ruangan 7318]

Rang Undang-undang Peruntukan Di Raja (Pindaan) [Ruangan 7340]

Rang Undang-undang Dadah Berbahaya (Pindaan) (No. 2) [Ruangan 7342]

Rang Undang-undang Orang-orang Papa [Ruangan 7346]

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN DAN PERLUASAN)

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula Perbahasan atas masaalah "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang (14hb Disember, 1976)".

Tuan Yang di-Pertua: Sebagaimana yang telah dijanjikan semalam, sekarang saya jemput Ahli Yang Berhormat dari Parit.

2.56 *ptg.*

Tuan Mohd. Bakri bin Abdul Rais (Parit): Tuan Yang di-Pertua, saya menyentuh muka surat 2, Jadual (Seksyen 3) Part IIA, Perenggan 11. (1) (b) seperti berikut:

JADUAL (Seksyen 3)

Part IIA

Registration of Malaysian Ships

(a) x x x x x x x x x

(b) the majority shareholding including the voting share of the corporation is held by Malaysian citizens free from any trust or obligation in favour of a non-Malaysian.

Saya suka menyentuh sedikit mengenai penyertaan bumiputra dalam bidang perkapalan mungkin tidak akan mencapai matlamat yang ditetapkan oleh Kerajaan bukan disebabkan oleh tidak kemampuan mengelolakan perkhidmatan ini tetapi adalah oleh kerana beberapa sebab yang sengaja diadakan oleh kaum bukan bumiputra. Kewangan adalah perkara utama yang menyekat kemajuan kaum bumiputra dalam bidang perkapalan. Dalam bidang ini jika seseorang itu tidak memiliki kapalnya sendiri, maka kemajuan tidak akan tercapai. Ini adalah disebabkan keuntungan akan dihadkan oleh tuan-tuan punya kapal jika sekiranya kapal itu disewa. Sebagai buktinya kita lihat Syarikat Perkapalan Pelangi yang menyewa dua buah kapal yang sekarang ini telah ditutup, Syarikat Bumi Maritime Tankers Sdn. Bhd. dapat mengatasi soal ini melalui sebuah bank luar

negeri dan telahpun memiliki sebuah kapal tangki minyak pantai bernama Zaman Baru Tiga yang didaftarkan di Kuching.

Suka saya menarik perhatian Menteri berkenaan bahawa inilah sebuah syarikat perkapalan yang seratus-peratus dimiliki oleh bumiputra dan pertama kali mempunyai sebuah kapal, sendiri. Oleh kerana kemudahan mendapatkan wang membeli kapal tidak ada lagi, kaum bumiputra terpaksa berpaling kepada bangsa asing untuk mendapatkan wang dengan cara usahasama dan terdapatlah beberapa syarikat usahasama yang tidak sihat di mana tuan-tuan punya kapal bangsa asing dari Singapura, Thailand and Filipina mengambil kesempatan dan memindas kaum bumiputra yang akhirnya menjadi syarikat "Ali-Baba". Penyertaan bumiputra dalam bidang perkapalan juga terjejas oleh beberapa sebab. Penyertaan badan-badan berkanun dalam bidang ini seperti M.I.S.C., PERNAS dan lain-lain tidak akan menolong bumiputra yang telahpun berkecimpung dalam bidang ini, tetapi sebaliknya membunuh kemaraan mereka. Sepatutnya M.I.S.C. tidak menyertai perkapalan pantai (coastal shipping) tetapi patut menyokong mereka dengan mengalakan cargo ke pelabuhan-pelabuhan pantai Malaysia kepada syarikat-syarikat perkapalan bumiputra tempatan. Juga badan-badan berkanun seperti PERNAS dan lain-lain lagi seharusnya tidak mencampuri dalam bidang agensi perkapalan, tetapi sepatutnya menggunakan agensi perkapalan bumiputra tempatan yang ada pada masa ini. Cargo kering (dry cargo) pada masa ini dikawal oleh agensi-agensi asing dengan cara menggalakkan pengeluaran-pengeluaran dan pengilang-pengilang yang dipunyai oleh kaumnya sendiri menggunakan agensi-agensi bangsanya sendiri dan terdapatlah kilang-kilang Jepun menggunakan agensi-agensi bangsanya sendiri.

Pihak Kerajaan boleh membantu agensi bumiputra dengan menggunakan mereka untuk mengangkut dan mengambil barang-barang Kerajaan. Dalam bidang tangki minyak pantai (coastal tanker), syarikat-syarikat minyak seperti SHELL, ESSO, BP dan lain-lain peniaga perkapalan untuk mengangkut minyak dari kilang penapis ke pelabuhan-pelabuhan Malaysia seluruhnya menyewa kapal-kapal luar negeri seperti Singapura, Thailand dan Filipina. Syarikat bumiputra tidak diberi sokongan atau layanan yang baik, tetapi sebaliknya menawarkan hati mereka dengan beberapa cara. Ini pernah

berlaku dalam sebuah syarikat minyak di mana telah ditawarkan pajakan kapal 1,000 dwt ton yang paling murah untuk membawa minyak dari kilang penapis minyak mereka ke pelabuhan di Malaysia Timur.

Sungguhpun mereka dipelawa pajakan dengan cara tender tetapi tendernya diberikan dengan cara tidak sihat. Oleh yang demikian, saya berharap kepada pihak Kerajaan supaya memperhatikan perkara-perkara yang tidak sihat ini yang menghalang dan melemahkan kaum bumiputra dalam bidang ini dan mengambil tindakan yang sewajar dan segera untuk menolong syarikat-syarikat bumiputra. Jika sekiranya tindakan tegas tidak diambil, saya yakin hasrat Kerajaan untuk memberi 30% ekonomi dalam negara ini kepada bumiputra tidak akan tercapai dan ini adalah bertentangan dengan dasar Kerajaan.

3.02 ptg.

Tuan Abdul Jalal bin Haji Abu Bakar (Batu Pahat): Tuan Yang di-Pertua, saya mengalu-alukan Rang Undang-undang ini dan saya berpendapat bahawa kita juga sudah terlambat; sepatutnya sudah lama Rang Undang-undang ini kita akan memandangkan kepentingan negara dan bangsa kita.

Dalam pada itu, saya berharap Kerajaan dalam mempraktikkan undang-undang ini patutlah kita berhati-hati bahawa di samping kita hendakkan kepentingan negara rakyat (warganegara) dan kalau boleh bumiputra dalam bidang ini, juga kita patut perhatikan supaya dengan adanya undang-undang ini tidaklah kapal-kapal dagang menjauhi daripada negara kita. Oleh sebab itu, saya percaya tentulah undang-undang ini telah digubal dengan begitu teliti supaya kedua-duanya iaitu kepentingan negara dan bangsa serta menarik perkapalan asing datang ke negeri kita akan dapat kita perhatikan.

Saya suka mencadangkan untuk menggalakkan warganegara dan juga kaum bumiputra menyertai bidang perkapalan ini kalau boleh pada masa kita hendak mendaftarkan ataupun menimbangkan permohonan kapal-kapal dagang iaitu walaupun tidak disyaratkan, tetapi kita menggalakkan atau kita beri keutamaan supaya mereka dapat memberikan sahamnya kepada warganegara iaitu bumiputra dengan cara usahasama. Dengan cara ini saya yakin sekiranya kapal-kapal dagang ingin menjalankan perniagaannya di negara

kita yang mereka tahu boleh menguntungkan akan dapat mengajak bumiputra dalam bidang ini.

Selain daripada itu, memandangkan bahawa negara kita ini hampir dikelilingi oleh lautan dan peranan perkapalan sejak beberapa abad yang lalu berkeliaran di sekitar negara kita, lebih-lebih lagi setelah kita mencapai kemerdekaan, saya rasa sudah sampailah masanya negara kita menimbang untuk mengadakan satu akta perkapalan seperti di England iaitu Navigational Act untuk meliputi semua aspek perkapalan dan pelayaran. Dengan ini saya percaya dan yakin perkapalan di negara kita ini dapatlah kita pertingkatkan mutunya demi kepentingan seperti yang saya katakan tadi. Pada masa-masa yang lalu adalah menjadi satu kesukaran, sebab terpaksa dibawa ke Kabinet kalau satu-satu usaha perkapalan yang belum ada dalam Akta Perkapalan kita. Sudahlah sampai masanya sebagaimana negara-negara lain samada rakyat ataupun sesiapa juga hendak mengadakan usaha-usaha perkapalan, misalnya, hendak mengadakan lay-up dan sebagainya atau shipping agency kalau ada undang-undang perkapalan yang lengkap dapatlah kita menjalankan apa juga usaha di bidang perkapalan. Begitu juga memandangkan bahawa kita akan menyertai bidang perkapalan seperti M.I.S.C., dan sebagainya di mana kita memerlukan pegawai-pegawai atau anak-anak kapal yang berkebolehan yang mana pada masa ini kita terpaksa menghantar mereka ke seberang laut. Saya rasa patutlah kita memikirkan samada Kolej Pelayaran atau Sekolah Perkapalan diadakan yang boleh melatih anak-anak kita untuk menjalankan bidang perkapalan seperti mana yang saya katakan tadi.

Selain daripada itu ahli-ahli Lembaga yang menguruskan, maksud saya ialah Lembaga Pelabuhan, saya harap kalau boleh mereka ini tidak terdiri daripada mereka yang ada kepentingan samada dalam syarikat-syarikat perkapalan atau sebagainya yang berhubung rapat dengan masaalah pelabuhan. Dengan ini kita harap supaya perjalanan pentadbiran dapat berjalan dengan baik dan saya mencadangkan supaya perkara ini dapatlah kita kaji balik semula dengan tujuan sebagaimana saya katakan tadi untuk melicinkan pentadbiran perjalanan perkapalan dalam negara kita yang kita telah mencapai kemerdekaan hampir 20 tahun. Saya percaya dan yakin dengan adanya Akta ini tentulah perkara-perkara ini akan dapat ditimbangkan

supaya dapat mengawal pentadbiran perkapalan di negara kita dengan sebaik-baiknya. Dengan demikian, Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong Rang Undang-undang ini.

3.09 ptg.

Tengku Noor Asiah binti Tengku Ahmad (Tumpat): Tuan Yang di-Pertua, dalam mengalu-alukan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan), saya rasa masih belum terlambat lagi bagi Malaysia untuk melengkapkan Undang-undang Perkapalan yang digubal sebelum kita merdeka lagi. Keadaan dan suasana dalam masa 24 tahun (tahun 1952-1976) adalah sangat berbeza dan berubah. Tambahan pula negara kita sebagai sebuah negara yang membangun di negara berpantai, perlu berkehendakkan undang-undang yang lebih ketat dan lebih teratur dalam menjaga kapal-kapal dagang kita.

Negara kita sebuah negara yang kaya dengan hasil bumi seperti getah dan bijih timah, adalah merupakan hasil utama negara kita. Malaysia terkenal sebagai sebuah negara pengeluar getah asli dan bijih timah. Kita bukan sahaja mempunyai bahan-bahan mentah, seperti kelapa sawit dan nenas, malahan mempunyai hasil minyak mentah yang tinggi mutunya di rantau ini. Semuanya ini memberi keteguhan ekonomi negara kita.

Dengan adanya hasil utama negara kita, saya rasa sebagai negara berpantai, maka adalah kena pada tempatnya kapal-kapal dagang kita diperlengkapkan untuk membawa hasil utama keluar negeri. Kita tidak boleh hanya bergantung kepada kapal-kapal asing sahaja seperti Straits Steamship misalnya, sebaliknya diperbanyakkan kapal-kapal dagang dari pengusaha tempatan sendiri.

Tuan Yang di-Pertua, dalam Jadual Part IIa, Clause 11 mengenai pemegang saham majoriti yang antara lainnya berkehendakkan sekurang-kurangnya tiga perlima (3/5) jumlah pengarah perbadanan terdiri daripada warganegara Malaysia. Untuk menjamin bahawa kuasa penuh berada di tangan warganegara kita, maka saya rasa ini adalah satu clause yang wajar untuk memberi kuasa majoriti kepada warganegara kita dalam menentukan pengendalian pengurusanannya. Dalam pada itu, saya juga ingin mengesyorkan bahawa agensi-agensi Kerajaan hendaklah memainkan peranan utama di dalam memperbanyakkan

pengarah-pengarah Bumiputra dalam penguurusan perbadanan tersebut. Agensi-agensi Kerajaan adalah perlu seperti Tabung Haji, Perbadanan Perkapalan Malaysia, FELDA, atau badan-badan yang berhubungan dengan hasil bumi Malaysia, duduk di dalam Lembaga tersebut. Adalah difikirkan bahawa mereka ini dapat mewakili kepentingan pasaran seperti getah, bijih timah, kayu balak, kelapa sawit, nenas dan sebagainya untuk di eksport keluar negeri, dengan harapan bahawa mereka dapat memberi buah fikiran yang berguna.

Tuan Yang di-Pertua, Part IIB mengenai Lembaga Pclesenan Perkapalan Domestik, Clause 65B (2) (e). Mereka yang duduk dalam Lembaga Pengarah ini hendaklah terdiri daripada mereka yang benar-benar tahu akan selok perniagaan. Kehadiran mereka boleh memberi sumbangan besar kepada negara dan tidak semata-mata untuk mengisi kekosongan Pengarah sahaja.

Tujuan besar perdagangan ialah untuk mendapatkan keuntungan seberapa banyak yang boleh. Mereka yang pakar dan berpengalaman sahaja yang perlu dilantik dan ini menjadi aset kepada Lembaga. Saya juga mengesyorkan bahawa Dewan Perniagaan Melayu Malaysia hendaklah juga dilantik duduk dalam Lembaga tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, Clause 20 mengenai nama-nama kapal. Perbadanan Perkapalan Antarabangsa Malaysia atau ringkasnya M.I.S.C. menggunakan nama-nama kapalnya dengan nama bunga-bunga di Malaysia. Saya rasa adalah lebih wajar, sekiranya nama-nama baru hendaklah digunakan dengan nama-nama burung di Malaysia seperti rajawali (eagle), merpati, merak dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, pada masa dahulu, burung-burung ini digunakan untuk menyampaikan khabar berita-berita. Dari segi perdagangan misalnya, kapal-kapal dagangan memainkan peranan utama untuk membawa hasil-hasil dagang bagi sesebuah negara itu. Oleh itu, saya fikir adalah kena pada tempatnya nama burung di Malaysia digunakan di kapal-kapal tempatan kita.

Tuan Yang di-Pertua, sekianlah sahaja, dan saya menyokong Rang Undang-undang ini.

3.14 *ptg.*

Tuan Lee Lam Thye (Kuala Lumpur Bandar): Tuan Yang di-Pertua, di hadapan kita hari ini ada satu Rang Undang-undang yang dikenali sebagai Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Perluasan) 1976 yang bertujuan membentangkan satu undang-undang "cabotage" dengan menghadkan perniagaan perkapalan coastal kepada kapal-kapal yang dimiliki oleh rakyat Malaysia di negara ini.

Tuan Yang di-Pertua, memang tidak dapat dinafikan bahawa Akta ini telah lama ditunggu-tunggu oleh Syarikat perkapalan tempatan kerana perniagaan perkapalan coastal di antara Malaysia Timur dan Semenanjung Malaysia telah lama dikuasai oleh kapal-kapal yang dimiliki oleh orang-orang asing, yang selama beberapa tahun ini memegang peranan penting dalam menentukan perjalanan perniagaan itu di negara ini.

Tuan Yang di-Pertua, pada masa ini terdapat empat buah syarikat-syarikat perkapalan besar yang menjalankan perniagaan perkapalan coastal. Dalam empat buah syarikat-syarikat perkapalan besar yang saya maksudkan ialah Straits Shipping, Kei Hock, Guan Guan dan M.I.S.C. Coastal Service. Hanya M.I.S.C. Coastal Service sahaja yang merupakan satu Syarikat yang dimiliki oleh rakyat Malaysia sepenuhnya. Syarikat-syarikat Straits Shipping, Kei Hock, dan Guan Guan memiliki 83 peratus kapal-kapal yang menjalankan urusannya melalui jalan-jalan coastal dan mengangkutkan sebanyak 70 hingga 80 peratus cargo dan bakinya diangkut oleh kapal-kapal yang dimiliki oleh M.I.S.C.

Tuan Yang di-Pertua, sedangkan tujuan Rang Undang-undang ini ialah untuk mengadakan satu dasar "cabotage", yang pada pandangan saya patut diberi pujian dan sanjungan, akan tetapi, apabila Rang Undang-undang diteliti dan ditinjau dengan mendalam, nampaknya peruntukan yang ujud di dalam Rang Undang-undang ini adalah bertentangan dengan undang-undang "cabotage" atau dasar "cabotage" yang kita hendak mengamalkan.

Tuan Yang di-Pertua, sebelum saya berucap selanjutnya, sukacita saya ingin menegaskan di sini bahawa tujuan utama untuk mengadakan satu dasar "cabotage" kita sendiri ialah memberi kepada kita hak kargo

bagi pergerakan kargo tempatan dari sebuah pelabuhan di Malaysia kepada pelabuhan lain di dalam negara kita untuk memberi faedah kepada kapal-kapal yang dipunyai oleh rakyat Malaysia dan melayakkan mereka bagi perdagangan pengangkutan tempatan.

Dasar seperti itu bukanlah sesuatu yang baru kerana adalah diterima di peringkat antarabangsa dan dilaksanakan oleh negara-negara seperti Jepun, Indonesia, Australia, Filipina dan lain-lain dengan tidak ketinggalan juga negara-negara Eropah.

Walau bagaimanapun, saya sangat ragu iaitu samada Rang Undang-undang ini, yang dibentangkan di hadapan kita hari ini dan menunggu diluluskan, akan dengan sebenarnya membolehkan ditubuhkan suatu dasar "cabotage" yang akan memberi faedah kepada kapal-kapal yang dipunyai oleh Malaysia sendiri.

Dan di sini saya ingin merujuk kepada fasal 4. Di sini saya minta izin untuk membaca apa yang telah diberitahu oleh Rang Undang-undang ini.

4. (1) Walaupun Bahagian II Ordinan itu dimansuhkan di bawah seksyen 3—

(a) sesuatu kapal yang didaftarkan di mana-mana port dalam Malaysia pada atau sebelum tarikh yang ditetapkan di bawah Bahagian II Ordinan itu hendaklah, tertakluk kepada seksyen-kecil (2), disifatkan sebagai telah didaftarkan di bawah Akta ini bagi tempoh selama lima tahun mulai dari tarikh itu.

(b) Pemansuhan itu tidak boleh menyentuh apa-apa yang telah dibuat atau apa-apa perbuatan yang telah dilakukan di bawah Ordinan itu sebelum tarikh yang ditetapkan itu.

(2) Pemegang sesuatu perakuan pendaftaran di bawah Bahagian II hendaklah memohon kepada pendaftar untuk didaftarkan kapalnya di bawah Bahagian baru IIa dalam masa lima tahun dari tarikh yang ditetapkan itu.

Tuan Yang di-Pertua, di bawah peruntukan-peruntukan Seksyen 4 (1) dan (2) Rang Undang-undang ini yang saya nyatakan tadi, itu bermakna adalah mudah atau senang

bagi Syarikat-syarikat Perkapalan Asing menubuhkan Syarikat-syarikat yang didaftarkan di Malaysia dan mendaftarkan kapal-kapal mereka dengan Pendaftaran Kapal-kapal dan melayakkan mereka menjalankan kerja punggah-memunggah di bawah dasar "cabotage" selama 5 tahun sekurang-kurangnya.

Dalam keadaan yang beginilah syarikat-syarikat perkapalan kepunyaan negara asing akan dapat juga bersaing dengan kapal-kapal kepunyaan rakyat Malaysia dalam usaha mereka membawa barang-barang atau kargo mereka sendiri dalam kontek dasar "cabotage" kita dan ini merosakkan peluang kapal-kapal kita sekarang.

Dalam lain-lain perkataan Tuan Yang di-Pertua, Kapal-kapal kepunyaan orang asing dan kapal-kapal kepunyaan rakyat Malaysia berlumba untuk membawa barang-barang kita selama 5 tahun, dan selepas itu baru dasar "cabotage" mula memikirkan untuk kapal-kapal yang dimiliki oleh rakyat Malaysia.

Maka apakah sebenarnya dasar "cabotage" ini? Dan adalah kita mempunyai dasar "cabotage" yang merosakkan kepentingan rakyat Malaysia? Atau adakah kita akan mengadakan dasar "cabotage" dalam mana kita tidak dapat menikmati hak mengangkut barang-barang atau kargo kita sendiri.

Tidak ada satu negeri dalam dunia ini di mana dasar "cabotage" yang ujudnya hanya untuk merosakkan kepentingan negeri itu sendiri.

Dengan sebab-sebab yang telah saya terangkan sebentar tadi, saya mencadangkan bahawa bagi kepentingan-kepentingan kapal-kapal dan Syarikat Perkapalan kepunyaan orang atau rakyat Malaysia, dan juga atas kepentingan Lembaga Pelesenan Perkapalan Tempatan yang tertubuh di bawah Bahagian IIb Akta ini, maka Seksyen 4 Akta ini patut dipinda dengan memasukkan syarat-syarat yang berikut:

- (1) Semua kargo yang dibawa dengan laut dari sebuah pelabuhan Malaysia ke sebuah pelabuhan lain hendaklah dibawa hanya dengan menggunakan kapal-kapal kepunyaan rakyat Malaysia dahulu;
- (2) Untuk melayakkan sebagai kapal kepunyaan rakyat Malaysia, kapal itu mesti dipunyai oleh syarikat rakyat Malaysia dalam mana bilangan terbesar saham-sahamnya dipunyai oleh rakyat Malaysia.

- (3) Walau bagaimanapun, jika kargo untuk diangkat itu berlebihan, maka sebanyak yang tak boleh dibawa oleh kapal-kapal kepunyaan rakyat Malaysia sahaja boleh dibawa oleh kapal-kapal kepunyaan orang asing iaitu kapal-kapal asing yang didaftarkan di bawah Syarikat-syarikat Malaysia.

Dan akhirnya saya ingin menyentuh sedikit berkenaan dengan fungsi.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai fungsi Lembaga Pelesenan Perkapalan Tempatan, yang tertubuh di bawah Bahagian IIb, saya berpendapat bahawa selain daripada mengatur dan mengawal pelesenan perkapalan untuk perkapalan tempatan di bawah Ordinan ini, Lembaga ini patut juga menentukan jenis dan peringkat perkapalan dari semasa ke semasa untuk melayani perdagangan perkapalan tempatan.

Cadangan-cadangan yang diterangkan itu adalah cadangan-cadangan tulin demi kepentingan rakyat Malaysia dan kapal-kapal kepunyaan rakyat Malaysia dan Syarikat-syarikat Perkapalan Malaysia.

Adalah menjadi hasrat saya supaya Kementerian akan memberi pertimbangan atas cadangan saya sebelum Rang Undang-undang ini diluluskan oleh Dewan.

Hanya dengan cara ini dapat kita melaksanakan satu dasar "cabotage" demi kepentingan syarikat-syarikat kepunyaan rakyat Malaysia seperti yang ujud sekarang dan bukan sebaliknya.

3.20 pg.

Tuan Haji Abdul Manan bin Haji Othman (Kemaman): Tuan Yang di-Pertua, saya juga menyokong Rang Undang-undang yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri dan saya percaya dengan kuatkuasanya Rang Undang-undang ini, maka kita akan dapatlah melangkah ke hadapan untuk memajukan perkhidmatan perkapalan dalam negeri kita. Sehingga hari ini dasar-dasar Kerajaan nampaknya adalah bertumpu kepada Syarikat Perkapalan MISC sahaja yang mana tidak dipunyai oleh Kerajaan 100%. Di dalam Rancangan Malaysia Ketiga tidak ada langsung dasar yang menunjukkan bahawa Kerajaan akan memaju dan menggalakkan pihak swasta mengambil bahagian

di dalam lapangan ini. Pada pendapat saya mustahaklah Kerajaan membuat satu dasar dengan objektif dan matlamat yang tertentu berdasarkan kepada ekonomi dan perniagaan serta aspirasi negara. Dengan pindaan Rang Undang-undang ini memanglah pada pendapat saya sukar untuk warganegara khususnya bumiputra untuk mengambil bahagian dan mendaftarkan kapal-kapalnya. Oleh kerana kekurangan expertise maka pihak pelabur-pelabur, khususnya bumiputra tidaklah dapat membuat nilai-nilai di atas peluang-peluang yang ada untuk melabur dalam lapangan ini yang berkehendakkan modal yang besar serta jangka masa yang panjang. Jadi, Tuan Yang di-Pertua, seharusnya pada pendapat saya Kerajaan menyediakan iklim pelaburan yang sesuai supaya boleh pelabur-pelabur, khususnya bumiputra juga melabur. Di sini izinkan saya mencadangkan Kerajaan mengadakan insentif-insentif yang tertentu bukan sahaja untuk kapal-kapal coasters tetapi juga foreign going supaya keputusan yang telah diterima oleh Bangsa-bangsa Bersatu yang mana tiap-tiap negara itu mengambil kesempatan mengangkut 40% perdagangan antarabangsa negara itu sendiri dan 20% perdagangan negara lain ataupun third country mencapai matlamatnya.

Satu daripada syarat-syarat pendaftaran yang termaktub di dalam Rang Undang-undang ini adalah kapal-kapal itu dikehendaki dipunyai oleh syarikat tempatan. Seperti yang saya katakan tadi, Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana pelaburan untuk mengadakan kapal-kapal itu ataupun mengambil alih syarikat-syarikat perkapalan itu adalah memakan modal yang besar maka saya bercadang supaya Kerajaan juga membenarkan kapal-kapal niaga yang disewa cara time-charter ataupun bare boat charter atau lease dengan masa yang terhad juga dibenarkan daftar di Malaysia dan juga diberi bendera Malaysia. Jadi, pada pendapat saya inilah satu daripada cara-caranya dapat kita menggalakkan pihak swasta khususnya bumiputra mengambil bahagian di dalam lapangan ini.

Berhubung dengan perkara ini, izinkan saya juga, Tuan Yang di-Pertua, menyentuh berkenaan dengan ejen-ejen perkapalan. Sehingga hari ini nampaknya ada kesukaran atau kesulitan yang dihadapi oleh pihak pelabur-pelabur yang ingin menjadi ejen-ejen oleh kerana Kerajaan tidak ada menentukan dasar-dasar yang tertentu. Sekarang ini perlesenan-perlesenan ini ialah dibuat oleh

Kastam dan setahu saya tiap-tiap Pejabat Kastam di tiap-tiap pelabuhan itu mengaturkan kelulusan lesen-lesen ini dengan tidak ada dasar yang tertentu dan caranya berlainan di antara satu pelabuhan ke satu pelabuhan.

Sekianlah sahaja, Tuan Yang di-Pertua, terima kasih.

3.28 ptg.

Tuan Haji Suhaimi bin Datuk Haji Kamaruddin (Sepang): Tuan Yang di-Pertua, sudah pun menjadi lazim bahawa tiap-tiap Rang Undang-undang dibawa ke Dewan yang mulia ini memang ada dihujungnya Huraian yang mana memberi banyak faedah dan mcnafaat kepada Ahli-ahli Dewan ini untuk mengetahui tujuan sesuatu Rang Undang-undang itu. Tetapi nampaknya kebelakangan ini Huraian-huraian Rang Undang-undang semakin lama semakin sedikit dan semakin lama semakin tidak begitu memberi pertolongan kepada Ahli-ahli Dewan.

Sebagai contohnya, Rang Undang-undang yang ada di hadapan Dewan kali ini amat pendek sekali Huraianya dan tidak memberi gambaran yang sejelas-jelasnya kepada apakah tujuan yang sebenar Rang Undang-undang ini dan tidak memberi apa-apa pertolongan sekalipun melainkan memberi pandangan yang begitu kasar sahaja di atas kandungan dan tujuan-tujuan satu persatu peruntukan-peruntukan ataupun peraturan yang ada di Dewan ini. Rang Undang-undang yang dikemukakan semuanya 18 muka, Tuan Yang di-Pertua, tetapi Huraianya begitu sedikit sekali dan apabila Rang Undang-undang ini diberi kepada saya, terpaksa saya membaca daripada muka 1 sampai terakhirnya untuk mendapat ketahu apa sebenarnya intisari atau objektif Rang Undang-undang ini. Itupun masih samar-samar. Terpaksalah seseorang Ahli Dewan ini menunggu setelah Yang Berhormat Menteri ataupun Yang Berhormat Timbalan Menteri memberi ucapannya baharulah kita dapat benar-benar mengetahui apa matlamat dan tujuan Rang Undang-undang ini. Dan setelah Yang Berhormat Menteri ataupun Yang Berhormat Timbalan Menteri memberi huraianya, ucapan motionnya maka tidak sempat pergi ke library, pergi ke khutub-khanah hendak membuat apa-apa research ataupun penyelidikan oleh kerana masa sudah begitu suntuk. Saya sungguh-sungguh berharap di masa-masa yang akan datang,

kalau boleh, dapatlah kiranya Huraian-huraian Rang Undang-undang dapat memberi panduan yang lebih lagi kepada Ahli-ahli Dewan supaya kami di sini dapat membuat home work dan dapat memberi sumbangan yang lebih bermakna di dalam perdebatan di Dewan yang mulia ini.

Saya hanya suka hendak menyentuh satu perkara iaitu berkenaan dengan Fasal 2 iaitu yang menyatakan Akta ini hendaklah mula berkuatkuasanya dalam negeri Sabah dan Sarawak pada tarikh yang ditetapkan oleh Menteri selepas berunding dengan pihak berkuasa negeri melalui pemberitahu dalam *Warta*. Mengapakah negeri-negeri Sabah dan Sarawak ini diasingkan daripada negeri-negeri yang lain, saya kurang faham mungkin agaknya negeri-negeri ini berkuasa di dalam hal itu, tetapi saya suka memberi pandangan kalau boleh biarlah perkara semacam ini dapat bergerak serentak seluruh Malaysia supaya perasuan bahawa negeri-negeri di Malaysia ini tidak ada berbeza-bebeza di antara satu sama lain dan dapat berjalan dengan baik. Sekiranya ada perbezaan semacam ini mungkin suasana yang kita hendak timbulkan itu tidak akan dapat dilaksanakan. Tetapi sepertimana saya telah katakan tadi, mungkin ada sebab-sebab yang menasabah, mungkin ada sebab-sebab Undang-undang Perlembagaan yang mana memerlukan keadaan semacam ini yang mana Sabah dan Sarawak diasingkan daripada negeri-negeri Malaysia Barat ini.

Perkara yang ketiga, yang saya hendak sentuh ialah berkenaan dengan berkuatkuasanya Bahagian baru IIa dan IIb mengikut Rang Undang-undang ini. Bahagian baru IIa dan IIb ini akan berkuatkuasa 5 tahun, bermakna yang ada sekarang ini berlanjutan dan apa yang kita hendak tujukan ini hanya akan terlaksana pada masa 5 tahun yang akan datang. Jadi masa 5 tahun ini amat lama sangat kerana bermacam-macam boleh berlaku di dalam masa 5 tahun. Apa yang saya khuatir ialah 5 tahun daripada sekarang mungkin Rang Undang-undang ini sudah tidak lagi sejajar dan selaras dengan keadaan yang ada, jadi terpaksa pula kita membuat satu pindaan yang baru dan berkuatkuasa 5 tahun lagi. Jadi kita sentiasa di belakang, sentiasa tidak mengikut perkembangan itu, in-step, tidak selaras, tidak separas dengan perkembangan dan dengan masalah yang hendak diatasi ini. Sekiranya masalah itu

ada sekarang, maka masalah itu hendaklah diatasi pada masa sekarang.

Saya yakin dan percaya bahawa masalah yang ada yang telahpun dicuba untuk diatasi di dalam Rang Undang-undang ini seperti hendak diadakan pendaftaran kapal-kapal dan sebagainya kita berkehendak supaya kapal-kapal didaftarkan supaya banyak lagi warganegara Malaysia mempunyai kapal-kapal. Ini masalahnya dan ini perkara yang kita hendak atasi, jadi mengapakah kita hendak tunggu 5 tahun, perkara-perkara yang ada di dalam Rang Undang-undang ini baru-lah boleh mendaratkan kesan. Mengapa 5 tahun? Tidak bolehkah dalam setahun atau dua ataupun tiga tahun. 3 tahun pun rasa saya begitu lama juga, apatah lagi 5 tahun. 5 tahun bermakna satu pilihanraya umum, begitu panjang masanya. Saya fikir 5 tahun ini kurang menasabah untuk memberi kesan yang baik dapat kita perolehi daripada Rang Undang-undang yang ada di hadapan kita ini. Saya bukan tidak bersetuju dengan Rang Undang-undang ini, saya amat bersetuju dan kerana itulah saya merayu supaya Bahagian baru IIa dan IIb ini kesannya jangan kita tunggu sehingga 5 tahun. Biarlah dapat peruntukan-peruntukan di bawah Bahagian baru IIa dan IIb ini kesan-kesannya diperolehi, dilihat dan dinikmati sekurang-kurangnya tidak lewat daripada 3 tahun dan janganlah 5 tahun sepertimana yang terkandung di dalam Fasal 4, Rang Undang-undang ini.

Saya sungguh-sungguh berharap bahawa Yang Berhormat Timbalan Menteri yang berkenaan akan sudi menimbangkan rayuan ini demi kepentingan matlamat yang kita hendak tuju.

(Tuan (Timbalan) Yang di-Pertua *mempergunakan Mesyuarat*)

3.35 ptg.

Tuan Mohd. Ali bin M. Shariff: Tuan Yang di-Pertua, saya bagi pihak Menteri Perhubungan mengucapkan berbilang-banyak terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah memberikan pandangan-pandangan, cadangan-cadangan yang dianggap besar dan berguna, berfaedah kepada Kementerian ini dalam usaha melaksanakan Rang Undang-undang ini.

Walau bagaimanapun, suka saya menjelaskan secara umum pandangan-pandangan yang telah diberikan oleh Ahli-ahli Yang

Berhormat bahawa sebagaimana yang telah saya ucapkan dalam ucapan saya pada masa mengemukakan Rang Undang-undang ini adalah menjadi satu tujuan besar Kementerian ini yang telah mengadakan pindaan undang-undang ini dengan tujuan hendak membolehkan dan memberikan kesempatan kepada rakyat negeri ini sendiri mengambil bahagian yang lebih besar dan lebih penting dalam perusahaan perkapalan di Malaysia ini sendiri, terutama sekali dalam usaha-usaha untuk memenuhi kehendak-kehendak Dasar Ekonomi Baru.

Apa yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Parit yang membayangkan seberapa boleh segala barang-barang kargo, baik kargo pukal dan seumpamanya haruslah diberi hak untuk menjalankan perdagangan ini kepada syarikat-syarikat perkapalan rakyat negeri ini yang mempunyai penyertaan bumiputra dalam syarikat-syarikat itu. Sukalah saya menyatakan memang inilah menjadi tujuan yang penting kepada pindaan Rang Undang-undang ini. Memanglah setelah memandangkan kepentingan negara dan rakyat dan kepentingan penyertaan bumiputra dalam bidang-bidang ekonomi maka Kementerian ini mengambil daya utama dan daya usaha meminda Undang-undang ini untuk membolehkan penyertaan rakyat negeri ini dan bumiputra dalam bidang perdagangan perkapalan ini.

Kita memang sedar bahawa Undang-undang ini sebagaimana yang telah disebutkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Batu Pahat bahawa "British Navigation Act" umpamanya, telah beratus-ratus tahun diadakan tetapi oleh kerana kita sendiri menyedari kemampuan kita setelah kita memandangkan bahawa pelaburan dalam perdagangan dan perkapalan ini bukanlah satu pelaburan yang kecil. Maka memandangkan kemampuan-kemampuan kita pada masa-masa yang telah lepas sebelum dapat kita akui bahawa kita mempunyai kemampuan yang secukupnya maka mungkin oleh kerana itulah Undang-undang yang asal itu tidak dipinda tetapi setelah kita memandangkan perkembangan-perkembangan, kemajuan di tanahair kita sekarang ini bahawa kemampuan-kemampuan rakyat negeri ini dan kemampuan-kemampuan dan kesanggupan bumiputra juga telah membayangkan keadaan yang agak cerah, maka itulah sebab-sebabnya Undang-undang ini dipinda.

Tuan Yang di-Pertua, ada beberapa perkara yang disentuh mengenai kedudukan Pengarah dan seumpamanya, sukaiah saya menjelaskan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat bahawa masalah ini telahpun dijelaskan dalam Rang Undang-undang ini dan di antara perkara-perkara lain yang diperlukan itu akan tentulah dapat ditimbang oleh Badan Pelesenan Perkapalan Tempatan ini apabila badan itu akan menjalankan tugasnya.

Berhubung dengan apa yang diragukan oleh Ahli Yang Berhormat dari Kuala Lumpur Bandar dan dari Sepang mengenai perkara Fasal 4 (1), Statutory Provision untuk kapal yang telah didaftarkan boleh dianggap pendaftaran selama 5 tahun sebelum berdaftar semula. Saya berharap Ahli Yang Berhormat itu tidaklah salah faham bahawa yang kita maksudkan kapal itu dianggap telah didaftarkan tetapi bukanlah bererti ia telah layak menjalankan domestic shipping kerana apabila syarikat-syarikat seperti itu hendak menjalankan domestic shipping, syarikat-syarikat tersebut perlulah mendapatkan lesen dari Badan Pelesenan Perkapalan dan Badan Pelesenan Perkapalan ini tentulah akan menentukan syarat-syarat sebagaimana kehendak-kehendak dan tujuan-tujuan pindaan Undang-undang ini.

Sekianlah sahaja, Tuan Yang di-Pertua, yang dapat saya jelaskan. Selain daripada itu saya sendiri mengaku akan mengambil perhatian di atas beberapa perkara yang dibayangkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat.

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 (Timbalan) Yang di-Pertua *mempengerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 4 diperintahkan menjadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Jadual diperintahkan menjadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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