

Jilid II
Bil. 15



Hari Rabu
1hb Ogos, 1984

MALAYSIA

PENYATA RASMI PARLIMEN
PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN NEGARA
SENATE

PARLIMEN KEENAM
Sixth Parliament

PENGGAL KEDUA
Second Session

KANDUNGANNYA

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN
[Ruang 1905]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan [Ruang 1960]

**Rang Undang-undang Mahkluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan
Berbahaya (Pindaan) [Ruang 2013]**

MALAYSIA

PARLIMEN KEENAM – DEWAN NEGARA

Penyata Rasmi Parlimen

PENGGAL YANG KEDUA

AHLI-AHLI DEWAN NEGARA

- Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, TAN SRI ISMAIL KHAN, P.S.M., P.N.B.S., B.K.T., P.P.T. (Dilantik)
- .. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, DR MOHAMAD YUSOF BIN HAJI MOHAMAD NOOR, J.M.N., S.M.T., P.P.T. (Dilantik)
- .. Timbalan Yang di-Pertua, TAN SRI DATO SULAIMAN BIN NINAM SHAH, P.S.M., S.P.M.J., S.S.I.J., J.M.N., B.S.I., P.I.S., J.P. (Dilantik)
- .. Lt. Kol. (B) ABDUL HAMID BIN IBRAHIM, S.M.S., K.M.N., P.I.S. (Dilantik)
- .. TUAN HAJI ABDUL JALIL BIN ABDUL RAHMAN, A.M.N., P.J.K., J.P. (Dilantik)
- .. TUAN HAJI ABDUL RAZAK BIN HAJI ABU SAMAH, A.M.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. TUAN HAJI ABDUL WAHAB BIN HAJI ABU BAKAR, A.M.N. (Dilantik)
- .. TOH MUDA DR ABDULLAH FADZIL BIN CHE WAN, P.C.M. (Dilantik)
- .. TUAN AHMAD BIN OTHMAN, B.M.S., A.M.K., A.M.N., P.J.K. (Kedah)
- .. ABANG HAJI AHMAD URAI BIN DATU HAKIM ABANG HAJI MOHIDEEN (Sarawak)
- .. TUAN ALEXANDER Y. L. LEE (Dilantik)
- .. TUAN HAJI ARIFFIN BIN HAJI SALLEH, K.M.N., S.M.K. (Dilantik)
- .. TUAN BASHARON BIN HANAPIAH (Dilantik)
- .. TUAN FADZIL BIN MAHMOOD, A.M.N., P.P.N., P.J.K. (Perlis)
- .. DATO S. GOVINDARAJ, D.P.M.S., K.M.N., P.P.N., P.P.T., J.P. (Dilantik)
- .. PUAN HAJIAH HABIBAH BINTI ABDUL GHANI, K.M.N., A.M.P., A.M.N., P.J.K. (Pahang)
- .. PUAN HAFSAH BINTI OTHMAN (Dilantik)
- .. PUAN HASNAH BINTI HAJI MOHD. KASIM (*α* HASNAH FATIMAH BINTI HAJI MOHD. KASIM, A.M.N., P.P.N., P.J.K. (Trengganu)
- .. TUAN HASSAN BIN NAM (Dilantik)
- .. TUAN IBRAHIM BIN SALLEH, A.M.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. DATUK ISHAK BIN ABDUL RAHMAN, D.S.P.N., A.M.N., P.J.K. (Pulau Pinang)
- .. TUAN JAAFAR BIN HARUN (Dilantik)
- .. DATUK JAMES BERNARD WILLIE, P.G.D.K. (Sabah)
- .. PUAN SRI JANAKI ATHI NAHAPPAN, A.M.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. TUAN R. M. JASNI, B.K. (Dilantik)

Yang Berhormat TUAN KEE YONG WEE (Wilayah Persekutuan)

- .. TUAN KENNETH KENYAN ANAK TEMENGGONG KOH, K.M.N., J.B.S. (Sarawak)
- .. DATO KHOO KAY POR, D.M.P.N., J.M.N., J.P. (Pulau Pinang)
- .. TUAN K. KUMARAN, K.M.N., P.M.P., P.P.T., J.P. (Dilantik)
- .. TUAN HAJI LATIP BIN HAJI DRIS, P.B.S. (Dilantik)
- .. TUAN LIM KEAN SIEW (Dilantik)
- .. CIK LIM SEAN LEAN (*a* LIM HIANG NAI, K.M.N. (Dilantik)
- .. DATUK LOH FOOK YEN, D.S.I.J., P.P.N., P.I.S. (Dilantik)
- .. TUAN LOO SWEE MOK, A.M.N., P.P.N. (Pahang)
- .. TUAN HAJI MOHAMED BIN YAHYA, P.I.S., B.S.I., A.M.N. (Johor)
- .. DATUK HAJI MOHD. DIN BIN JAAFAR, P.G.D.K., A.D.K., B.K. (Dilantik)
- .. TUAN MOHD. NOOR BIN BEDAH, P.J.K., P.J.B. (Perlis)
- .. TUAN MOHD. YUSOFF BIN KASSIM (Perak)
- .. TUAN NASIR BIN HAJI MANAP, A.M.N., P.J.K. (Melaka)
- .. PUAN NEN ABIDAH BINTI ABDULLAH, A.M.N., P.P.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. TUAN NG AH POI, P.P.N., J.P. (Melaka)
- .. TUAN PARAMJIT SINGH (Dilantik)
- .. DATO G. PASAMANICKAM, S.P.M.J., D.P.M.J., D.S.I.J., P.I.S., B.S.I., J.S.M., A.M.N., J.P. (Dilantik)
- .. PUAN ROKIAH (*a* MAIMUN BINTI ZAINUDDIN, A.M.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. TUAN SALLEH BIN KASSIM, A.M.T., A.M.N., P.J.K. (Trengganu)
- .. TAN SRI C. SELVARAJAH, P.S.M. (Dilantik)
- .. TUAN HAJI SHAHAROM BIN HAJI MAASOM, A.M.N., P.J.K. (Dilantik)
- .. TUAN STEPHEN TIMOTHY WAN ULLOK (Dilantik)
- .. TUAN TAN CHANG SOONG, A.M.N. (Dilantik)
- .. TUAN TAY CHEE KING, K.M.N., B.S.I., P.I.S., A.M.N., J.P. (Johor)
- .. TUAN D. P. VIJANDRAN (Dilantik)
- .. TUAN WONG YAU KET (Sabah)
- .. DATO HAJI ZAKARIA BIN HAJI YAHYA (Selangor)

DEWAN NEGARA

PEGAWAI-PEGAWAI KANAN

Setiausaha Dewan Negara: Haji Ahmad Hasmuni bin Haji Hussein.

Ketua Penolong Setiausaha: Haji Mohd. Salleh bin Abu Bakar.

Penolong Setiausaha: Ghazali bin Haji Abdul Hamid.

Penolong Setiausaha: Abdullah bin Abdul Wahab.

BAHAGIAN PENYATA RASMI PARLIMEN

Penyunting Kanan: Yahya Manap.

Penyunting: P. B. Menon.

Penyunting: Haji Osman bin Sidik.

Pemberita-pemberita:

N. Ramaswamy.

Louis Yeoh Sim Ngoh.

Haji Abdul Rahman bin Haji Abu Samah.

Suhor bin Husin.

Amran bin Ahmad.

Mohd. Saleh bin Mohd. Yusof.

Puan Kong Yooi Thong.

Juliah binti Awam.

Supiah binti Dewak.

Ismail bin Hassan.

Shamsiah binti Mohd. Yusof.

Hajjah Kalsom binti Ghazali.

Mohamed bin Osman.

Norishah binti Mohd. Thani.

BENTARA MESYUARAT

Mejar (B) Haji Ahmad bin Buntu.

MALAYSIA

DEWAN NEGARA

Rabu, 1hb Ogos, 1984

Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.30 petang

DOA

*(Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat)*JAWAPAN-JAWAPAN
MULUT BAGI
PERTANYAAN-
PERTANYAANPROJEK PERUMAHAN-
PENYEDIAAN TAPAK
PERKUBURAN

1. Puan Hajjah Hafsah binti Osman minta Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan menyatakan sama ada pihak Kementerian telah mengenakan sebarang syarat atau peraturan kepada pemaju-pemaju perumahan agar menyediakan kawasan perkuburan Islam di tiap-tiap projek perumahan yang mereka dirikan.

Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan (Puan Napsiah binti Omar): Tuan Yang di-Pertua, Kementerian saya tidak ada mengenakan apa-apa syarat atau peraturan kepada pemaju-pemaju perumahan bagi menyediakan kawasan perkuburan Islam di tiap-tiap projek perumahan yang didirikan dan tidak bercadang untuk berbuat demikian kerana tanggungjawab perancangan dan penyediaan untuk perkuburan Islam adalah bidang kuasa Kerajaan Negeri. Di Wilayah Persekutuan tanggungjawab itu pula adalah terletak di bawah Kementerian Wilayah Persekutuan.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Kubur ini adalah penting bagi manusia. Saya ingin bertanya adakah Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan mengarahkan tiap-tiap kawasan perumahan iaitu kawasan-kawasan bandar baru yang akan wujud kerana kita di dalam pelaksanaan mewujudkan negara kita, adakah diwajibkan menyediakan tapak perkuburan di masa-masa akan datang. Kerana buat masa ini pekan-pekan baru yang diwujudkan tanpa tapak perkuburan maka akibatnya mereka terpaksa pergi berbatu-batu membawa jenazah atau mayat untuk dikuburkan.

Puan Napsiah binti Omar: Tuan Yang di-Pertua, sepertimana yang saya sebutkan tadi memanglah ini di bawah bidang kuasa Kerajaan Negeri dan Pegawai Perancangan Negeri memang ada membuat peruntukan bukan sahaja tanah perkuburan bagi orang Islam begitu juga bagi kemudahan-kemudahan yang lain seperti tempat sekolah, tempat bomba, tempat klinik dan sebagainya.

MAJUIKAN-SISTEM
PERIKANAN LAUT DALAM

2. Tuan D. P. Vijandran minta Menteri Pertanian menyatakan sama ada beliau berpuas hati dengan kemajuan yang telah dicapai oleh Majuikan dan sama ada Kementerian ada rancangan untuk mengadakan sistem perikanan laut dalam (deep sea fishing); jika ya, bila dan jika tidak, mengapa.

Timbalan Menteri Pertanian (Dr. Goh Cheng Teik): Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pertanian berpuas hati dengan kemajuan yang dicapai oleh Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM). Sungguhpun demikian, Kementerian akan memperkemas dan memperkukuhkan lagi peranan LKIM supaya dapat memberi sumbangan yang lebih bermakna dalam mengurangkan kemiskinan di kalangan nelayan.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, LKIM tidak lagi mengadakan aktiviti penangkapan ikan secara langsung. Suka juga dimaklumkan bahawa Kementerian memang telah merancang sistem penerokaan sumber laut dalam dan LKIM akan menggalakkan Persatuan-persatuan Nelayan secara usaha sama dengan pihak swasta menjalankan aktiviti-aktiviti tersebut.

Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar: Soalan tambahan. Saya suka bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri berkenaan bahawa ada laporan mengatakan Malaysia masih lagi mengimpor ikan daripada negara jiran kita Thailand dan dianggarkan mengikut laporan tersebut, iaitu Malaysia sekurang-kurangnya membelanjakan sebanyak \$60 juta untuk membeli ikan daripada negara jiran kita. Jadi di mana kebenarannya yang MAJUIKAN ini telahpun mencapai kemajuan dan dapat membekalkan secukupnya ikan bagi keperluan negara ini. Sedangkan Malaysia mempunyai kawasan laut dalam yang begitu luas. Jadi saya tidak yakin sejauh mana kebenaran ini, Tuan Yang di-Pertua. Apakah benar atau tidak bahawa Malaysia masih mengimport ikan-ikan daripada negara jiran kita iaitu Thailand.

Dr. Goh Cheng Teik: Tuan Yang di-Pertua, memanglah benar bahawa Malaysia masih mengimport ikan dari negeri jiran seperti negeri Thailand. Apa yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat itu tidak boleh dinafikan di dalam laut dalam ada sumber-sumber ikan. Dan dasar Kerajaan sekarang ialah menggalakkan sektor swasta,

termasuklah Persatuan-persatuan Nelayan dan pemodal-pemodal swasta supaya bekerjasama dan mengeksploitasikan sumber laut di dalam laut dalam. Misalnya di dalam Laut China Selatan, termasuklah laut Sabah dan Sarawak sumber-sumber ikan masih ada dan patutlah dieksploitasikan oleh pihak swasta.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Soalan tambahan. Saya mendapat tahu iaitu satu sindiket yang mana ikan yang ditangkap di laut sungguhpun kita mengimport daripada negeri lain tetapi ikan-ikan kita terutama sekali udang dan sotong apa yang saya dapat tahu diambil, dibeli oleh kapal-kapal asing di tengah-tengah laut. Adakah Lembaga Kemajuan Ikan tahu dan jika tahu adakah tindakan diambil kepada mereka.

Dr. Goh Cheng Teik: Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pertanian tidak sedar akan tetapi sekiranya Ahli-ahli Yang Berhormat ada maklumat-maklumat yang tepat bolehlah berhubung dengan Kementerian untuk perhatian dan tindakan.

Tuan Ahmad bin Othman: Saya ingin bertanya adakah Timbalan Menteri sedar bahawa tukun-tukun tiruan yang dibuat daripada tayar-tayar lori itu tidak mendapat kejayaan dan penghasilan kepada nelayan-nelayan tempatan dan jika sedar, apakah langkah pihak Kementerian ataupun Menteri untuk mewujudkan rancangan-rancangan lain supaya menambahkan pendapatan kepada nelayan-nelayan di laut.

Dr. Goh Cheng Teik: Tuan Yang di-Pertua, saya rasa hairan sedikit mendengar apa yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat itu bahawa tukun-tukun tiruan tidak mencapai kejayaan. Sebenarnya mengikut kajian yang dibuat oleh Bahagian Penyelidikan Jabatan Perikanan tukun-tukun tiruan telah berjaya mencapai tujuannya dan ikan-ikan suka bermain di sekeliling tukun-tukun tiruan dan

tangkapan di kawasan tersebut telah bertambah.

LPN TELUK INTAN – PEMBELIAN PADI PETANI

3. Puan Nen Abidah binti Haji Abdullah minta Menteri Perusahaan Awam menyatakan sama ada beliau sedar bahawa pada musim padi pertama dalam tahun 1984 LPN Teluk Intan tidak mahu membeli padi dari petani-petani tetapi sebaliknya telah mengarahkan petani-petani ini supaya menjualkan padi mereka ke kilang di Sungai Manik; jika ya, adakah Kerajaan berhasrat untuk menswastakan LPN.

Menteri Perusahaan Awam (Datin Paduka Rafidah Aziz): Tuan Yang di-Pertua, adalah tidak benar yang LPN tidak membeli padi pada musim pertama tahun 1984 di Teluk Intan.

Musim pertama penuaian adalah daripada bulan Januari hingga bulan Jun dan dalam tempoh itu Kompleks LPN Teluk Intan telah membeli 990 tan metrik padi. Oleh kerana kekurangan keupayaan pengeringan di Kompleks Teluk Intan itu pesawah-pesawah juga digalakkan menjualkan padi mereka ke Kompleks LPN yang baru iaitu di Labu Kubung yang telah siap dibina pada akhir tahun 1983.

Mengenai musim penuaian kedua yang akan datang kerjasama petani-petani adalah diminta supaya tidak membawa padi mereka ke Kompleks Teluk Intan kerana Kompleks tersebut akan dibaiki. Petani-petani adalah dinasihatkan supaya membawa padi masing-masing ke Kompleks LPN Labu Kubung yang berkeupayaan mengendalikan semua padi bagi kawasan tersebut.

Mengenai penswastan LPN Kerajaan tidak ada cadangan untuk berbuat demikian.

GURU BESAR PEREMPUAN DI SEKOLAH RENDAH/MENENGAH

4. Puan Habibah binti Abdul Ghani minta Menteri Pelajaran menyatakan peratus guru-guru besar di sekolah-sekolah Menengah ataupun Rendah yang terdiri daripada guru-guru wanita; dan sama ada kenaikan pangkat kepada guru-guru besar ini diberi peluang yang sama kepada guru-guru wanita mengikut kelayakan.

Timbalan Menteri Pelajaran (Tuan Bujang bin Haji Ulis): Tuan Yang di-Pertua, dari jumlah jawatan guru besar di sekolah-sekolah menengah terdapat sebanyak 4.8% terdiri dari guru-guru besar wanita manakala di sekolah rendah pula bilangannya adalah 7.3%.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat juga dalam mempertimbangkan kenaikan pangkat bagi guru-guru dalam semua kategori Kementerian Pelajaran memberi pertimbangan yang sama tanpa mengira sama ada guru-guru berkenaan adalah guru-guru lelaki ataupun guru-guru perempuan. Dalam Perkhidmatan Pelajaran perkara kenaikan pangkat bergantung kepada jawatan-jawatan yang diadakan di dalam perkhidmatan itu. Dalam sebarang urusan kenaikan pangkat yang diadakan oleh Kementerian Pelajaran kriteria yang digunakan atas calon-calon adalah berpandukan kepada Perintah Am Bab A dan lain-lain pekelilingan yang berkaitan dengan tatacara kenaikan pangkat.

Tuan Yang di-Pertua, kenaikan pangkat seseorang Pegawai Perkhidmatan Pelajaran itu adalah semata-mata atas kebolehan, kecekapan, sifat-sifat peribadi, kelulusan serta pengalaman yang sesuai dengan jawatan yang hendak diisi.

Kekananan dalam jawatan-jawatan hanya diambil kira apabila dua atau lebih pegawai didapati mempunyai kebolehan yang sama.

Satu faktor yang penting yang harus ada ialah kekosongan jawatan kenaikan pangkat dan bilangan pegawai yang layak untuk ditempatkan ke jawatan tersebut. Dengan yang demikian, nisbah kekosongan jawatan dengan bilangan pegawai yang layak dinaikkan pangkat dijadikan perkiraan.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Tuan Yang di-pertua, benarkah ada setengah pendapat yang mengatakan bahawa guru-guru di kalangan guru-guru besar wanita ini bersikap lebih cerewet di dalam perkhidmatannya dan sehingga menimbulkan keadaan kurang senang di kalangan guru-guru lelaki yang di bawah jagaannya.

Tuan Bujang bin Haji Ulis: Tuan Yang di-Pertua, ini mungkin berita yang diterima oleh Ahli Yang Berhormat tetapi setakat ini saya belum menerima berita macam itu, jadi tidak betullah.

Puan Rokiah binti Zainuddin: Soalan tambahan. Saya ingin tahu adakah atau tidak sekolah-sekolah yang mempunyai murid-murid perempuan sekolah rendah dan menengah yang guru besarnya terdiri daripada guru-guru lelaki.

Soalan kedua, adakah Kementerian Pelajaran mempunyai rancangan hendak menambahkan peratus guru-guru besar perempuan sekolah rendah dan menengah.

Tuan Haji Bujang bin Haji Ulis: Tuan Yang di-Pertua, memang ada kerana ini sebagaimana saya perkatkan tadi memanglah kita memberi tugas ini berasaskan kepada kebolehan dan sebagainya dan tidaklah menjadi satu perkara yang ganjil yang seorang guru lelaki itu menjadi guru besar di sekolah di mana murid-muridnya wanita.

Untuk menjawab soalan yang kedua, memanglah Kerajaan atau Kementerian sentiasa mengasaskan kenaikan pangkat ini kepada faktor-faktor yang sama juga dikenakan kepada sama ada lelaki ataupun perempuan dan ini

bererti kemungkinan untuk naik pangkat bagi yang perempuan pun sama peluangnya dengan lelaki.

MAS-HAK MENDARAT KELIMA DI LONDON

5. Tuan Mohd Yusoff bin Kassim minta Menteri Pengangkutan menyatakan langkah-langkah yang boleh diambil oleh Kerajaan mengenai hak mendarat kelima di London oleh MAS yang tidak diberikan oleh Kerajaan British dan nyatakan mengapa Kerajaan kita seolah-olah tidak ada langsung kuasa untuk berunding dengan Kerajaan British dan sama ada benar bahawa Kerajaan Singapura seolah-olah berpakat dengan Kerajaan British untuk mensabotaj Kerajaan Malaysia.

Menteri Pengangkutan (Tan Sri Chong Hon Nyan): Tuan Yang di-Pertua, hak untuk mengadakan penerbangan dan mengangkut trafik di antara Malaysia dengan United Kingdom adalah tertakluk kepada persetujuan-persetujuan yang dibuat di bawah perjanjian udara di antara kedua buah negara. Peraturan penerbangan di bawah perjanjian ini adalah berasaskan kepada formula yang membolehkan MAS atau British Airways mengadakan pertambahan penerbangan dengan teratur dan berperingkat dengan mengambil kira kedudukan trafik, permintaan pasaran dan kedudukan kapasiti syarikat-syarikat penerbangan yang berkenaan.

Ini bermakna pertambahan penerbangan oleh mana-mana syarikat penerbangan tersebut adalah dipertimbangkan mengikut formula yang telah dipersetujui di bawah perjanjian.

Malaysia telah memohon persetujuan Kerajaan British untuk MAS melaksanakan penerbangan yang kelima kerana mengikut perangkaan trafik daripada pihak Malaysia MAS telahpun dapat memenuhi syarat yang berasaskan kepada pencapaian peratus seat factor, dengan izin, yang ditetapkan. Bagaimanapun, pihak British

belum bersetuju dengan pendapat Malaysia ini. Oleh yang demikian, perkara ini perlu dirundingkan di antara kedua belah pihak dan Kerajaan masih dan akan terus berusaha untuk mendapat penyelesaian yang secepat mungkin.

Tuan Yang di-Pertua, baru-baru ini saya dapat peluang berjumpa dengan Menteri Pengangkutan British di United Kingdom dalam bulan Julai ini dan telah mengingatkan kepada beliau tentang hasrat Kerajaan atas masalah ini dan beliau telah memberi satu jaminan kepada saya bahawa beliau akan meneliti perkara ini juga.

Berhubung dengan pertanyaan sama ada Kerajaan Singapura mempunyai pakatan dengan Kerajaan British, saya tidaklah dapat membuat apa-apa pandangan mengenainya kerana perkara ini hanyalah dibuat oleh laporan akhbar.

Perkhidmatan udara di antara Singapura dan United Kingdom adalah di bawah perjanjian udara yang berasingan di antara Kerajaan Singapura dan Kerajaan British dan Malaysia tidak terlibat dalam perjanjian tersebut.

Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar: Tuan Yang di-Pertua, saya suka bertanya kepada Menteri Pengangkutan jika sekiranya kegagalan terdapat antara MAS dan juga British Airways yang mana Kerajaan Britain tidak membenarkan hak mendarat yang kelima kepada Sistem Penerbangan Malaysia, adakah ini kerana berpunca daripada tindakan balas daripada British Airways kerana Malaysia pada suatu ketika tidak membenarkan pesawat Concord yang dipunyai oleh British Airways dan Singapura Airlines yang menggunakan ruang angkasa Malaysia. Adakah ini salah satu mungkin menjadi punca.

Kedua, jika sekiranya MAS diberikan satu lagi hak mendarat di London, adakah ini akan dianggap oleh British

Airways mereka akan kekurangan penumpang disebabkan kerana satu laporan bulan lalu yang menyatakan makanan yang beracun terdapat di pesawat British Airways.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, soalan sama ada masalah ini berkaitan dengan penerbangan Concorde dahulu tidak timbul sekarang ini, oleh kerana British Airways sendiri telah menamatkan perkhidmatan Concorde dari United Kingdom ke Singapura. Sama ada penerbangan ke-5 jika didapati boleh menjejaskan perkhidmatan BA ataupun tidak, itulah satu faktor yang kami pun telah menyedari, oleh kerana dalam perjanjian yang sedang ada kedua-dua pihak iaitu MAS dan BA mesti mencapai satu seat factor 67% sebelum satu penerbangan tambahan dibenarkan, dan inilah satu masalah yang dihadapi oleh MAS dan Malaysia sekarang ini, oleh kerana perangkaan sama ada 67% telah dicapai, ini menjadi satu soal teknikal yang sedang dirundingkan di antara Malaysia dan Britain.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mendapat penjelasan lagi daripada pihak Yang Berhormat Menteri. Apakah di dalam rundingan-rundingan Kerajaan kita dengan Kerajaan British terhadap perjanjian penerbangan dan menambah penerbangan kita MAS ke London ini kita sudah di 'knocked out' oleh rakan kita daripada Singapura?

Tuan Yang di-Pertua, adakah pihak Kerajaan kita tidak mengingatkan kepada pihak Kerajaan British bahawa mereka telah mengaut keuntungan yang berlebihan dan berlipatganda ketika mereka menjajah negeri ini beratus-ratus tahun? Adakah tidak pihak British mahu menimbangkan sebagai membalas jasa dan balas budi di atas budibai kita sejak beratus tahun sebagai anak jajahannya? Ini patut kita kenang kembali dengan penuh diplomasi

supaya Kerajaan British dapat menimbang balik terhadap rayuan kita ini.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, memang Kerajaan British sedar tentang sejarah Malaysia dan Singapura dan perjanjian Singapura dengan British itu adalah satu perkara yang lain, tidak timbul dalam rundingan kita dengan British. Memang ada masalah-masalah seperti the balance of trade, imbalan Service Account dan sebagainya, faktor-faktor ekonomi telah ditimbulkan juga dalam perundingan ini, tetapi perkara yang ada sekarang ini ialah supaya kita menentukan perangkaan sahaja. Ini satu masalah teknikal agaknya dan kita akan terus mengadakan perundingan supaya dapat mencapai satu keputusan yang sesuai.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Dalam soal penerbangan dan sebagainya, Kerajaan negara kita ini selalu sangat dipermain-mainkan oleh negara-negara besar.

Berhubung dengan penerbangan ini tidak lama dahulu kita telah bertelingkah sedikit dengan Korea mengenai dengan penerbangan tambahan kita ke Korea, telah begitu lama tolak ansur-tolak ansur, tetapi mereka hendakkan satu projek di dalam negara kita ini, kalau hendak diberi satu penerbangan lagi di Korea. Sekarang pula kita pergi ke British Airways juga berkehendakkan cara-cara yang lain. Oleh itu dalam keadaan ini negara kita sebagai telah merdeka ada satu jalan yang lain, kita juga ada bahan-bahan untuk menahan mereka itu umpamanya getah, bijih dan sebagainya, kerana nampaknya kita ini terlampau memberi kepada mereka, tetapi mereka tidak mahu memberi kepada kita, mereka juga tidak mahu menerima kasih kepada kita. Oleh itu apakah tindakan Kerajaan kita supaya mereka ini jangan lagi dipermain-mainkan negara kita ini dengan sewenang-wenang?

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, memang dalam perundingan

seperti ini faktor-faktor ekonomi, politik dan sebagainya akan dibangkitkan juga. Tetapi ini satu strategi yang barangkali saya tidak harus memberitahu, oleh kerana perundingan sedang dijalankan dan taktik-taktik seperti yang disyorkan oleh Ahli Yang Berhormat itu sedang diambil ingatan juga.

MAS – PERKHIDMATAN PENERBANGAN

6. Dato' G. Pasamanickam minta Menteri Pengangkutan menyatakan sama ada beliau sedar bahawa Penerbangan Swiss telah menyediakan "Susu Cair" di dalam kotak plastik bagi penumpang-penumpang tetapi MAS masih membekalkan susu tepung untuk para penumpangnya; jika sedar sama ada pihak berkenaan berhasrat untuk mengikut tauladan penerbangan Swiss.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, seperti Yang Berhormat sedia maklum, Kementerian Pengangkutan dan MAS juga sentiasa memberi perhatian kepada perkhidmatan dalam penerbangannya ataupun, dengan izin, Inflight Service, bagi menentukan bahawa perkhidmatan tersebut mempunyai taraf dan mutu yang setanding dengan syarikat-syarikat penerbangan antarabangsa yang lain. Dalam hal ini MAS sentiasa mengkaji segala teguran-teguran atau cadangan-cadangan dari penumpang-penumpang dan orang-orang awam. Sekiranya teguran atau cadangan itu didapati sesuai ianya akan diperkenalkan di dalam penerbangan MAS untuk memperbaiki lagi mutu perkhidmatannya.

Cadangan Yang Berhormat supaya MAS menyediakan susu cair di dalam kotak plastik sedang dipertimbangkan dan sekiranya cadangan itu didapati sesuai ataupun feasible dari semua segi ia akan diperkenalkan di dalam penerbangan MAS.

Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin bertanya sedikit sahaja dalam soal susu ini. Penerbangan Singapura dan juga Japanese Airlines memang menyediakan susu cair, tetapi saya suka bertanya kepada Menteri yang berkenaan berapa banyakkah kandungan khasiat susu tepung dan susu cair ini? Itu sahaja, Tuan Yang di-Pertua.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, barangkali soalan itu lebih baik dikemukakan kepada rakan saya di sebelah saya ini, oleh kerana tentang soal khasiat dan sebagainya Menteri Kesihatan lebih tahu daripada Menteri Pengangkutan. Tetapi apa yang saya boleh katakan di sini ialah mutu makanan yang dihidangkan di dalam semua penerbangan MAS sentiasa dikaji oleh kerana MAS tidak hendak menghidangkan makanan yang tidak bermutu ataupun tidak ada zat atau tidak berfaedah kepada penumpang-penumpangnya.

Tuan Ahmad bin Othman: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mendapat tahu daripada Yang Berhormat Menteri, adakah beliau sedar bahawa Sistem Penerbangan MAS iaitu di dalam jadual penerbangan di dalam negeri di masa-masa ke belakangan ini tidak mengikut jadual yang telah ditetapkan? Adakah ini oleh kerana pesawat MAS ini sudah lama ataupun pentadbiran MAS ini kurang cekap, selalu sahaja jadualnya tidak mengikut waktu sepertimana yang telah ditetapkan oleh pihak Sistem Penerbangan MAS?

Tan Sri Chong Hon Nyan: Tuan Yang di-Pertua, soalan ini sudah lari dari susu cair (*Ketawa*), tetapi tidak apalah jikalau izinkan saya memberi sedikit jawapan. Memang menjadi satu tanggungjawab MAS dan Kementerian supaya sentiasa menjaga tentang punctualitynya ataupun mereka menggunakan satu perkataan 'despatch time' di mana kapal terbang itu bertolak dari

satu lapangan terbang ke lapangan terbang yang lain. Tetapi kadangkalanya ada faktor-faktor yang tidak dapat dielakkan di mana pesawat-pesawat itu terlambat dan sebagainya.

Mengenai soalan sama ada pesawat itu masih boleh digunakan, barangkali Ahli Yang Berhormat menyentuh tentang Fokker Friendship yang telah lama digunakan oleh Sistem Penerbangan MAS. Saya diberitahu bahawa pesawat-pesawat ini masih boleh digunakan dan maintenance dan sebagainya sentiasa diadakan supaya pesawat-pesawat ini boleh memberi perkhidmatan yang sesuai.

DOKTOR MELETAKKAN JAWATAN

7. Tuan Ng Ah Poi minta Menteri Kesihatan menyatakan berapa ramai doktor-doktor yang telah meletak jawatan dalam tahun 1982 dan 1983, dan berapa ramai pula dalam tempoh yang sama Kementerian Kesihatan menerima doktor-doktor baru dan juga nyatakan sama ada pertambahan ini dapat memenuhi keperluan negara.

Menteri Kesihatan (Dato Chin Hon Ngian): Tuan Yang di-Pertua, bilangan pegawai perubatan yang meletak jawatan bagi tahun 1982 ialah seramai 222 orang dan bagi tahun 1983 pula ialah seramai 158 orang.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pihak Kementerian Kesihatan menerima doktor-doktor baru adalah seperti berikut:-

1982 – 238 orang
1983 – 399 ”

Selain dari itu, Kementerian Kesihatan juga telah menerima 35 orang doktor secara kontrak dari negara asing pada tahun 1983.

Kementerian ini masih mempunyai beberapa kekosongan jawatan di semua peringkat, tetapi adalah

diharapkan bahawa dengan beberapa insentif yang diberi kepada doktor-doktor dalam perkhidmatan mereka dan juga peningkatan jumlah yang diambil untuk mengikuti latihan perubatan di ketiga-tiga fakulti perubatan tempatan, keperluan kita akan dapat dipenuhi dalam masa-masa yang akan datang.

Tuan Wong Yau Ket: Soalan tambahan. Mengenai dengan perkara ini di dalam Negeri Sabah pada tempoh yang sama, bolehkah Menteri berkenaan menjelaskan, soalan pertama, berapa doktor Kerajaan di Negeri Sabah meletak jawatan.

Kedua, pada masa sekarang adakah mencukupi doktor di dalam perkhidmatan perubatan di negeri ini, termasuklah pakar-pakar masing-masing dan doktor lain supaya kesihatan orang ramai, khasnya di luar bandar adalah terjamin.

Dato Chin Hon Ngian: Tuan Yang di-Pertua, saya minta maaf tidak ada angka tentang Negeri Sabah, tetapi tentang mengisikan kekosongan-kekosongan bagi Negeri Sabah, sukacita saya di sini mengatakan bagi Negeri Sabah dan juga Sarawak satu angka yang lebih tinggi untuk doktor-doktor menjalankan tugas-tugas di sana jika dibandingkan dengan negeri-negeri di Semenanjung oleh kerana Negeri Sabah dan juga Sarawak adalah dianggap lebih mundur atas perkhidmatan perubatan ini.

Tuan Haji Abdul Jalil bin Abdul Rahman: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Saya berterima kasih kepada Menteri yang berkenaan telah memberi jawapan berhubung dengan ramainya doktor-doktor yang telah berhenti tahun 1982 dan 1983. Saya ingin tahu daripada Menteri berkenaan bahawa apakah punca sebab-sebab doktor-doktor ini berhenti daripada jawatannya, sama ada mereka buka perusahaan sendiri ataupun cukup tempoh khidmat atau sebagainya lagi yang menyebabkan ramai berhenti, terutama sekali dalam tahun 1982.

Dato Chin Hon Ngian: Tuan Yang di-Pertua, pada pendapat saya antara sebab-sebab adalah barangkali seperti berikut, mereka yang ingin mengamalkan practice sendiri di pihak swasta dan juga barangkali ada yang mereka meletakkan jawatan oleh kerana mereka hendak melanjutkan pelajaran mereka dan barangkali ada lain-lain sebab yang saya tidak dapat memberi di sini.

RAKYAT MALAYSIA KETURUNAN CINA MELAWAT CHINA

8. Tuan Basharon bin Hanapiah minta Menteri Luar Negeri menyatakan sama ada beliau sedar bahawa ada kedutaan Negeri China di luar negeri seperti di Hongkong, Korea dan lain-lain tempat lagi pernah dan biasa mengeluarkan permit-permit istimewa kepada rakyat Malaysia keturunan Cina untuk membolehkan mereka melawat ke Negeri China tanpa diketahui oleh Kerajaan kita; jika sedar, apakah tindakan beliau akan ambil berhubung dengan perkara tersebut.

Menteri Luar Negeri (Tengku Dato' Ahmad Rithauddeen Al-Haj): Tuan Yang di-Pertua, Wisma Putra menyedari bahawa terdapatnya kegiatan kedutaan-kedutaan China di seberang laut yang mengeluarkan permit-permit istimewa kepada rakyat Malaysia keturunan Cina untuk membolehkan mereka melawat ke Negeri China.

Pada bulan Disember, tahun lepas Yang Berhormat Tan Sri Ghazali, bekas Menteri Luar telah menuliskan surat kepada Menteri Luar China, Encik Wu Xuenquian untuk membangkitkan serta membantahkan terhadap pihak China tersebut. Sekali lagi perkara ini dibangkitkan apabila Menteri Luar China itu melawat ke Malaysia pada awal tahun ini dan juga semasa lawatan Yang Berhormat Bekas Menteri Luar ke China baru-baru ini. Kerajaan China telahpun memahami keadaan ini dan berjanji untuk mengambil tindakan

sewajarnya. Dalam masa yang sama Kerajaan kita telah mengambil langkah-langkah tertentu untuk menghalang perkara ini dari terus berlaku dengan menahankan pasport mereka yang telah melawat ke China tanpa mendapat terlebih dahulu kebenaran dari Kerajaan Malaysia.

PEMINDAHAN TEKNOLOGI

9. Tan Sri C. Selvarajah minta Perdana Menteri menyatakan apakah teknologi yang telah dipindahkan kepada rakyat Malaysia berhubung dengan kontrak-kontrak yang diberikan kepada kontraktor dan penyebutharga asing.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato Mohamed Khalil Yaakob): Tuan Yang di-Pertua, sukacita saya jelaskan bahawa perkara teknologi dan pemindahan teknologi meliputi bidang-bidang yang luas seperti teknologi perindustrian dan pembuatan, teknologi kejuruteraan dan teknologi dalam pengurusan projek dan binaan. Teknologi-teknologi yang dicontohkan di atas adalah satu proses yang dinamik dan berubah dari masa ke masa. Oleh itu, pemindahan teknologi adalah satu proses yang berterusan dan pencapaian kita dalam satu-satu teknologi tidak dapat diukur atau dinilai dalam bentuk angka, nisbah atau peratusan.

Dalam konteks teknologi kejuruteraan dan teknologi pengurusan dan binaan, hasil dari beberapa kontrak yang telah dan sedang dilaksanakan oleh kontraktor-kontraktor asing telah memberi pendedahan dan pengetahuan serta perolehan kepakaran oleh masyarakat kontraktor tempatan dan profesional tempatan khususnya bagi projek-projek besar dan projek-projek yang memerlukan kepakaran teknikal yang khusus.

Aspek-aspek lain yang telah dipelajari oleh kontraktor-kontraktor tempatan adalah berhubung dengan kawalan mutu kerja, penjadualan siap kerja mengikut perjanjian kontrak dan

penggunaan tenaga kerja mahir dan profesional dalam pengurusan projek.

Berhubung dengan pemberian kontrak kepada kontraktor asing, ianya telah dapat mewujudkan sikap sanggup bersaing dan kemampuan dari segi kemahiran (skill) serta teknologi di dalam industri pembinaan. Ini dapat dilihat dengan jelas bilamana telah ada kontraktor-kontraktor tempatan yang kini telah mampu menjalankan kerja-kerja yang rumit, seperti membina bangunan-bangunan, jalanraya, jambatan dan kerja-kerja kejuruteraan awam dan lainya yang pada satu masa dahulu hanya dapat dilaksanakan oleh kontraktor-kontraktor dari luar negeri.

PINJAMAN WANG KEPADA PEKERJA – KAJIAN

10. Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah minta Perdana Menteri menyatakan sama ada Kerajaan akan mengikut ajaran Islam sebenarnya dalam mentadbirkan pinjaman wang kepada pekerja-pekerja seperti pinjaman perumahan dan kenderaan; jika ya, nyatakan tindakan yang telah diambil dan akan terus diambil supaya unsur riba itu dapat dihapuskan sama sekali.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dr Mohamad Yusof bin Haji Mohamad Noor): Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan melalui Badan Perunding Islam telah menubuhkan sebuah Jawatankuasa Kecil bagi mengkaji perkara ini dan kajian ini masih berjalan.

FARDU HAJI KE MEKAH MELALUI SWASTA

11. Tuan Ibrahim bin Salleh minta Perdana Menteri menyatakan:

- (a) sama ada beliau sedar ada di antara umat Islam di Malaysia yang akan menunaikan Fardu Haji ke Mekah tahun ini melalui pihak swasta;

- (b) jika ya, tindakan yang dikenakan terhadap mereka yang terlibat; dan
- (c) sama ada Kerajaan akan memberi jaminan perkara seperti ini tidak akan berlaku lagi dan semua umat Islam di Malaysia yang berhajat pergi menunaikan Fardu Haji diwajibkan melalui Tabung Haji sahaja.

Dato Mohamed Khalil Yaakob: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Saya sedar ada di antara umat Islam Malaysia yang menunaikan Fardu Haji ke Mekah tahun ini melalui pihak swasta.
- (b) Tindakan undang-undang sedang diambil terhadap orang-orang yang menjalankan atau membuat urusan mengaturkan perjalanan orang-orang Malaysia bagi mereka menunaikan Fardu Haji melalui swasta itu. Laporan kepada Polis telahpun dibuat.
- (c) Kerajaan tidak dapat memberi jaminan bahawa di masa-masa depan perkara menunaikan Fardu Haji melalui swasta tidak akan berlaku lagi selagi ada pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab menjadikan urusan naik haji sebagai satu perniagaan dan selagi Kedutaan Arab Saudi sanggup mengeluarkan visa kepada mereka. Walaupun demikian, Kerajaan percaya bilangan umat Islam yang akan menunaikan Fardu Haji secara swasta di masa-masa depan akan berkurangan, sebabnya kerana:-

1. Kedutaan-kedutaan Arab Saudi khasnya di Kuala Lumpur, Singapura dan Bangkok akan bekerjasama tidak mengeluarkan lagi Visa Haji kepada Jemaah haji yang diuruskan melalui swasta; dan
2. Tindakan undang-undang yang telah diambil terhadap penganjur-penganjur rombongan swasta baru-baru ini.

Untuk makluman, bagi Musim Haji tahun ini bilangan dan kadar peratusan yang pergi Haji melalui swasta adalah kurang daripada tahun lalu. Tahun lalu Jemaah Haji yang pergi secara swasta berjumlah 1,172 orang manakala yang pergi melalui Tabung Haji lebih daripada 23,841 orang. Tahun ini bilangan yang pergi melalui swasta adalah lebih kurang dijangkakan 300 orang sahaja dan melalui Tabung Haji pula seramai lebih daripada 23,300 orang.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Soalan tambahan. Di sini saya ingin bertanya berapa lamakah diwajibkan jemaah-jemaah haji yang boleh duduk di Mekah? Sebab apa saya tanya begini kerana mereka yang pergi dengan pihak swasta itu ialah disebabkan mereka mengatakan mereka hendak duduk lama di Mekah kerana Tabung Haji menghadkan kepada mereka. Adakah ini benar dakwaan mereka itu? Ini yang saya dapat tahu semasa saya menunaikan haji ke Mekah dahulu yang saya bertanya kepada mereka apa sebab tidak melalui Tabung Haji. Kalau melalui Tabung Haji 40 hari, 30 hari dan seterusnya kerana mereka ini hendak menetap lama, itulah sebabnya mereka melalui swasta. Adakah ini benar?

Dato Mohamed Khalil Yaakob: Dari segi Undang-undang Antarabangsa kalau kita hendak duduk lama di negeri orang, ini mengikut peraturan negeri itu kerana orang lain datang ke negeri kita pun terpaksa mengikut selama mana kita benarkan di situ. Jadi kita faham bahawa Kerajaan Saudi juga menghadkan seseorang jemaah haji itu duduk di negara sana oleh kerana mereka juga mempunyai kepentingan negaranya. Jadi, dengan itu perkara sama ada seseorang itu boleh duduk lama atau tidak tak seharusnya dikelirukan sama ada ia perlu pergi dengan Tabung Haji atau dengan pihak swasta.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Soalan tambahan, Tuan Yang di-Pertua. Mengikut pengalaman yang telah sudah kita perhatikan timbulnya

jemaah-jemaah haji yang memilih sendiri jalan pergi ke Mekah ini melalui swasta dan sebagainya bukan masalah urusan rasmi antara negara kita ini dengan negara Saudi tetapi yang besarnya ialah masalah himpitan dan tekanan segi perbelanjaan di negara Saudi itu. Mengikut yang kita lihat Tabung Haji hanya menguruskan urusan-urusan tiap-tiap jemaah haji ini daripada keberangkatan di sini hingga sampai tiba dan urusan balik. Sebenarnya urusan dalam ibadah haji di mana banyak liku-likunya seperti rumah-rumah sheikh dan juga urusan dalil di Madinah dan sebagainya itu tidak langsung diambil kira oleh pihak Tabung Haji dan urusan-urusan inilah yang banyak mendatangkan eksploitasi kepada jemaah-jemaah haji terutama sekali mereka itu yang seumur hidup hanya sekali itulah. Jadi keadaan ini sudahkah pihak Tabung Haji memperbaiki sistem khidmat dan rundingannya dengan Kerajaan Saudi terhadap perkara-perkara yang sangat mustahak difikirkan.

Dato Mohamed Khalil Yaakob: Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya pihak Tabung Haji ataupun pihak Kerajaan sentiasa sahaja berunding dengan pihak Kerajaan Saudi untuk mendapatkan perkhidmatan yang paling maksima bagi kemudahan jemaah haji orang-orang Malaysia. Dan berbalik kepada masalah yang kita bincangkan tadi, sebenarnya mereka yang pergi dengan pihak swasta ini terkeliru dengan masalah seolah-olah mereka ini boleh menjimatkan perbelanjaan oleh kerana dikatakan melalui pihak swasta ini tambangnya lebih murah. Tabung Haji umpamanya mengenakan \$5,000 dan \$5,000 ini adalah termasuk dengan perkara-perkara lain termasuk perkhidmatan yang didapati di Saudi Arabia dan juga masuk sebahagian daripada perbelanjaan wang saku.

Kalau mereka yang pergi dengan pihak swasta ini tidak bermakna mereka di sana tidak diuruskan. Ini yang menimbulkan masalah oleh

kerana apabila mereka sampai di sana pihak swasta juga mengatakan setakat ia menganjur hanya hendak menghantar jemaah haji ini daripada negara kita ke sana sahaja dan inilah yang menyebabkan kita selalu mendengar cerita yang mana apabila jemaah kita pergi di sana langsung tidak ada layanan yang diberikan oleh kerana tidak ada langsung penganjur di sana yang menjaga kepentingan mereka yang pergi dengan badan swasta ini. Jadi saya hendak membetulkan sedikit pandangan daripada Yang Berhormat tadi sebenarnya Tabung Haji ini menjaga jemaah haji kita lebih daripada apa yang dikatakan bahkan keseluruhan masa jemaah haji itu berada mula-mula daripada mereka menaiki kapal terbang di sini hinggalah balik. Masa ini semuanya menjadi urusan Tabung Haji menjaga jemaah kita.

Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom: Soalan tambahan. Tuan Yang di-Pertua, adakah Yang Berhormat Menteri bersetuju dengan saya bahawa mereka yang terpengaruh ke Mekah melalui swasta itu kerana hasutan atau kempen sebuah parti politik lain di dalam negara kita yang menentang Kerajaan?

Dato Mohamed Khalil Yaakob: Tuan Yang di-Pertua, bab ini saya tak tahu (*Ketawa*).

PERMOHONAN TUKAR SYARAT/ PECAH SEMPADAN

12. Tuan Kee Yong Wee minta Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah menyatakan sebab-sebab utama mengapa urusan kelulusan tanah dan perkara-perkara berkait dengannya masih tidak dapat diselesaikan dalam tempoh tiga bulan seperti dijanjikan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri.

Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah (Datuk Seri Mohd. Adib bin Haji Mohd. Adam): Tuan Yang di-Pertua, untuk maklumat Yang

Berhormat dan Dewan yang mulia ini adalah tidak benar urusan tersebut tidak dapat dilaksanakan dalam tempoh tiga bulan seperti yang telah diisytiharkan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri.

Bagi tunggakan permohonan tukar syarat dan pecah sempadan yang wujud pada 31hb Mei, 1983 sebanyak 10,986 permohonan, telah dapat diselesaikan sebanyak 8,238 – tiga bulan kemudian, iaitu satu pencapaian sebanyak 75%. Seterusnya bagi permohonan yang bertempoh 1hb Jun, 1983 hingga 30hb September, 1983 sebanyak 1,592 bilangan permohonan, yang telah diselesaikan adalah 913 dalam tiga bulan iaitu pencapaian sebanyak 58%.

Penyelesaian permohonan seperti ini tidak akan dicapai 100% oleh kerana pemohon-pemohon sendiri tidak dapat memenuhi keperluan-keperluan teknikal yang dikemukakan semula oleh Pejabat Tanah kepada mereka. Di antara keperluan-keperluan teknikal ini adalah merupakan pelan tataatur rancangan yang disyorkan semula oleh Pengarah Perancang Bandar dan Desa, keperluan jalan keluar masuk ke rancangan, tempat pembuangan air longkang, dengan izin, discharge point dan lain-lain keperluan daripada berbagai-bagai Jabatan yang terlibat yang perlu untuk memberi kemudahan awam, dengan izin, utilities kepada rancangan tersebut. Pemaju-pemaju perumahan memerlukan masa yang panjang untuk memenuhi keperluan tersebut dan dengan sendirinya berlaku permohonan-permohonan yang tidak dapat diselesaikan dalam masa tiga bulan seperti yang dikehendaki oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri itu.

Untuk maklumat Yang Berhormat dan juga Dewan yang mulia ini, beberapa Kerajaan Negeri juga telah mengambil beberapa langkah-langkah untuk mempercepatkan lagi penyelesaian seperti berikut:-

Pertama, mengeluarkan arahan-arahan pentadbiran yang memberi tempoh Jabatan-jabatan Teknikal yang tertentu memberikan ulasannya kepada Pejabat Tanah atau urusetia di peringkat Negeri.

Kedua, jika difikirkan perlu ditubuhkan juga satu jawatankuasa sama ada di peringkat Daerah atau Negeri yang bertanggungjawab di atas pandangan-pandangan teknikal.

Ketiga, Pengarah-pengarah Tanah dan Galian Negeri dikehendaki mengadakan senarai semakan atau, dengan izin, check list untuk memastikan semua pihak yang terlibat memahami peraturan-peraturan dan teknikal-teknikal yang perlu diikuti bagi menimbangkan permohonan-permohonan ini di negeri yang berkenaan.

Dan seterusnya keempat, dalam keadaan tertentu digalakkan penurunan kuasa di peringkat Jabatan-jabatan Teknikal Persekutuan untuk membolehkan pegawai-pegawai di peringkat Daerah membuat keputusan.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Soalan tambahan. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih di atas jawapan yang diberikan oleh Yang Berhormat Menteri Kemajuan Tanah yang baru ini. Sekali pandang soalan ini sebenarnya minta penjelasan sama ada boleh atau tidak diselesaikan masalah permohonan tanah atau yang berkaitan dalam tempoh tiga bulan sebagaimana yang telah pernah diarahkan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri.

Kita pun sedar, Ahli-ahli Dewan Negara ini pun sedar bahawa dalam tempoh tiga bulan untuk menyelesaikan satu masalah permohonan tanah memang tidak logik tetapi yang anihnya, Tuan Yang di-Pertua, yang terdapat hari ini, 27 tahun kita akan masuk menyambut ambang kemerdekaan jawapan seperti yang dibuat oleh Yang Berhormat Menteri tadi itulah jawapan tiap-tiap tahun dan

tiap-tiap kali kita kemukakan masalah tanah. Adakah Yang Amat Berhormat Menteri sedar bahawa jawapan yang kita kehendaki kadang-kadang, dengan izin, acknowledgement terhadap surat-suarat rakyat ataupun surat-surat yang dikemukakan bagi pihak rakyat oleh Wakil-wakil Rakyat, tiga bulan, dengan izin, simple acknowledgement daripada pihak PHT tidak diterima. Kalau kita pergi dengan secara peribadi belum kita dapat senyum lagi, apa kakitangan itu kata, sudah habis di peringkat Negeri masih pergi di Parlimen pun hendak kacau Pejabat Tanah lagikah. Ini yang kita dapat, bukan jawapan yang lemak merdu secara bersurat, secara diplomasi, tetapi seolah-olah jawapan di antara majikan dengan kuli dia sahaja. Adakah ini ada dalam perhatian Yang Berhormat Menteri dengan Kerajaan-kerajaan Negeri untuk memperbaiki keadaan yang dahsyat ini?

Datuk Seri Mohd. Adib bin Haji Mohd. Adam: Tuan Yang di-Pertua, seperti yang saya katakan tadi bahawa kehendak Yang Berhormat Timbalan Perdana Menteri untuk kelulusan dalam tempoh 3 bulan sudahpun tercapai iaitu dalam tempoh 31hb. Mei 1983 yang ada menerima sebanyak 10,986 permohonan yang telah dapat diselesaikan sebanyak 8,238 permohonan 3 bulan kemudian iaitu dalam lebih kurang 75%.

Ini dalam masalah ataupun permohonan-permohonan yang tidak bermasalah. Di mana permohonan-permohonan itu yang ada mempunyai masalah seperti jalan masuk yang bertemu dengan izin, "Federal road", atau jalan Persekutuan tentulah hendak dibawa kepada "Highway Planning Unit", dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, dan banyak lagi masalah-masalah teknikal. Bahkan setelah 27 tahun kita merdeka, pembangunan yang pesat nyata dengan adanya penyesuaian jentera pentadbiran sendiri, bahkan Jawatankuasa Kabinet yang telah dipertanggungjawabkan

untuk meneliti masalah "implementation" ataupun masalah pelaksanaan telah membuat beberapa syor yang radikal sehingga ada satu daripada syor-nya iaitu kalau dalam tempoh dua minggu sesuatu Jabatan menghantar surat kepada suatu Jabatan yang lain kalau tidak ada jawapan telah dianggap beres. Begitu sekali dari segi penyesuaian pentadbiran.

Dalam pada itu kita sedar bahawa perkara-perkara dari segi perancangan ini amat rumit, Tuan Yang di-Pertua, terutama sekali misalnya dari segi keselamatan jalanraya, kemudahan-kemudahan asas yang perlu ditinjau dengan teliti, maka inilah sebenarnya yang menyebabkan ada kes-kes yang tidak dapat diselesaikan dalam tempoh tiga bulan tetapi progres atau kemajuan nyata ada.

HOSPITAL KAPIT – PEMBESARAN

13. Tuan Kenneth Kanyan minta Menteri Kesihatan menyatakan sama ada terdapat sebarang rancangan untuk membesarkan Hospital Kapit untuk menampung keperluan yang bertambah-tambah bagi penduduk-penduduk di kawasan itu.

Menteri Kesihatan (Dato Chin Hon Ngian): Tuan Yang di-Pertua, kemudahan-kemudahan bagi Hospital Kapit dirancang dari masa ke semasa mengikut keperluan perkembangan perkhidmatan. Umpamanya alat-alat baru X-ray dan autoclave telahpun dibekalkan untuk hospital itu dalam tahun 1982 dan tahun 1983.

Bangunan Jabatan Pesakit Luar telahpun siap diperbesarkan dan memulakan perkhidmatannya pada pertengahan bulan Januari tahun 1984.

Sebuah Poliklinik baharu telah diluluskan untuk pembinaan di hospital ini dalam Rancangan Malaysia Keempat. Kajian menyeluruh sedang dijalankan untuk menentukan keperluan semasa dan jangka panjang

yang akan diberi pertimbangan dalam penyediaan Rancangan Malaysia Kelima.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Puan Sri Datin Janaki Nahappan.

Puan Hafsa binti Othman: Tuan Yang di-Pertua, dengan izin, soalan No. 14.

PERMIT KERJA SEMENTARA KEPADA WARGANEGARA INDIA DAN CEYLON

14. Puan Hafsa binti Othman (*di bawah S.O. 23 (2)*) minta Menteri Dalam Negeri menyatakan adakah pihak Kementerian Buruh akan menimbang untuk mengeluarkan permit-permit kerja kepada pekerja-pekerja, terutamanya bagi pekerjaan pembantu rumah dan lain-lain pekerja-pekerja mahir daripada negara-negara India dan Ceylon, sama juga seperti yang diberikan bagi pekerja-pekerja daripada Indonesia.

Timbalan Menteri Dalam Negeri (Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad): Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Dalam Negeri memang mengeluarkan pas-pas lawatan kerja sementara kepada warganegara asing termasuk warganegara India dan Sri Lanka yang mempunyai kemahiran dan kepakaran yang tertentu yang mana tidak terdapat di kalangan warganegara Malaysia.

Mereka diberi pas lawatan kerja sementara untuk jangka masa yang pendek iaitu di antara dua tahun hingga tiga tahun dengan tujuan menampung kekurangan tenaga kerja mahir dalam bidang-bidang tertentu disamping membantu melatih warganegara Malaysia untuk mengambilalih tugas-tugas berkenaan.

Sebagai contoh dalam tahun ini sahaja, seramai 1,908 orang warganegara India dan 126 orang warganegara Sri Lanka telah diberikan pas lawatan kerja sementara.

BELIA/BELIAWANIS ORANG ASLI DI PUSAT LATIHAN BELIA

15. Tuan Hassan bin Nam minta Menteri Kebudayaan, Belia dan Sukan menyatakan setakat ini berapa ramai-ka bilangnya Belia dan Beliawanis Orang Asli yang telah mengikuti kursus berbagai bidang di Pusat Latihan Belia Dusun Tua.

Menteri Kebudayaan, Belia dan Sukan (Datuk Dr. Sulaiman bin Haji Daud): Tuan Yang di-Pertua, sepertimana yang termaklum, Kerajaan telah mengadakan suatu agensi khas untuk mengisi segala keperluan Orang Asli termasuklah keperluan-keperluan latihan.

Walau bagaimanapun, Kementerian Kebudayaan, Belia dan Sukan turut memberi kerjasama kepada agensi tersebut apabila ada permintaan khususnya untuk belia kaum tersebut. Dalam hubungan ini Kementerian telah melatih belia dan beliawanis Orang-orang Asli di Pusat Latihan Belia Dusun Tua dan Pusat Latihan Belia Negara, Pertak.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sejumlah 52 belia dan beliawanis telah dilatih di pusat-pusat berkenaan semenjak tahun 1975. Dari angka ini 6 lelaki dan 2 perempuan Orang Asli telah dilatih di Pusat Latihan Belia Dusun Tua.

PENSYARAH-PENSYARAH KATEGORI C2 DAN T1

16. Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar minta Menteri Pelajaran menyatakan sama ada beliau sedar bahawa ramai pensyarah-pensyarah di Maktab-maktab Perguruan Malaysia dalam Kategori C2 dan T1 yang telah berkhidmat antara 10 hingga 15 tahun tidak mendapat layanan yang setimpal. Jika sedar, sama ada Kementerian Pelajaran akan menimbangkan pensyarah-pensyarah yang telah mencapai gaji maksima dan masih boleh berkhidmat selama 10 hingga 15 tahun lagi dinaikkan ke dalam Kategori D1

atau D11 dalam Skim Perkhidmatan Pelajaran.

Timbalan Menteri Pelajaran (Tuan Bujang bin Haji Uli): Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pelajaran memang menyedari mengenai masalah yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat itu. Kementerian saya, sedang mengambil langkah-langkah untuk mengatasi masalah yang dihadapi.

Walau bagaimanapun, pada peringkat ini saya rasa tidak begitu wajar untuk memaklumkan langkah-langkah yang spesifik yang sedang diambil disebabkan oleh perkara ini masih dalam pertimbangan.

KAKITANGAN KEMAS YANG BERKHIDMAT SECARA KONTRAK

17. Tuan Mohd. Noor bin Bedah minta Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar menjelaskan berapa ramaikah pegawai dan kakitangan KEMAS yang sedang berkhidmat secara kontrak; dan adakah pihak Kerajaan bercadang untuk menyerap perjawatan mereka ke jawatan tetap.

Timbalan Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar (Tuan Mohammad Yahya bin Lampong): Tuan Yang di-Pertua, setakat ini KEMAS mempunyai seramai 13,531 orang pegawai dan kakitangan secara kontrak yang terdiri daripada penyelia-penyelia, pemaju-pemaju masyarakat, dan pembantu pemaju masyarakat. Pecahannya adalah seperti berikut:-

Penyelia sebanyak	745 orang
Pemaju Masyarakat	
sebanyak	9,191 "
Pembantu Pemaju	
Masyarakat	3,595 "

FELCRA – BAYARAN KERJA KEPADA PEMBORONG

18. Puan Hasanah binti Haji Mohd. Kassim minta Menteri Kemajuan

Tanah dan Kemajuan Wilayah menyatakan hasil tindakan undang-undang ke atas sebuah syarikat pemborong yang telah terlebih bayar sebanyak \$31,701.00 kerana kerja-kerja memelihara kawasan tanaman getah dari Rancangan Penagoh.

Datuk Seri Mohd. Adib bin Haji Mohd. Adam: Tuan Yang di-Pertua, Kementerian saya mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Puan Hasanah atas soalan mengenai hasil tindakan Undang-undang ke atas sebuah syarikat pemborong yang telah terlebih dibayar oleh FELCRA bagi kerja-kerja memelihara kawasan tanaman getah di Rancangan Penagoh, Negeri Sembilan itu.

Jumlah yang sebenar bayaran yang telah terlebih dibayar oleh FELCRA adalah sebanyak \$32,701.00. Keputusan tindakan Undang-undang ialah pihak pemborong berkenaan adalah dikehendaki membayar kembali kepada FELCRA jumlah tersebut dengan merampas segala hartanya. Pihak FELCRA sedang mengambil langkah untuk mendapatkan kembali wang tersebut dari punca wang tahanan, dengan izin, "retention fund" syarikat yang berkenaan bagi lain-lain kerja di lain-lain rancangan di FELCRA yang masih ada dalam pegangan FELCRA.

Adalah dijangka apabila soal teknikal selesai nanti, masalah ini akan selesai dan wang sebanyak \$32,701.00 itu diperolehi dalam bulan Ogos 1984 nanti.

Puan Hasanah binti Haji Mohd. Kassim: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Dapatkah Yang Berhormat Menteri yang berkenaan menyebutkan nama syarikat pemborong yang terlibat.

Datuk Seri Mohd. Adib bin Haji Mohd. Adam: Tuan Yang di-Pertua, tidak ada maklumat di sini, tetapi masalah ini kalau diberi notis, saya akan memberi jawapannya.

BARANG KEPERLUAN - KENAIKAN HARGA

19. Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom minta Menteri Perdagangan dan Perindustrian menyatakan:

- (a) sebab-sebab kenaikan harga barang-barang keperluan setiap kali menjelang hari-hari perayaan; dan
- (b) sama ada keadaan barang-barang yang tidak dapat dikawal itu disebabkan Bahagian Penguatkuasa Kementerian ini masih belum cukup besar kawalan atau di kalangan kakitangan itu sendiri tidak ada ketegasan semasa menjalankan tugas yang telah diamanahkan.

27. Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah minta Menteri Perdagangan dan Perindustrian menyatakan sama ada beliau sedar bahawa pedagang-pedagang barang-barang runcit dengan senang mengeksploitasi harga barang-barang tiap-tiap kali menjelang hari-hari perayaan dalam negara ini pada tiap-tiap tahun; jika sedar nyatakan tindakan yang telah dan akan terus diambil untuk menentukan perkara ini tidak berulang lagi terutama sekali pada zaman inflasi ini yang telah banyak menderitakan rakyat terutama sekali rakyat luar bandar dan yang berpendapatan kecil dengan kenaikan harga barang-barang keperluan.

Timbalan Menteri Perdagangan dan Perindustrian (Tuan Muhyiddin bin Haji Mohd. Yassin): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon izin untuk menjawab soalan ini bersama dengan soalan nombor 27 pada hari ini oleh Yang Berhormat Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah yang hampir sama maksudnya.

Saya sedar bahawa harga kebanyakan barang-barang keperluan naik dari semasa ke semasa, terutamanya di hari-hari perayaan yang mana kesannya adalah dirasakan oleh semua penduduk berpendapatan rendah sama ada dari bandar atau luar bandar.

Walaupun bagaimanapun, ianya tidaklah dibiarkan begitu sahaja tanpa apa-apa pengawasan dan tindakan. Kementerian saya telah dan akan terus mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengawasi kedudukan bekalan dan harga barang-barang perlu bagi memastikan harganya sentiasa berada di paras yang menasabah dan berpatutan.

Bagi barang-barang yang amat perlu seperti gula pasir, tepung gandum, susu pekat, minyak petrol, minyak diesel, minyak tanah, gas pemasak, simen dan besi keluli, Kerajaan telah menetapkan harganya dan sebarang kenaikan harga mestilah mendapat kebenaran Kerajaan terlebih dahulu. Siasatan menunjukkan bahawa barang-barang ini dijual dengan harga yang ditetapkan.

Bagi barang-barang keperluan lain pula, Kerajaan tidak menetapkan harganya yang mana ianya didapati turun naik dengan dipengaruhi oleh kedudukan bekalan dan permintaan yang berubah-ubah mengikut musim. Kos. pengimportan juga menjadi satu faktor atas kenaikan harga barang-barang ini.

Sungguhpun barang-barang ini tidak ditetapkan harganya oleh Kerajaan, barang-barang ini wajib diletakkan tandaharga seperti yang dikehendaki di bawah Perintah Kawalan Harga (Penandaan Harga oleh Penjual Runcit) 1977.

Buat masa ini sebanyak 111 jenis barang-barang keperluan wajib diletakkan tandaharga. Di samping itu sebanyak 25 jenis barang diisytiharkan sebagai barang-barang kawalan di musim perayaan sebagai tambahan kepada 20 jenis barang-barang kawalan sepanjang masa. Tujuan pengisytiharan tersebut ialah untuk memastikan bekalan barang-barang itu mudah didapati di pasaran dan mencegah sebarang amalan penyorokan dan penyelewengan bekalan. Dengan adanya bekalan yang mencukupi di pasaran, secara tidak langsung harganya akan dapat distabilkan.

Kementerian saya sentiasa menjalankan penyiasatan serta pengawasan bagi memastikan bekalan barang-barang perlu mencukupi dan harga barang-barang ini dipamirkan di bawah Perintah Kawalan Harga (Penandaan Harga dan Penjualan Runcit) 1977 dengan sepenuhnya dan sebarang keenggaran akan diambil tindakan tegas.

Beberapa kes telah diambil tindakan terutamanya di musim perayaan yang lalu. Dengan adanya tindakan terus-menerus sepanjang masa ini, bekalan dan harga barang-barang keperluan didapati stabil dan berada di paras yang berpatutan. Oleh itu, dakwaan yang mengatakan tiada kawalan langsung atau pengawasan oleh Kementerian saya adalah tidak benar.

Perlu ditegaskan di sini bahawa peranan Kerajaan sahaja tidak mencukupi untuk memerangi kenaikan harga barang-barang tertentu di musim-musim perayaan. Pengguna-pengguna juga mestilah memainkan peranan yang sama dengan berjimat cermat serta membeli barang-barang yang perlu sahaja tanpa sebarang pembaziran. Cara ini adalah sebaik-baik jalan untuk mengurangkan kesan inflasi dan kemelesetan ekonomi negara sekarang ini.

SEMBAHYANG JUMAAT – KAKITANGAN HOSPITAL

20. Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar minta Menteri Kesihatan menyatakan bidang tugas seorang Pegawai Perubatan di Hospital Daerah selain daripada tugas-tugas biasanya merawat pesakit-pesakit khususnya mengenai cara-cara beliau mengatur jadual kerja kakitangan (lelaki) Islam bagi membolehkan mereka menunaikan sembahyang Jumaat.

Dato' Chin Hon Ngian: Tuan Yang di-Pertua, bidang tugas dan tanggungjawab Pegawai-pegawai Perubatan dan juga Penguasa Perubatan dan Pegawai

Perubatan yang menjaga hospital telah ditetapkan oleh Kementerian Kesihatan.

Pengurusan kakitangan termasuk pengaturan Jadual Kerja kakitangan hospital ada tanggungjawab Penguasa Perubatan atau pegawai yang menjaga Hospital. Dalam mengatur Jadual Kerja kakitangan adalah menjadi tanggungjawab Penguasa Perubatan atau Pegawai Perubatan yang menjaga hospital menentukan hospital tersebut mempunyai kakitangan yang cukup untuk mengendalikan rawatan pesakit-pesakit sepanjang 24 jam tiap-tiap hari.

Dalam mengatur Jadual Kerja kakitangan hospital pada hari Jumaat adalah menjadi tanggungjawab Penguasa Perubatan atau Pegawai Perubatan yang menjaga hospital menentukan seramai yang mungkin kakitangan Islam dibenarkan meninggalkan tempat kerja untuk menunaikan sembahyang Jumaat.

Mungkin tidak semua kakitangan Islam dapat dibenarkan berbuat demikian kerana mereka dikehendaki menjaga atau merawat pesakit-pesakit yang tenat.

Dalam keadaan demikian kakitangan Islam dibenarkan meninggalkan tempat kerja mereka untuk menunaikan Sembahyang Jumaat secara bergilir dari satu minggu ke satu minggu.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masa sudah cukup.

(Masa untuk Pertanyaan bagi Jawab Mulut telah cukup dan Jawapan bagi Pertanyaan No. 21 hingga 26 dan 28 hingga 48 adalah diberi di bawah ini)

TOL DI LEBUHRAYA

21. Tuan Tan Chang Soong minta Menteri Kerjaraya menyatakan:

- (a) sama ada menjadi dasar Kerajaan untuk mengenakan bayaran tol di semua lebuh raya di negara ini, dan

- (b) kawasan-kawasan yang dikenakan kutipan tol pada masa sekarang dan jumlah pendapatan kutipan tol di kawasan-kawasan tersebut.

Menteri Kerjaraya (Dato' S. Samy Vellu):

- (a) Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian saya memang ada rancangan untuk mengenakan kutipan tol di sistem lebuhraya Utara – Selatan yang dirancang dan dibina oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia. Sistem Lebuhraya tol ini bermula dari Bukit Kayu Hitam di Kedah dan berakhir di Johor Bahru. Di samping itu, kerajaan juga dari semasa ke semasa ada mengambil keputusan mengenakan kutipan tol ke atas lain-lain lebuhraya yang sesuai dikenakan tol.
- (b) Setakat ini lebuhraya-lebuhraya yang dikenakan tol adalah seperti berikut:
- (i) Lebuhraya Tanjung Malim – Slim River semenjak 16hb Mac 1966.
 - (ii) Lebuhraya Kuala Lumpur – Seremban semenjak 6hb Jun 1982.
 - (iii) Lebuhraya Kuala Lumpur – Karak semenjak 1hb Jun 1984.

Jumlah kutipan tol di Lebuhraya Tanjung Malim – Slim River semenjak tahun 1966 hingga bulan Mei, 1984 adalah lebih kurang \$33 juta. Jumlah kutipan tol di lebuhraya Kuala Lumpur – Seremban semenjak 6hb Jun 1982 sehingga bulan Mei 1984 adalah sebanyak \$23.7 juta. Manakala jumlah kutipan tol di lebuhraya Kuala Lumpur – Karak semenjak 1hb Jun 1984 sehingga 16hb Julai 1984 adalah sebanyak \$913,549.

LAPANGANTERBANG – ALAT MENGESAN SENJATA

22. Puan Rokiah binti Zainuddin minta Menteri Pengangkutan menyatakan

sama ada alat pengesan di lapangan terbang di negara kita pernah mengesan senjatapi atau barang-barang salah yang cuba diseludup keluar atau masuk ke negara kita; jika ada berapa tangkapan yang sudah dibuat sehingga sekarang.

Menteri Pengangkutan (Tan Sri Chong Hon Nyan): Pemeriksaan keselamatan yang dijalankan di lapangan terbang-lapangan terbang di negara ini adalah dilakukan ke atas penumpang-penumpang yang akan membuat penerbangan dan ke atas barang-barang yang akan dibawa menaiki pesawat-pesawat sahaja. Semua pemeriksaan dan kawalan keselamatan adalah dibuat dengan menggunakan alat-alat seperti “baggage X-ray, hand luggage X-ray, walk-through detector dan explosive detector”.

Semenjak Perkhidmatan Keselamatan Jabatan Penerbangan Awam ditubuhkan dalam tahun 1979 dan menjalankan tanggungjawabnya untuk mengendali serta menguatkuasakan pemeriksaan serta kawalan keselamatan di lapangan terbang-lapangan terbang, Bahagian Keselamatan ini telah dapat mengesan barang-barang merbahaya atau barang-barang salah seperti senjatapi, kapak, keris, dadah dan lain-lain. Sehingga ini, jumlah tangkapan yang telah dibuat ke atas orang-orang yang cuba membawa barang-barang tersebut naik pesawat tanpa lesen atau kebenaran sah berjumlah sebanyak 58 kes dan ini termasuk jua mereka-mereka yang cuba menyeludup barang-barang emas dan wang ringgit. Mereka-mereka yang terlibat telahpun diserahkan kepada pihak berkuasa yang berkenaan untuk tindakan undang-undang selanjutnya.

VISA KE INDIA – LAWATAN

23. Tuan K. Kumaran minta Menteri Dalam Negeri menyatakan:

- (a) sama ada pelawat ke negeri India berkurangan atau sebaliknya

semenjak Kerajaan India memperkenalkan syarat memperoleh visa ke negara itu; dan

- (b) sama ada Kementerian akan berunding dengan pihak Kerajaan India supaya melonggorkan syarat itu memandangkan beberapa kesulitan yang dihadapi oleh pelawat-pelawat "*bone-fide*", melawat negara itu dengan serta-merta.

Timbalan Menteri Dalam Negeri (Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad):

- (a) Seperti yang sedia dimaklum oleh Yang Berhormat Tuan K. Kumaran, Kerajaan mengamalkan sikap liberal terhadap warganegara yang ingin melawat mana-mana negara asing jua, kecuali ke negara-negara yang memerlukan kelulusan khas dari Kementerian Dalam Negeri. Oleh itu Kerajaan tidak menyimpan rekod warganegara Malaysia yang melawat negara India.
- (b) Peraturan mengenakan visa ke atas rakyat Malaysia yang melawat negara India ialah urusan dalam negeri Kerajaan India yang merdeka dan berdaulat. Justru itu, Kementerian Dalam Negeri tidak boleh mencampur tangan dalam perkara ini.

TENAGA BURUH KEKURANGAN

24. Tuan Ahmad bin Othman minta Menteri Pertanian menyatakan adakah Kerajaan sedar bahawa tenaga buruh untuk menanam dan memotong padi tidak mencukupi di musim penanaman dan pengambilan padi; jika sedar apakah tindakan yang diambil oleh Kerajaan bagi mengatasi masalah ini yang berlaku tiap-tiap tahun.

Menteri Pertanian (Tuan Anwar bin Haji Ibrahim): Masalah kekurangan tenaga buruh pada masa ini hanya

dialami pada peringkat penanaman. Lain-lain kerja seperti membajak sawah, dan menuai telahpun dimekanisasikan hampir 100% seperti yang dilaksanakan di kawasan MADA. Bagi mengatasi masalah kekurangan tenaga buruh di peringkat penanaman, kebanyakan petani telahpun mengamalkan kaedah tanaman terus yang mana tiada memerlukan banyak tenaga. Sistem ini telahpun diamalkan oleh sebilangan besar pesawah-pesawah terutamanya di MADA, KADA dan di Projek Barat Laut Selangor. Kementerian sekarang sedang mencuba memperkenalkan alat jentera seperti mesin menanam anak semai dan juga mesin tabur benih di mana penyelidikan mengenainya adalah dipergiatkan.

BUDIBAHASA PEKERJA PEJABAT

25. Tuan Jaafar bin Harun minta Perdana Menteri menyatakan sama ada layanan dan budibahasa pekerja-pekerja pejabat dapat dipertingkatkan memandangkan keadaan yang tidak memuaskan sekarang.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Mohamed Khalil bin Yaakob): Budibahasa dan layanan pekerja-pekerja pejabat bergantung kepada berbagai-bagai perkara. Faktor-faktor latihan, peraturan dan prosidur kerja yang telah diwujudkan dan kawalan tatatertib yang dikenakan di sesuatu pejabat itu, amatlah penting. Ini sentiasa diutamakan oleh Kerajaan. banyak langkah telah diambil seperti menambah kursus latihan, membetulkan peraturan dan prosidur kerja, mengetatkan kawalan disiplin dan sebagainya.

Tetapi pendidikan dan pelajaran yang diterima oleh seseorang pekerja, cara ia diasuh sewaktu kecil dan waktu muda, pengalamannya di dalam dan di luar pejabat, cara-cara orang ramai datang ke pejabat minta perkhidmatan,

suasana rumah tangganya dan lain-lain semua mempengaruhi budibahasa dan cara ia melayan orang ramai di pejabat itu.

Kerajaan tidak boleh mengawal semua ini. Ia cuma boleh membetulkan dan mencegah sifat-sifat yang keterlaluan melalui latihan dan peraturan-peraturan kerja itu. Ini sedang diusahakan dengan sedaya-upaya supaya pegawai dan kakitangan awam melayan orang ramai dengan budi-bahasa yang baik dan bersopan satun. Secara umum bolehlah saya menyakinkan ahli Yang Berhormat bahawa layanan yang diberikan di Pejabat-pejabat Kerajaan adalah bertambah baik dan memuaskan, dan bukanlah sebaliknya.

UNIVERSITI UTARA MALAYSIA – MENUBUHKAN CAWANGAN

26. Tuan Fadzil bin Mahmood minta Menteri Malaysia Pelajaran menyatakan sama ada Universiti Utara Malaysia (UUM) atau universiti-universiti yang lain bercadang untuk membuka cawangannya di negeri Perlis.

Timbalan Menteri Pelajaran (Tuan Bujang bin Haji Ulis): Buat masa ini Universiti Utara Malaysia atau universiti-universiti yang lain tidak bercadang untuk membuka cawangannya di negeri Perlis.

(Soalan No. 27 dijawab sama soalan No. 19)

KEMALANGAN DI JALAN RAYA

28. Dato S. Govinda Raj minta Menteri Wilayah Persekutuan menyatakan sama ada beliau sedar tentang sering berlakunya kemalangan yang melibatkan pengguna-pengguna jalanraya dan kenderaan-kenderaan akibat benda-benda jatuh daripada bangunan-bangunan yang sedang dalam pembinaan di Wilayah Persekutuan; jika ya, langkah-langkah yang diambil untuk mengelakkan kejadian seumpama ini.

Menteri Wilayah Persekutuan (Datuk Shahrir bin Abdul Samad) Peruntukan yang sedia ada bagi kawalan tersebut adalah:-

1. Akta Jalan Parit & Bangunan 1974 Sek. 47(2) dan Sek. 82
2. Undang-undang Kecil (Bangunan) Perbandaran, K.L. 1958 sek (ii) Undang-undang ke 73 dan Jadual Kedua

Yang dikuatkuasakan dalam Kawalan Bangunan oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur ialah Sek. 82 Akta Jalan Parit dan Bangunan 1974 dan Undang-undang Kecil Bangunan 1958. Peruntukan ini adalah untuk mengasingkan tapak binaan dari jalan atau siarkaki awam. Garis-garis panduan dan syarat-syaratnya adalah nyata dalam peruntukan tersebut dan dikuatkuasakan sewajarnya oleh DBKL.

Dalam Sek. 47(2) Akta Jalan Parit & Bangunan 1974 adalah peruntukan dan kuasa yang diberi kepada DBKL hadap kesalahan yang dipersoalkan. Bagaimanapun penguatkuasaannya memerlukan tenaga yang senantiasa mengawasi tapak binaan kerana bukti yang diperlukan adalah seperti penguatkuasaan kesalahan membuang sampah (littering).

Memandangkan tiada peruntukan Undang-undang kecil yang khusus bagi kesalahan dan kawalan seperti yang dipersoalkan oleh kerana teknologi senibina yang begitu mengembang dengan cepat berikut adalah langkah yang telah dan sedang diambil:-

Jangkamasa pendek

Meminta kerjasama pemaju dan konsultant mendirikan "catch platform" dan langsir jaring untuk mengurangkan berlakunya bahan-bahan binaan jatuh ke jalanraya atau siarkaki.

Jangkamasa panjang

Jabatan Undang-undang dan

Bahagian Kawalan Bangunan sedang giat menyediakan Undang-undang Kecil Seragam Bangunan untuk DBKL dan perkara binaan untuk keselamatan orang awam dan harta ini adalah diambil kira.

PENERBANGAN MAS KE – LONDON

29. Tuan Paramjit Singh minta Menteri Pengangkutan menyatakan:-

- (a) mengapakah pihak berkuasa British tidak memberi hak-hak pendaratan tambahan kepada MAS; dan
- (b) sama ada benar bahawa terdapat sesuatu macam pakatan sulit diantara Singapura dan London di dalam menahan MAS daripada menikmati hak-hak pendaratan tambahan di London.

Menteri Pengangkutan (Tan Sri Chong Hon Nyan):

- (a) Perjanjian Udara diantara Malaysia dengan United Kingdom mempunyai perbekalan yang membolehkan MAS dan British Airways masing-masing mengadakan sebanyak empat penerbangan seminggu diantara Malaysia dengan London. Perjanjian ini jua mempunyai peraturan yang ditetapkan untuk penerbangan-penerbangan tambahan bagi kedua-dua syarikat penerbangan.

Selaras dengan peraturan ini, MAS boleh mengadakan penerbangan yang kelima ke London tertakluk kepada adanya pencapaian "seat factor" yang melebihi 67%. Malaysia telah memohon kelulusan Kerajaan British untuk melaksanakan penerbangan kelima kerana

mengikut perangkaan trafik, Mas dapat memenuhi syarat yang berasaskan kepada pencapaian peratus "seat factor" tersebut. Bagaimanapun, pihak British belum bersetuju dengan pendapat Malaysia itu.

- (b) Saya tidak dapat memberi apa ulasan atas soalan (B) oleh kerana perkara ini adalah di luar bidangkuasa Kementerian Pengangkutan.

PROTON SAGA – KERETA NASIONAL

30. Tuan Hassan bin Nam minta Perdana Menteri menyatakan sama ada kereta buatan Malaysia (Porton Saga) yang akan dikeluarkan tahun 1986 akan lebih murah daripada kereta yang di import dari luar Negeri.

Menteri Kehakiman dan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Datuk Dr. James P. Ongkili): Untuk makluman Yang Berhormat, Kereta Nasional akan dikeluarkan pada pertengahan tahun 1985 bukannya dalam tahun 1986. Mengenai Kereta Nasional pula, harganya dijangka setanding (competitive) dengan kereta-kereta sekelas dengannya yang diimport.

MAHKAMAH TINGGI – KAWALAN KESELAMATAN

31. Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom minta Menteri Kehakiman menyatakan:-

- (a) punca sebenar kebakaran Mahkamah Tinggi Seremban dan Mahkamah Tinggi Ipoh baru-baru ini;
- (b) jumlah nilai kerugian harta;
- (c) jenis surat-surat serta fail-fail yang musnah akibat dari kebakaran itu; dan

- (d) memandangkan surat-surat penting untuk kes perbicaraan berada di mahkamah mengapa Kerajaan mengabaikan pengawalan dokumen-dokumen tersebut selama ini.

Datuk Dr. James P. Ongkili: Mengenai soalan (a), (b) dan (c) perkara yang dibangkitkan adalah masih dalam siasatan Polis. Oleh itu, saya tidak dapat memberi maklumat-maklumat yang diminta itu. Mengenai soalan (d), soal Kerajaan mengabaikan pengawalan dokumen-dokumen yang disebutkan tidak berbangkit kerana pihak Pegawai Keselamatan Kerajaan di Jabatan Perdana Menteri telah pun membuat beberapa lawatan dan pemeriksaan ke kedua-dua Mahkamah Tinggi.

PENGEMIS OLEH NEGARA ASING

32. Tuan Basharon Hanafiah minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sama ada beliau sedar bahawa sekarang ini didapati banyak orang-orang dari luar datang menjadi pengemis di negara kita dan kemasukan mereka itu adalah tidak disedari oleh pihak Imigresen: jika sedar kenapa perkara ini boleh berlaku.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Kerajaan memang sedar adanya sebilangan kecil Warganegara asing yang mengemis di negara ini. Perbuatan ini adalah bertentangan dengan Undang-undang Imigresen. Manamana Warganegara asing yang masuk ke Malaysia secara sah dan mengemis semasa berada di sini adalah ditakrifkan sebagai pelawat yang tidak diingini. Mereka akan diusir ke negara asal mereka, jika dikesan. Sehingga kini, seramai 338 orang Warganegara asing telah ditangkap dan diusir keluar kerana mereka didapati mengemis di sini.

(Soalan No. 33 dijawab pada 30.7.84).

PEGAWAI POLIS MELANJUTKAN PELAJARAN KE UNIVERSITI

34. Puan Hafsa binti Othman minta Menteri Dalam Negeri menyatakan selain daripada menghantar pegawai-pegawai Pasukan Polis Diraja Malaysia mengikuti berbagai kursus di Universiti Tempatan, adakah pihak Kementerian juga membiayai pegawai-pegawai pasukan ini yang ingin melanjutkan pelajaran mereka terutamanya mereka yang telah lulus diperingkat Diploma dan diberi tawaran oleh Universiti-universiti Tempatan atau Sebarang Laut untuk melanjutkan pelajaran mereka keperingkat yang lebih tinggi, jika ada, bagaimana peruntukannya dan berapa ramaiakah bilangan pegawai mengikut pangkat dan bidang pengajiannya.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Kerajaan sentiasa menggalakkan pegawai-pegawainya melanjutkan pelajaran ke peringkat yang lebih tinggi bagi kemajuan kerjaya, menambahkan pengetahuan dan kecekapan bekerja. Dengan itu Kerajaan membiayai pegawai-pegawainya termasuk pegawai Polis mengikuti berbagai-bagai bidang pengajian di universiti-universiti tempatan dan di sebarang laut. Sungguhpun begitu, Kerajaan mengadakan pemilihan calon-calon yang sesuai dan berkelayakan menurut kehendak dan keperluan negara dalam perancangan tenaga manusia.

Untuk rancangan latihan keseluruhan anggota-anggota Polis dalam negeri, Kerajaan memperuntukkan sebanyak \$5,486,000.00 dalam tahun ini. Pada tahun lepas, Kerajaan telah membelanja sebanyak \$8,368,000.00 bagi tujuan latihan Polis.

Bilangan pegawai-pegawai Polis yang telah dibiayai oleh Kerajaan melanjutkan pelajaran dalam tahun ini hingga bulan Julai mengikut pangkat dan bidang pengajian adalah seperti berikut:-

Bidang Pengajian	Pegawai Diwartakan	Inspektor	Anggota Pangkat Rendah
Undang-undang	5	3	—
Kemanusiaan	—	1	—
Pengajian Strategik	—	20	—
Sains Kepolisan	25	—	—
Pengurusan dan Teknikal (jangka Pendek	12	10	22

BANCI PERTANIAN

35. Puan Nen Abidah binti Haji Abdullah minta Menteri Pertanian menyatakan dalam gerakan banci yang telah diadakan beberapa tahun yang lalu, termasuk banci pertanian, untuk mengumpulkan data bagi mereka yang tidak mempunyai tanah pertanian, sama ada keputusan banci ini telah diumumkan; jika ya, berapakah keluarga petani yang langsung tidak mempunyai tanah.

Tuan Anwar bin Haji Ibrahim: Keputusan Banci Pertanian 1977 telah diumumkan pada tahun 1982. Untuk makluman, tahun rujukan bagi Banci Pertanian tersebut ialah tahun 1976. Dalam tahun ini, jumlah isirumah (households) di Malaysia ialah 2,331,765 dan daripadanya 26.6% mempunyai dan berusaha kebun (agricultural holdings) sebagai milik sendiri sepenuhnya (wholly owned), di bawah lesen pendudukan sementara (TOL), dan di pegang seolah-olah milik sendiri. Juga, adalah 8.6% isirumah yang mempunyai dan berusaha kebun sebagai penyewa-pemilik, peneroka di dalam rancangan penempatan berkelompok, dan sebagai, Ini bermakna bahawa 64.8% isirumah di Malaysia tidak mempunyai atau berusaha kebun. Walau bagaimanapun, tidak adalah data-data mengenai bilangan isirumah yang tidak mempunyai dan berusaha kebun yang diduduki di kawasan luarbandar kerana Banci Pertanian 1977 tidak mengumpulkan data-data tersebut.

GEORGE SHULTZ MELAWAT MALAYSIA

36. Tuan Mohd Yusoff bin Kassim minta Perdana Menteri menyatakan apakah hasil dari kunjungan Tuan George Shultz, Ketua Setiausaha Negara Amerika Syarikat ke pejabat beliau baru-baru ini dan sama ada benar bahawa beliau akan membantu MAS dalam masalahnya dengan British Airways.

Menteri Luar Negeri (Tengku Ahmad Rithauddeen Al-Haj): Dalam kunjungan tersebut saya telah berbincang dan bertukar-tukar fikiran dengan Encik George Shultz mengenai perkembangan hubungan dua hala antara Malaysia dan Amerika Syarikat dan isu-isu serantau dan antarabangsa. Pertemuan sebegini memberi peluang bagi pemimpin Malaysia dan Amerika Syarikat memahami dengan lebih mendalam pendirian masing-masing mengenai isu-isu serantau dan antarabangsa. Encik Shultz juga telah menekan hasrat Amerika Syarikat untuk meningkatkan lagi taraf hubungan dua hala dengan Malaysia. Beliau sekali lagi mengulang sokongan Amerika Syarikat kepada ASEAN.

Masalah mendapat hak tambahan untuk mendarat di London untuk MAS yang dimaksudkan oleh Yang Berhormat tidak terlibat pihak Amerika Syarikat dan oleh yang demikian perkara itu telah tidak dibincangkan semasa pertemuan saya dengan Encik Shultz.

PEMOHON KERAKYATAN MALAYSIA

37. Dato' G. Pasamanickam minta Menteri Dalam Negeri menyatakan jumlah bilangan pemohon yang telah mendapat sijil kerakyatan Malaysia mengikut pecahan kaum dalam tahun ini.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Bilangan pemohon yang telah di-anugerahkan taraf kerakyatan Malaysia dalam tahun 1984 sehingga 30.6.1984 ialah 3325. Adalah menjadi amalan bagi Kementerian Dalam Negeri tidak menyimpan rekod permohonan taraf kerakyatan mengikut asal keturunan pemohon.

BURUH INDONESIA – KEMASUKAN

38. Tuan Kee Yong Wee minta Menteri Dalam Negeri menyatakan:

- (a) sama ada satu sistem pendaftaran akan digubal untuk mengawasi buruh-buruh yang diimport dari Indonesia dan lain-lain negara; dan
- (d) Apa akan terjadi kepada se-bilangan besar pemegang kad pengenalan merah yang begitu payah untuk mencari pekerjaan berikutan dengan kemasukan buruh Indonesia.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Jawapan kepada soalan yang hampir sama telahpun saya berikan semasa menjawab soalan yang dikemukakan oleh Yang Berhormat Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom pada 30.7.1984. Saya tidak bercadang membuat apa-apa tambahan.

UNIVERSITI KEBANGSAAN – PENGAMBILAN PELAJAR MELAYU

39. Tuan Mohd. Noor bin Bedah minta Menteri Pelajaran menjelaskan meng-apa peratus pengambilan pelajar-pelajar

Melayu di Universiti Kebangsaan Berkurangan, jika dibandingkan dengan tahun-tahun yang lepas.

Timbalan Menteri Pelajaran (Tuan Bujang bin Haji Ulis): Pengurangan peratus pengambilan pelajar-pelajar Melayu iaitu Bumiputera di Universiti Kebangsaan Malaysia pada tahun ini adalah untuk memenuhi dan berkait rapat dengan pelaksanaan dasar kemasukan pelajar Bumiputera dan Bukan Bumiputera di Universiti tempatan atas nisbah 55:45 antara pelajar Bumiputera dan Bukan Bumiputera tahun ini. Untuk memastikan kadar tersebut dicapai secara keseluruhan dalam sesi pengambilan tahun ini (1984/85), peratus peng-ambilan pelajar Bumiputera di Universiti Kebangsaan Malaysia terpaksa dikurangkan lebih daripada tahun-tahun sebelum ini untuk mengimbangi peratus pelajar Bumi-putera di Universiti Teknologi Malaysia dan Universiti Utara Malaysia.

PENGEDAR DADAH – HADIAH MAKLUMAT

40. Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sama ada Kerajaan akan menyediakan hadiah yang besar kepada rakyat yang mahu memberi maklumat sehingga tertangkapnya pengedar Dadah Merbahaya seperti hadiah \$50,000.00 sahaja tertangkap pengedar dan 10 kali ganda jika pengedar yang tertangkap itu disabitkan kesalahannya dan dikenakan hukuman mati.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Sistem hadiah kepada pemberi maklumat yang terpakai sekarang adalah memadai. Oleh itu Kerajaan tidak bercadang untuk menyediakan hadiah yang lebih besar kepada pemberi maklumat. Perakuan untuk memberi hadiah kepada pemberi maklumat yang memberi maklumat yang tepat adalah berdasarkan kepada prinsip-prinsip berikut:

- (a) Nilai dadah yang dirampas.
- (b) Kesan pencegahan akibat pendakwaan yang berjaya berikutan dari maklumat yang diterima.
- (c) Ketepatan dan butir-butir lengkap maklumat yang diberi.
- (d) Jumlah pertolongan praktikal dan kerja-kerja lain yang dilakukan oleh pemberi maklumat.
- (e) Risiko yang dihadapi oleh pemberi maklumat semasa memberi maklumat.
- (f) Perbelanjaan yang ditanggung oleh pemberi maklumat semasa memberi maklumat dan semasa penyiasatan.
- (g) Nilai potensi pemberi maklumat yang berkenaan kepada agensi penguatkuasaan dan kedudukan kewangannya.
- (h) Kesan dari kegagalan pendakwaan akibat dari maklumat yang diberikan dan sejauh mana, jika ada, kegagalan tersebut berakibat dari maklumat asal.
- (i) Keadaan (circumstances) maklumat asal tersebut diberikan.
- (j) Lain-lain faktor khas yang wujud dalam sesuatu kes.

BANGUNAN KERAJAAN YANG TERBIAR

41. Tuan Basharon Hanafiah minta Menteri Kerjaraya menyatakan sama ada beliau sedar ada bangunan-bangunan kerajaan yang masih lagi boleh digunakan tetapi dibiarkan rosak begitu sahaja, akibatnya kerajaan mengalami kerugian; jika sedar apa cadangan kerajaan untuk mengatasinya.

Dato' S. Samy Vellu: Ahli Yang Berhormat tidak menyatakan bangunan manakah yang dimaksudkan. Jika Ahli Yang Berhormat dapat menyatakan bangunan yang berkenaan maka Kementerian saya bolehlah menjalankan siasatan ke atasnya. Walau bagaimanapun, saya ingin menjelaskan

secara umum mengenai penyelenggaraan bangunan-bangunan kerajaan. Kementerian saya memang memberi perhatian berat ke atas penyelenggaraan bangunan-bangunan kerajaan yang terletak di bawah tanggungjawabnya.

Di antaranya adalah Bangunan-bangunan Gunasama Persekutuan yang menempatkan berbagai Jabatan Kerajaan Persekutuan, seperti mana yang terdapat di Jalan Duta, Wisma-wisma Persekutuan di beberapa buah negeri dan juga rumah-rumah kakitangan kerajaan. Oleh kerana beberapa tahun kebelakangan ini Kementerian saya tidak mempunyai peruntukan yang mencukupi untuk menjalankan kerja-kerja penyelenggaraan kesemua bangunan berkenaan, maka Kementerian saya terpaksa membahagi-bahagikan peruntukan tersebut mengikut keperluan dan keutamaan. Dalam hal ini, keutamaan adalah diberikan kepada penyelenggaraan bangunan-bangunan pejabat di samping rumah-rumah kakitangan kerajaan.

Selain daripada itu, saya juga suka memaklumkan bahawa tugas penyelenggaraan bangunan-bangunan kerajaan, bukanlah terletak ke atas Kementerian saya sahaja. Ini adalah kerana semenjak tahun 1978 arahan telahpun dikeluarkan, yang membenarkan lain-lain Kementerian dan Jabatan menyelenggara bangunan-bangunan mereka daripada peruntukan-peruntukan mereka sendiri.

RUANG ANGKASA MALAYSIA – PENGUASAAN

42. Puan Rokiah binti Zainuddin minta Menteri Pengangkutan menyatakan bilakah masanya kita boleh menguasai ruang angkasa kita sendiri dengan sepenuhnya.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Adalah menjadi hak mutlak Malaysia menguasai sepenuhnya ruang udaranya

sendiri. Ini bermakna bahawa pada masa ini Malaysia sememangnya mempunyai kuasa untuk mengawal rang udaranya di kawasan Semenanjung Malaysia dan jua di kawasan Sabah dan Sarawak.

Sungguhpun demikian, adalah perlu bagi tujuan menentukan kelicinan kawalan pergerakan laluan trafik udara di kawasan-kawasan tertentu untuk menyerahkan sementara (delegate) tugas-tugas kawalan kepada negara yang berdekatan sepertimana yang dilakukan di selatan kawasan ruang udara Semenanjung Malaysia.

Walau bagaimanapun, ingin saya menjelaskan di sini bahawa peraturan sementara mewakili kepada sebuah negara itu untuk mengawal ruang udara kita tidaklah bermakna bahawa Malaysia telah kehilangan kuasa dan hak mutlak ke atas ruang udara yang tersebut. Ianya diadakan semata-mata berasaskan kepada faktor-faktor teknikal dan kesibukan lalulintas udara yang menuju ke Singapura.

PENGKALAN POLIS MERIN DI TRENGGANU

43. Puan Hafsah binti Othman minta Menteri Dalam Negeri memandangkan sungutan-sungutan nelayan asing di perairan Laut China Selatan, Kerajaan telah bersetuju untuk membina pengkalan Polis Merin di Trengganu untuk menyatakan:-

- (a) bila pembinaannya dijangka akan dimulakan dan tarikh siapnya; dan
- (b) sama ada ini merupakan cawangan di sebelah Timor selain daripada cawangan Utara di Pinang dan Selatan di Johor.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad:

- (a) Memandangkan kemelesetan

ekonomi negara sekarang, maka perlaksanaan projek ini terpaksa dibuat secara berperingkat-peringkat ataupun fasa. Bagi fasa pertama cadangan adalah untuk membina 100 unit rumah kediaman bagi anggota Polis Merin di Kemaman. Perlaksanaan projek ini dijangka akan bermula pada awal tahun 1985 sebaik-baik sahaja peruntukan sebanyak \$3 juta diluluskan dalam Anggaran Belanjawan 1985 nanti. Fasa pertama projek ini dijangka dapat disiapkan dalam tempoh 3 tahun. Tempoh bagi menyiapkan keseluruhan fasa projek ini adalah bergantung kepada keadaan ekonomi negara.

- (b) Setakat ini Pengkalan Polis Merin di Trengganu belumah merupakan satu cawangan di sebelah Pantai Timor Semenanjung, tetapi bagi tujuan keperluan Logistik untuk mendapat kemudahan kapal-kapal ronda.

PUSAT PEMULIHAN AKHLAK-BUDAK-BUDAK

44. Puan Rokiah binti Zainuddin minta Menteri Kebajikan Masyarakat menyatakan berapa ramai budak-budak yang berada di Pusat Pemulihan Akhlak di seluruh negara mengikut kaum pada tahun 1983 dan 1984.

Menteri Kebajikan Masyarakat (Datuk Abu Hassan bin Haji Omar): Bilangan budak-budak yang berada di Pusat Pemulihan Akhlak di seluruh negara mengikut kaum pada tahun 1983 dan 1984 (hingga Jun 1984) adalah seperti berikut:-

Tahun	Melayu	Cina	Bilangan			Jumlah
			India	Dayak	Lain ²	
1983	812	445	319	43	32	1651
1984	776	410	313	31	49	1579

PENERBANGAN MAS KE LONDON

45. Tuan D.P. Vijandran minta Menteri Pengangkutan menyatakan sama ada beliau berpuas hati dengan hasil perbincangan di antara Syarikat Penerbangan MAS dengan Syarikat Penerbangan British Airways baru-baru ini dan apakah tindakan beliau akan ambil terhadap sikap angkuh British.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Rundingan-rundingan udara yang telah diadakan di antara Malaysia dengan United Kingdom adalah rundingan peringkat Kerajaan dan bukannya rundingan di antara syarikat-syarikat penerbangan. Rundingan tersebut telah diadakan dengan tujuan mendapat persetujuan pihak British bagi MAS mengadakan penerbangannya yang kelima dan jua bagi tujuan mengkaji semula hak-hak trafik bagi kedua syarikat penerbangan iaitu MAS dan British Airways. Sungguhpun perjanjian yang ada sekarang adalah memuaskan dan dapat memenuhi keperluan kedua belah pihak pada masa ianya dibuat, ianya perlu dikaji semula dari masa ke semasa memandangkan perkembangan dalam pengangkutan udara adalah pesat. Walaupun rundingan-rundingan yang diadakan dengan British telah gagal mendapat persetujuan pihak Kerajaan British bagi MAS melaksanakan penerbangan tambahan ke London, rundingan masih dan akan terus diadakan di antara kedua-dua pihak. Kementerian Pengangkutan akan terus berusaha untuk menyelesaikan perkara ini dengan secepat mungkin.

PROJEK SUSU SEKOLAH

46. Tuan K. Kumaran minta Menteri Pelajaran menyatakan:

- (a) sama ada beliau sedar bahawa respon ibubapa dan murid-murid terhadap Projek Susu Sekolah sekarang sangat dingin jika ya, nyatakan sebab-sebabnya; dan

- (b) sama ada beliau bercadang hendak membubarkan projek ini dan meneruskan Rancangan Makanan Panas dengan subsidi itu, seperti pada tahun-tahun dahulu.

Tuan Bujang bin Haji Ulis:

- (a) Ya, pada keseluruhannya sambutan ibubapa dan murid-murid terhadap Projek Susu Sekolah semakin merosot:
 - (i) semenjak publisiti negatif oleh akhbar-akhbar tempatan;
 - (ii) Pemberhentian sementara sepanjang bulan Ramadhan;
 - (iii) Hari persekolahan selepas Hari Raya tinggal dua minggu.
- (b) Tidak, Kementerian Pelajaran tidak bercadang membubarkan Projek ini sebaliknya ia akan diteruskan di sekolah-sekolah rendah dengan jumlah bilangan murid melebihi 200 orang manakala Rancangan Makanan Tambahan akan diteruskan di sekolah-sekolah dengan jumlah bilangan murid 200 orang dan kurang.

KERETAPI—KEMALANGAN DARI LANDASAN

47. Dato' G. Pasamanickam minta Menteri Pengangkutan menyatakan apakah langkah yang telah dibuat untuk menghindarkan kemalangan keretapi yang terkeluar dari landasannya yang sering berlaku tiap-tiap tahun.

Tan Sri Chong Hon Nyan: Kerajaan telahpun mengambil beberapa langkah untuk menghindarkan kemalangan keretapi yang terkeluar dari landasannya. Di antara rancangan-rancangan untuk mempermodenkan perkhidmatan Keretapi Tanah Melayu yang dilaksanakan secara berperingkat-peringkat adalah seperti berikut:-

- (i) Membeli jentera-jentera penyelenggaraan landasan;
- (ii) Menukar alat dan sistem persembayanan dan komunikasi;
- (iii) Membeli enjin (lokomotif), gerabak-gerabak dan koc-koc baru;
- (iv) Membaharui landasan serta kelengkapan (fastening) termasuk mengganti kayu landasan;
- (v) Memperbaiki dan memperindah bangunan-bangunan dan stesen-stesen keretapi;
- (vi) Membina yad baru untuk pengendalian kontena;
- (vii) Mengadakan sistem penjualan dan penempahan tiket dengan menggunakan mesin;
- (viii) Menggunakan alat komputer untuk operasinya; dan
- (ix) Mengadakan latihan-latihan untuk pegawai dan kakitangan.

DISIPLIN PEGAWAI-PEGAWAI PERKHIDMATAN AWAM

48. Tuan Jaafar bin Harun minta Perdana Menteri menyatakan setakat manakah disiplin dapat dipertingkatkan dalam sistem pentadbiran Kerajaan kita sekarang.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Mohamed Khalil bin Yaakob): Disiplin pegawai-pegawai dan kakitangan perkhidmatan awam sedang diperbaiki lagi melalui berbagai-bagai langkah yang sudah dan akan dilancarkan. Langkah-langkah seperti menggunakan kad perakam waktu, memakai tandanama, mengadakan sistem Manual Prosidur Kerja Fail Meja, Pelancaran Konsep Bersih, Cekap dan Amanah, Kepimpinan Melalui Tauladan, Memandang ke Timur, Penerapan Nilai-nilai Agama dan lain-lain semuanya bertujuan untuk memperbaiki disiplin.

Kesan-kesannya mulai dirasakan.

Tetapi banyak lagi yang perlu dibuat. Kerajaan sekarang ini sedang terus memikirkan langkah-langkah baru untuk mengwujudkan satu perkhidmatan awam yang penuh disiplin dan bertanggungjawab.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG KESALAHAN PENERBANGAN

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang." (31hb Julai, 1984).

3.37 ptg.

Tuan Haji Shaharom bin Maasom: Tuan Yang di-Pertua, saya berterima kasih kerana diberi peluang untuk menyambung semula di dalam membahaskan Rang Undang-undang bernama Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan, 1984 yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan pada hari semalam.

Tuan Yang Di-Pertua, dengan adanya Undang-undang ini maka akan terjaminlah keselamatan para penumpang semasa di dalam penerbangan sama ada penerbangan di dalam ataupun di luar negeri yang menuju ke negara kita.

Saya percaya Rang Undang-undang ini telah dikaji dan disemak sedalam-dalamnya oleh Kabinet sebelum dibawa ke Dewan Rakyat dan ke Dewan Negara ini untuk diluluskan. Oleh kerana Rang Undang-undang ini merupakan Rang Undang-undang yang pertama mengenai dengan kesalahan-kesalahan penerbangan sejak kita merdeka, tentulah Rang Undang-

undang ini telah dideraf begitu teliti dan tidak akan ada cacat celanya.

Namun demikian, Tuan Yang di-Pertua, satu perkara yang mustahak seperti Rang Undang-undang ini apabila dibawa ke dalam Dewan Mesyuarat untuk dibahaskan, maka akan terdapat sebanyak sedikit kekurangan-kelonggaran, kekurangan-kekurangan ataupun kelemahan-kelemahan. Maka apabila kelihatan atau terdapat kelemahan-kelemahan itu maka itulah timbul beberapa teguran daripada Ahli-ahli Dewan. Maka di dalam membahaskan Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan, 1984 ini, saya ingin menyebutkan beberapa perkara untuk mendapat penjelasan dan juga untuk dipertimbangkan oleh pihak Kerajaan atau Kementerian berkenaan khasnya.

Yang pertama, di dalam Rang Undang-undang ini menyatakan, "Kesalahan yang dilakukan untuk mencuba merampas sesebuah pesawat udara sama ada perbuatan itu di dalam atau di luar Malaysia sama ada di negeri mana pesawat itu didaftarkan dan walau apapun kewarganegaraan pesalah itu, maka penalti yang boleh dikenakan ke atasnya jika sabit kesalahannya ialah penjara seumur hidup.

Tuan Yang di-Pertua, hukuman penjara seumur hidup itu patut dikaji semula kerana pada pendapat saya kesalahan cuba merampas dan cuba melakukan jenayah yang melibatkan ramai nyawa manusia, penumpang-penumpang di dalam pesawat udara adalah satu jenayah iaitu cuba melakukan jenayah yang besar. Hukuman penjara seumur hidup itu patut dikaji semula dan diberikan hukuman yang lebih berat kerana orang yang sabit kesalahan cuba merampas sesebuah pesawat udara atau cuba memusnahkan sesebuah pesawat udara yang akan meragut nyawa manusia yang bukan sedikit akan menjadi gambaran kepada masyarakat, begitu

ringan sekali hukuman kepada orang yang cuba hendak memusnahkan nyawa dan harta-benda itu, hanya dipenjara seumur hidup dan kita tahu bahawa hukuman penjara seumur hidup itu ada masanya dapat kelonggaran dan dapat pengampunan.

Jadi, jika sabit kesalahan terhadap penjenayah yang cuba hendak meragut nyawa itu tadi, saya mengharapkan supaya penjara seumur hidup ini ditingkatkan lagi kepada hukuman yang lebih berat iaitu hukuman mati misalannya. Kerana manusia yang nalurnya suka kepada perbuatan-perbuatan yang dianggap sebagai hero, dia tidak akan merasa ragu dan takut dengan hukuman penjara seumur hidup.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang kedua yang ingin saya kemukakan kepada Yang Berhormat Menteri, di dalam Rang Undang-undang ini juga peruntukan yang memberi kuasa kepada pihak berkuasa di dalam sesebuah pesawat untuk menahan atau menangkap penjenayah atau orang yang disyaki sebagai penjenayah, atau orang yang disyaki atau melakukan penjenayahan di dalam pesawat itu. Saya rasa kuasa yang diberikan kepada pihak yang berkuasa di dalam pesawat itu iaitu juruterbang atau komandernya tidak cukup. Namun demikian saya rasa patut ada peruntukan kecil yang membolehkan penumpang yang bertanggungjawab, penumpang yang tahu selok-belok penerbangan, penumpang yang tahu-menahu selok-belok mengenai dengan alat senjata misalannya diberikan tanggungjawab. Kerana setiap penumpang yang akan menaiki sesebuah pesawat sekurang-kurangnya kita akan tahu sama ada dia itu golongan profesional atau golongan orang biasa, pedagang ataupun golongan VIP tentu mereka ini akan menerima pemberian tanggungjawab itu kepadanya jika sekiranya diberikan kepada mereka untuk sama-sama bertanggungjawab apabila berlaku

sesuatu yang akan menimbulkan insiden-insiden di dalam sesebuah pesawat yang sedang menjalani penerbangan. Ataupun barangkali jika sekiranya di dalam sesuatu penerbangan itu ada seorang atau dua pegawai tentera kita yang sedang bercuti maka itu diberikan tanggungjawab kerana barangkali mereka lebih faham jika sekiranya berlaku satu-satu sabotage untuk merampas sesebuah pesawat untuk memusnahkan pesawat itu yang boleh mengakibatkan sehingga cedera atau mati atau terhempasnya sebuah pesawat yang akan menyebabkan kematian kepada orang ramai penumpang-penumpang dalam pesawat itu.

Oleh kerana peruntukan ini sesuai dengan keputusan-keputusan konvensyen yang dibuat di Montreal dan lain-lain tempat maka saya syorkan supaya di dalam sesebuah pesawat itu ada orang-orang tertentu yang ditentukan oleh pihak yang berkuasa Jabatan Penerbangan Awam untuk diberikan kuasa sama seperti pihak yang berkuasa yang mengendalikan sesebuah pesawat. Kerana jika kita mengharapkan mata dan telinga daripada pihak yang berkuasa dalam sesebuah pesawat, juruterbang dan anak-anak buah atau krunya tentu tidak akan dapat melihat sepenuhnya keadaan sekeliling sesebuah pesawat terutama pesawat-pesawat yang besar yang boleh memuatkan penumpang sehingga lima-enam ratus orang.

Yang ketiga, Tuan Yang di-Pertua, ingin saya memberikan sedikit lagi pertanyaan ataupun teguran mengenai dengan subseksyen 2 terhadap manamana orang yang dia mempunyai alasan menasabah penumpang. Setiap penumpang yang mempunyai alasan-alasan menasabah bagi mempercayai adanya perlu dengan segera untuk melindungi keselamatan pesawat udara dan seterusnya di dalam pembentangan Yang Berhormat Menteri semalam maka apa yang membimbangkan saya ialah jika berlaku keadaan siapa sahaja mungkin di dalam sesebuah pesawat itu

ada orang yang sakit jiwa atau ada orang yang fikirannya sedang runsing atau ada orang yang memang sebagai penumpang untuk mencari rawatan kerana sesuatu hal atau ada penumpang iaitu manusia yang mudah tersinggung, sensitif. Mereka ini akan mengambil tindakan terburu-buru. Hal yang seperti ini nanti akan menimbulkan keadaan kelam-kabut dan ingarbangar. Di dalam sesebuah pesawat yang sedang di dalam penerbangan apabila jika kedapatan manusia-manusia yang di bawah normal fikirannya pada masa itu mengambil bahagian sama. Jadi, ini ada hubung-kaitnya dengan perkara yang sebelum ini saya katakan tadi supaya pihak yang berkuasa dalam sesebuah pesawat menentukan mereka yang difikirkan layak sahaja yang boleh diterima pengaduannya, diterima mempertanggungjawabnya untuk sama-sama menyelamatkan sesebuah pesawat.

Kita tidak mahu misalannya kalau berlaku di dalam sesuatu penerbangan biasanya di dalam penerbangan ramai juga kaum ibu, wanita-wanita yang telah lanjut umur yang mungkin akan melatah kerana latah ini bukan kepada satu bangsa sahaja, semua manusia ada sifat latah. Jadi, kaum ibu yang suka melatah atau wanita-wanita yang sedang sarat mengandung. Mereka terlalu sensitif, atau nenek-nenek tua. Jadi keadaan ini nanti akan menambahkan lagi keadaan kelam-kabut di dalam sebuah pesawat.

Selain daripada itu, Tuan Yang di-Pertua, maka saya mengesyorkan supaya kemahiran kepada anak-anak kapal, anak-anak sesebuah pesawat itu ditingkatkan lagi. Pramugara-pramugarinya setiap pesawat hendaklah mulai daripada sekarang ini sekali pun kita telah mengalami alam penerbangan sekian lama sepatutnya diberikan keutamaan di dalam kecergasan fisikalnya bukan sahaja pramugara-pramugarinya dipilih daripada mereka yang cantik-molek dan lemah-lembut serta bersopan-santun, itu penting, tetapi dari segi kecerdasan mengawal gerak-geri penjenayah.

Kerana penjenayah di zaman moden ini juga berlainan daripada penjenayah-penjenayah di zaman yang lampau. Kadang-kadang manusia yang lemah-lembut yang kita tidak fikir ianya seorang penjenayah tetapi ianya seorang penjenayah sama ada penjenayahan itu dilakukan dengan kehendaknya atau berlaku sebagai upahan. Dan kalau perlu, Tuan Yang di-Pertua, setiap pesawat udara, anak-anak pesawat, anak-anak kapal itu diberi latihan ala komando. Ertinya jika sekiranya berlaku pergelutan, pernah kita dengar kerana sehingga terdapat rampasan-rampasan sesebuah pesawat tadi kerana anak-anak kapal sendiri tergamam tidak boleh hendak mengambil tindakan apa-apa apabila diacu dengan senjata.

Jadi, jika sekiranya perlu anak-anak kapal diberi latihan komando. Jika sekiranya perkara ini telah dilakukan saya mengucapkan berbanyak terima kasih. Tetapi jika sekiranya belum maka saya berharap supaya pihak yang berkenaan khususnya Kementerian Pengangkutan melalui Jabatan Penerbangan Awam mengambil satu latihan yang lebih khusus kepada pramugara-pramugara khususnya di dalam tingkatan latihan-latihan ala komando ini. Ini adalah supaya kewaspadaan mereka siap sedia sepanjang masa apabila pesawat mula berlepas daripada sesebuah lapangan.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang keempat yang ingin saya sebutkan di dalam perbincangan ini mengenai rampasan. Sepatutnya Kerajaan kita mengambil perhatian yang serius dan saya percaya Kerajaan kita telah mengambil perhatian yang amat serius kerana pernah berlaku satu, dua rampasan yang singgah di negara kita ini seperti yang pernah berlaku kepada rampasan yang dilakukan oleh Tentera Merah sebuah negara yang mana seorang Timbalan Menteri kita sanggup menjadi orang tebusan untuk menyelamatkan penumpang-penumpang.

Tuan Yang di-Pertua, memang kebiasaannya rampasan atau hijacking ini berlaku kerana balas dendam oleh kumpulan-kumpulan politik antarabangsa atau oleh orang-orang yang mendapat yang mendapat upahan daripada pergolakan politik di antara satu negara dengan satu negara lain. Apa lagi keadaan politik dunia ini terutama sekali mengenai dengan perang antara Palestin dengan Israel ini, negara kita menyokong Palestin, negara kita menyokong PLO dan baru-baru ini kehadiran atau kedatangan pemimpin besar PLO, Yasser Arafat kita sambut dengan begitu mesra dan begitu hebat sekali. Boleh jadi mereka yang memusuhi PLO ini akan mengambil kesempatan menghyjack, merampas sebuah pesawat yang menuju ke Malaysia, yang berlepas ke Malaysia sama ada mereka menumpang pesawat itu daripada mana-mana destinasi dan mereka akan cuba merampas pesawat di udara untuk meminta tebusan atau tujuan-tujuan politik yang lain. Ini akan menimbulkan satu masalah yang besar supaya Kerajaan khususnya Kementerian, khususnya semua pihak yang terlibat dengan masalah penerbangan ini akan mengambil perhatian yang besar dan kita hanya berharap dan berdoa kepada Allah s.w.t. supaya keadaan yang seperti ini tidak akan berlaku.

Kita tahu, Tuan Yang di-Pertua, Yahudi dan kuncu-kuncunya, Yahudi dan alat-alatnya ada di merata dunia. Dengan kuasa wang ringgit Yahudi boleh mengupah sesiapa sahaja kepada perampas-perampas profesional untuk melakukan rampasan kepada sesebuah pesawat. Maka oleh kerana adanya Rang Undang-undang ini adalah mengikut keputusan Konvensyen di beberapa tempat tentulah disamakan dengan undang-undang kesalahan penerbangan antarabangsa di dalam hal ehwal penerbangan dan keselamatan di udara khususnya.

Yang kelima, Tuan Yang di-Pertua, sesudah kita mempunyai Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan 1984 ini insya Allah keadaan

keselamatan kita akan berjalan dengan baik dan terkawal dan mudah-mudahan perkara-perkara yang tidak diingini tidak akan berlaku apabila sesebuah pesawat berlepas dari setiap lapangan terbang di dalam negeri kita, membuat penerbangan dalam negeri atau pesawat-pesawat yang terbang berlepas dari negara kita menuju kepada destinasi pertama yang ditujukan untuk mendarat.

Apa yang saya maksudkan dalam perkara yang kelima ialah apabila sebuah pesawat daripada negara kita ini keluar dan mereka mendarat di lapangan terbang yang pertama maka di situ akan naik penumpang-penumpang yang baharu. Begitu juga pesawat-pesawat yang menuju ke negara kita di destinasi atau lapangan terbang yang terakhir sebelum pesawat itu sampai di Subang atau Senai atau di Pulau Pinang tentulah akan naik pula penumpang-penumpang yang baharu, maka apa yang dimaksudkan di sini ialah pengawalan yang lebih ketat di setiap lapangan terbang-lapangan terbang itu supaya dapat diseragamkan dan disamakan. Kerana ada di setengah-setengah lapangan terbang yang tidak memandang berat sangat apabila penumpang-penumpang menaiki tangga kapal terbang pramugara dan pramugari hanya menyambut dengan ucapan "selamat pagi, selamat petang, selamat malam, selamat datang" itu sahaja. Yang kita maksudkan ialah alat-alat radar yang lebih sophisticated yang lebih berkesan lagi untuk mengesan sesuatu benda yang dibawa oleh para penumpang yang naik di lapangan terbang terakhir menuju ke negara kita atau di lapangan terbang pertama setelah meninggalkan negara kita.

Kita tahu sekarang ini alat-alat X-ray digunakan, alat-alat pengesan senjata api juga digunakan tetapi kalaulah alat-alat ini juga digunakan di seluruh dunia di semua lapangan terbang yang besar-besar, lapangan terbang yang maju tetapi mengapa masih berlaku juga golongan-golongan perampas kapal terbang ini dapat meluluskan senjata

api dan digunakan untuk diacukan kepada juru terbang dan anak-anak pesawat apabila berlaku sesuatu kejadian rampasan lapangan terbang. Ini menunjukkan bahawa alat-alat itu masih dapat dikelirukan ataupun sewaktu membuat pengesanan itu tidak dibuat dengan serapi-rapinya terutama sekali kepada mereka yang disyaki. Kalau misafannya dadah boleh dikenal dengan penciuman anjing kerana itu adalah satu benda yang mempunyai bau tetapi alat atau senjata api tidak boleh dicitum oleh panca indera sama ada manusia ataupun makhluk Tuhan yang lain. Jadi hanya dengan alat pengelan ataupun dengan pengenalan rasa syak sahaja yang akan dapat menyelamatkan supaya tidak akan berlaku keonaran di dalam sebuah pesawat apabila sedang menjalani penerbangannya.

Perkara yang keenam, Tuan Yang di-Pertua, yang ingin saya kemukakan di dalam perbahasan ini ialah mengenai dengan kemungkinan-kemungkinan berlaku sesuatu accident, kemalangan-kemalangan atau kesalahan-kesalahan di dalam hal-hal penerbangan ini selain daripada perampas kapal terbang ataupun mungkin juga berlaku pengkhianatan. Jadi, mengenai dengan pengkhianatan ini kita telah dengar misalnya berlaku hancurnya sebuah pesawat udara di Tanjong Kupang dalam negara kita, terbabas sebuah pesawat udara di Kampung Melayu Subang, jatuhnya sebuah pesawat udara lagi sebelah atas sedikit daripada lapangan terbang Subang beberapa tahun yang lalu, ini kalau tidak dilakukan oleh golongan-golongan yang akan melakukan jenayah pada pendapat saya kemungkinan berlaku dari perasaan kecewa yang ada kerana pemandu atau juruterbang juga manusia biasa seperti kita yang mempunyai perasaan megah, perasaan kecewa, perasaan kecil hati dan sebagainya.

Maka apa yang hendak saya sarankan di sini ialah kenaikan pangkat jawatan-jawatan di dalam Jabatan

Penerbangan ini daripada scale-scalenya atau daripada kedudukan-kedudukan mereka supaya dikaji dan diteliti supaya di dalam kalangan mereka itu tidak akan ada yang merasa kecewa, tidak akan ada merasa yang dianaktirikan, tidak ada mempunyai perasaan ada didiskriminasikan dari segi kaum misalnya, dari segi keturunan, dari segi hubungan dengan pengarah-pengarah, dengan orang-orang besar dalam negara, maka ini semua saya minta supaya diteliti dan sepatutnya di dalam masalah pemerintahan pimpinan kita sekarang ini perkara yang semacam ini tidak akan berlaku, insya Allah. Jika sekiranya masih berlaku, maka itu saya berharap kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan supaya dapat meneliti dengan sebaik-baiknya supaya dari sikap kecewa itu tadi tidak akan menyebabkan berlaku kecelakaan yang akan melibatkan harta benda dan nyawa manusia. Juga kepada mereka yang telah berjasa di dalam khidmat penerbangan awam ini kepada negara, kepada bangsa kita, kepada perniagaan, kepada memajukan sumber-sumber ekonomi negara sepatutnya diberikan sesuatu penganugerahan bukan setakat pujian sahaja, diberikan penganugerahan yang baik supaya dapat dikenang bahawa mereka juga manusia yang berjasa kepada negara tetapi di dalam bidang penerbangan awam ini.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang ketujuh yang ada sehubungan dengan kita masih membahaskan Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan 1984 ini, saya suka menyentuh mengenai dengan pembelian kapalterbang-kapalterbang oleh syarikat penerbangan kita, MAS itu supaya berhati-hati di dalam membeli kapalterbang. Biar kita alah membeli tetapi kita menang memakai kata orang tua-tua. Bermakna biar kita beli mahal sedikit tetapi jarang rosak. Kerana kerosakan kapalterbang ini tidak sama dengan kerosakan kenderaan yang didarat. Kalau kereta enjin rosak tidak

menjadi masalah, tidak ada penumpang kereta yang kecut perut, lebih-lebih dia kata berhentilah ke tepi, buka bonnet, panggil foreman. Kalau pesawat udara diumumkan rosak enjinnya atau rosak sesuatu tetapi memang tidak pernah berlaku diumumkan oleh pihak juruterbang, para penumpang diberi tahu pesawat kita rosak tidak pernah dalam sejarah kapalterbang diberi tahu begitu. Kerana ini adalah psikologi barangkali. Kalau diberi tahu kapalterbang rosak ada yang terjun lebih dahulu daripada kapalterbang itu terjun.

Jadi apa yang hendak saya maksudkan ialah supaya syarikat penerbangan kita ini sendiri membeli alat-alat yang baik supaya nanti tidak akan timbul tuduhan sama ada di dalam Dewan atau di luar Dewan membuang-buang wang sahaja. Bukan sahaja syarikat penerbangan, ini juga terkeluar sedikit daripada perbincangan kita mengenai dengan pesawat-pesawat udara yang digunakan oleh syarikat swasta yang ada di dalam negara kita ini juga hendaklah berhati-hati dan pihak Kerajaan apabila mendaftarkan sesebuah pesawat udara yang digunakan oleh swasta dalam negara kita ini juga hendaklah berhati-hati supaya tidak akan berlaku kemalangan jiwa oleh kerana kerosakan sesebuah pesawat yang tidak disangka-sangka terutama sekali pesawat-pesawat yang dibeli secara bawah tangan.

Selama ini kita difahamkan hanya dengan melalui kotak hitam sahaja dapat dikesan sesuatu kecelakaan yang berlaku terhadap sesebuah pesawat atau sesebuah kapalterbang itu tetapi kita kena faham bahawa kotak hitam atau peti hitam itu juga ciptaan manusia. Setiap ciptaan manusia ada kekurangan dan ada kelemahannya. Jadi sepatutnya kecelakaan yang berlaku misalnya di Tanjung Kupang, ini saya bangkitkan sungguhpun perkara ini telah berlalu begitu lama, hanya tinggal menjadi kenangan sahaja, tetapi kenyataan yang

didapati daripada kotak hitam itu tidakpun diketahui oleh masyarakat ramai hingga hari ini, apakah rahsia di dalamnya dengan mengorbankan seorang Menteri kita pada masa itu. Jadi ertinya, itu yang saya katakan bahawa kotak hitam ini juga mempunyai kelemahan yang tidak akan dapat membuka, menyingkap benda yang tersirat di dalam sesuatu kemalangan yang berlaku. Bukanlah ganjil sangat kotak hitam itu kalau kita tengok pun kerana waktu dibawa oleh Timbalan Menteri Pengangkutan beberapa bulan yang lalu melawat ke Kompleks Penerbangan di Subang, saya memang hendak tahu sangat bagaimana bendanya kotak hitam itu. Kotak besi sahaja tetapi di dalamnya kita tidak tahu apa isinya tetapi saya menyatakan bahawa setiap ciptaan manusia itu masih ada kelemahannya.

Jadi sepatutnya sungguhpun dunia telah menggunakan kotak hitam maka kita pun menggunakan kotak hitam, jadi kita tidak sepatutnya hanya beralaskan kepada kotak hitam semata-mata. Apa yang saya hendak sarankan di sini ialah apakah laporan kotak hitam yang melaporkan sehingga hancurnya sebuah pesawat udara di Tanjung Kupang, Johor sehingga menyebabkan terkorbanannya seorang Menteri Kabinet kita pada masa itu.

Tuan Yang di-Pertua, di dalam menyentuh mengenai dengan pembelian pesawat-pesawat udara oleh syarikat kita MAS tadi, saya memuji kerana MAS yang sebenarnya membeli pesawat-pesawat yang baik, yang masih dijamin keutuhannya, dijamin keselamatannya sebagaimana penjelasan yang telah diberikan oleh pihak MAS kepada rombongan Ahli-ahli Dewan Negara sewaktu dijemput untuk melawat ke Kompleks Penerbangan di Subang beberapa bulan yang lalu.

Tuan Yang di-Pertua, harapan saya ialah semoga Rang Undang-undang ini apabila diluluskan dan disahkan menjadi undang-undang yang akan dilaksanakan dalam negara kita, Rang

Undang-undang yang kita bahaskan ini kita luluskan sesuai dengan semangat konvensyen di Tokyo pada 14hb September, 1963, The Hague pada 16hb Disember, 1970; di Montreal pada 23hb September, 1971; jika sekiranya dalam konvensyen yang terakhir pada tahun 1971 ertinya kita sudah ketinggalan selama 13 tahun, tetapi insya Allah dengan adanya kelulusan dan pembentangan pada hari ini kelambatan selama 13 tahun itu akan dapat menjamin keselamatan pesawat, keselamatan penumpang dan tidak akan mengalami kerugian di dalam bidang penerbangan kita.

Dengan ini, Tuan Yang di-Pertua, saya dengan sukacitanya menyokong sepenuhnya Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan, 1984 yang dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan pada hari semalam dengan ucapan terima kasih.

4.05 ptg.

Tuan K. Kumaran: Tuan Yang di-Pertua, saya bangun di Dewan yang mulia ini untuk menyokong Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan, 1984 yang bertujuan menguatkuasakan peraturan-peraturan beberapa konvensyen antarabangsa terhadap keselamatan penerbangan awam di negara ini.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini dibuat tepat pada waktunya dan saya yakin Rang Undang-undang ini akan memberi keselamatan yang total kepada penumpang-penumpang dan pesawat-pesawat memandangkan beberapa hijacking telah berlaku baru-baru ini. Pada masa lampau Malaysia telah mengalami suatu pengalaman pahit di mana sebuah pesawat MAS jatuh terhempas akibat percubaan hijacking di mana beberapa nyawa yang tidak berdosa telah terkorban termasuk seorang pak menteri dan juga beberapa cerdik pandai. Malaysia juga telah menjadi medan hijack bagi orang-orang hijack pada masa lampau. Dengan

adanya undang-undang seperti ini aktiviti-aktiviti penganas antara-bangsa yang hijack kapal terbang akan dapat dikurangkan, lebih-lebih lagi semua negara di dunia ini dapat seragamkan undang-undang mereka berkenaan dengan hijack ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menarik perhatian Kerajaan bahawa kawalan keselamatan yang terdapat di lapangan-lapangan terbang di negara ini tidak mencukupi. Alat-alat mengesan pistol dan sebagainya yang terdapat di lapangan-lapangan terbang di negara ini adalah out-dated. Saya berharap Kerajaan akan membeli alat mengesan metal yang lebih sophisticated lagi untuk mengesan alat-alat merbahaya yang dibawa oleh penumpang.

Tuan Yang di-Pertua, semasa kita membincangkan Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan, 1984 izinkan saya menyentuh sedikit berkenaan dengan MAS dan perjalanan ke London. Seperti sedia maklum, Malaysia sudahpun layan mendapat pertambahan penerbangan ke London akibat pertambahan penumpang ke negara itu. Tetapi syarikat penerbangan London tidak mahu memberi kebenaran kepada MAS untuk menambahkan penerbangan kononnya dengan pakatan sebuah syarikat penerbangan jiran kita.

Tuan Yang di-Pertua, jika keadaan ini benar, saya mengesyorkan Kerajaan menimbang semula melaksanakan polisi "buy British last" supaya memberi suatu pengajaran kepada mereka. Kita tidak seharusnya dipermain-mainkan oleh kuasa-kuasa besar kerana MAS sudahpun mempunyai kelayakan bagi satu lagi landing rights.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga mengesyorkan supaya Perdana Menteri kita akan menggunakan lawatan oleh Perdana Menteri British, Puan Margaret Thatcher ke negara ini supaya

mendesak beliau bersetuju memberi lebih lagi landing rights dalam pertemuan-pertemuan mereka. Kerajaan juga hendaklah sedia memberi sambutan yang sejuk jika beliau enggan menemui permintaan MAS bagi penerbangan tambahan dan jika keadaan memaksanya.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali, saya juga berharap MAS akan meningkatkan lagi mutu perkhidmatan mereka di penerbangan-penerbangan antarabangsa dan tempatan. MAS hendaklah membeli pesawat-pesawat baru menggantikan yang lama, dengan membeli pesawat-pesawat baru kos pembaikan (repair cost) dapat dikurangkan dan kemalangan-kemalangan akibat kesalahan jentera dapat dielakkan. Dengan harapan ini saya menyokong Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan 1984. Sekian, terima kasih.

4.11 ptg.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan terima kasih kerana memberi kesempatan untuk turut sama membahaskan Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan 1984 yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan sejak semalam.

Saya mengucapkan tahniah kepada pihak Kerajaan kerana telah menyedari akan hasil-hasil daripada konvensyen antarabangsa seperti Konvensyen di Tokyo duapuluh tahun yang lalu, konvensyen di Hague empatbelas tahun yang lalu dan konvensyen di Montreal tiga belas tahun yang lalu. Tetapi rasa terkilan di hati saya, kenapa kita mengambil masa hampir-hampir lima-belas tahun daripada hasil konvensyen ini baru kita hendak menciptakan Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan ini. Mengapakah setelah kita mengalami keadaan pahit maung serta peristiwa-peristiwa sedih yang menyayat hati serta meragut nyawa pak

Menteri dan ahli-ahli teknokrat kita yang sangat berharga di Tanjung Kupang dahulu dan beberapa tahun kemudian baru kita menciptakan ini.

Tuan Yang di-Pertua, rasanya kita telah terlalu lambat dalam menciptakan undang-undang seperti ini. Ini adalah kalau di zaman klasik dahulu keadaan hidup manusia ini zaman-berzaman serupa juga, ada yang baik dan ada yang jahat. Tetapi selalunya kebaikan itulah yang mengatasi kejahatan itu. Namun begitu, pertentangan di antara baik dan jahat tetap wujud selagi dunia ini ada. Kita faham ini. Tetapi dari segi menyelamatkan kebaikan ini, kita hendaklah ada ikhtiar-ikhtiar yang positif untuk menyelamatkan dunia dan manusia dalam mencapai kebaikan hidupnya di dunia ini daripada lanun-lanun udara yang terdapat begitu banyak di penerbangan antarabangsa pada hari ini. Di zaman klasik dahulu kita hanya menghadapi lanun-lanun di laut tetapi hari ini dengan begitu majunya keadaan tamaddun dunia dengan keadaan teknologi dan pembangunannya, kita dapati lanun-lanun ini telah berterbang di udara mengancam harta dan nyawa manusia untuk menghancurkan kebaikan yang terdapat itu. Rasanya di atas kesedaran kita untuk menghapuskan keadaan lanun-lanun di udara inilah, kita menciptakan undang-undang yang seperti ini.

Tuan Yang di-Pertua, lanun-lanun udara ini tidaklah duduknya di udara. Mereka hidup bertapak dengan satu organisasi yang begitu rapi dengan komando-komando yang berani mati berpusat di bumi. Dengan sebab itulah keselamatan di udara ini berpunca dengan keselamatan dan kerapiannya pihak berkuasa lapanganterbang-lapanganterbang kita untuk menyekat dan mengikis kegiatan-kegiatan mereka yang jahat ini. Dengan sebab itulah saya memberi pandangan kepada pihak Kerajaan supaya lapanganterbang-lapanganterbang kita, katalah di dalam peristiwa di Tanjung Kupang dahulu adalah berpunca daripada mungkin

penjahat dan hijackers ini yang terdapat sama ada dari Pulau Pinang ataupun dari Alor Setar. Ini menunjukkan bahawa keselamatan di lapanganterbang kita, kawalan-kawalannya tidak begitu rapi dan sambil lewa sahaja. Selepas kejadian itu kita pun mengetatkan kawalan-kawalan keselamatan di lapanganterbang. Ini sahaja tidak cukup kerana terdapatnya lapanganterbang-lapanganterbang kita yang sangat daif dari segi fizikalnya, umpamanya lapanganterbang Ipoh, lapanganterbang Pengkalan Chepa di Kelantan masih di takuk zaman penjajahan lagi walaupun ada sedikit sebanyak renovation dan pembangunan fizikal yang dilakukan. Tetapi bagi pandangan kita masih banyak pembaharuan dan pembaikan yang perlu diadakan ataupun mengubah facilities di lapanganterbang-lapanganterbang yang kita sebutkan seperti di Ipoh ataupun di Kota Bharu dan banyak lagi lapanganterbang domestik kita yang dalam keadaan yang sangat rendah mutunya.

Tuan Yang di-Pertua, sebelum saya duduk, saya ingin menyentuh kembali terhadap penyediaan deraf undang-undang ini dalam Bahasa Malaysia sebagai naskhah sah yang kita gunakan di Dewan yang mulia ini. Kalau kita perhati di dalam pentafsiran di muka 5 Bil ini yang menyentuh pentafsiran “pesawat udara kawalan Malaysia – (b) ceraian (i)”. Di sini menyebutkan, “bahawa dia adalah orang yang layak menjadi empunya bagi kepentingan undang-undang atau beneficial pesawat udara yang didaftarkan di Malaysia”. Kita merasa sangat janggal, mungkin perkara ini terjemahan daripada teks bahasa Inggeris. Kalau kita lihat muka 4 dalam Bil di bahasa Inggeris, kita nampak literal translation dibuat dengan begitu kasar dan tidak menepati maksud yang jitu daripada kehendak seperti dalam bahasa Inggeris. Dengan izin, saya bacakan muka 4, b(i) tafsiran “Malaysian-controlled aircraft”.

“(i) that he is a person qualified to be

the owner of a legal or beneficial interest in an aircraft registered in Malaysia.”

Saya menggesa kepada pihak Kerajaan dan juga kepada pihak Legal Draftsman kita supaya berhati-hati kerana usaha-usaha kita untuk hendak mendaulatkan pemakaian Bahasa Malaysia untuk diketengahkan sehingga mencapai standard yang boleh kita pakai pada masa hadapan di segi pengubalan undang-undang mestilah meneliti dan menggunakan pemakaian Bahasa Malaysia yang tidak janggal dan mengelirukan maksud yang sebenar sebagaimana yang dikehendaki.

Akhirnya, saya menyokong Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan 1984 ini sebagaimana yang telah dimaksudkan.

4.19 ptg.

Toh Muda Dr. Abdullah Fadzil bin Che Wan: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin turut serta membahaskan Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan ini yang bermaksud untuk membolehkan Malaysia mengambil tindakan undang-undang yang sewajarnya kepada pesalah-pesalah yang melakukan kesalahan-kesalahan yang mengancam keselamatan pesawat-pesawat semasa dalam penerbangan dan juga keselamatan penerbangan awam amnya dan keduanya membolehkan Malaysia diiktiraf menjadi pihak berjanji pada ketiga-tiga konvensyen yang telahpun disebutkan oleh Yang Berhormat Menteri serta Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain.

Dalam saya membahaskan Rang Undang-undang ini saya ingin membabitkan beberapa Fasal dalam Rang Undang-undang ini dan ingin mengemukakan syor-syor ataupun cadangan bagi memperkukuhkan ataupun memperkuat lagi Rang Undang-undang ini agar lebih menjamin, agar keselamatan orang-orang yang menggunakan pesawat-pesawat tersebut juga pesawat-pesawat

berkeaan dan anak-anak kapalnya lebih terjamin lagi.

Pada pendapat saya ada perkara-perkara yang telahpun dimaktubkan dalam Rang Undang-undang ini melalui Fasal-fasal berkenaan tidak lengkap ataupun mencukupi ataupun cukup kuat bagi menjamin agar segala mala petaka yang diharapkan tidak berlaku itu tetap tidak akan wujud.

Pertamanya, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengungkit mengenai Fasal 5 dan 6 dalam Rang Undang-undang ini yang mana menyatakan bahawa langkah-langkah serta prosedur-prosedur yang boleh diambil oleh seorang Kapten Pesawat (Aircraft Commander) – ke atas mana-mana orang tertentu yang dipercayai melakukan mana-mana perbuatan yang boleh mengancam atau membahayakan keselamatan penumpang-penumpang atau harta benda. Fasal ini hanya memberi kuasa kepada seorang Ketua atau Kepten itu sahaja. Dan ini pada hemat saya tidak mencukupi oleh kerana biasanya Kapten tersebut selalunya boleh dikatakan sepanjang masa dia terbang asyik berhadapan dengan mengendalikan atau mempilotkan kapal terbang dan tidak tahu menahu tentang apa yang berlaku di tempat duduk penumpang-penumpang.

Dengan adanya keadaan yang sedemikian maka ketua aircraft atau ketua pesawat mungkin lambat mendapat tahu sekiranya ada di antara penumpang-penumpang itu mungkin menjadi seorang penjenayah, hijacker dan sebagainya. Maka saya ingin mencadangkan kepada pihak Menteri dan Kerajaan supaya meluaskan kuasa ini dan diberikan juga bukan setakat ketua aircraft itu sahaja tetapi juga kepada anak-anak kapal yang lain itu yang mana biasanya lebih rapat bergaul, berhubung dan sentiasa berdamping dengan penumpang-penumpang. Maka mereka juga patut diberi kuasa untuk menahan, menurunkan dan juga menyerahkan orang-orang

yang melakukan kesalahan itu kepada pihak-pihak yang berkenaan. Ini akan lebih menjamin yang para pengganas dan para hijacker ini lebih awal dapat dikesan dan ditahan oleh anak-anak kapal itu tidak sahaja dengan memberi kuasa hanya kepada Kapten kapal itu tetapi anak-anak kapal juga sepatutnya diberi kuasa ini untuk sama-sama menentukan perkara yang tidak diinginkan ini supaya tidak berlaku.

Dengan adanya lebih ramai orang yang diberi kuasa dan tanggungjawab untuk menentukan dan mengesan akan pengganas-pengganas ini dengan lebih awal dapat dikesan maka dengan itu saya percaya lebih lagi memberi jaminan dan kepastian perkara-perkara yang tidak diinginkan ini boleh berlaku.

Di samping itu saya juga ingin menyarankan sebagai tambahan agar selain daripada ketua pesawat itu anak-anak kapal itu juga termasuk stewardess, dengan izin, diberikan latihan/kursus untuk berdepan menghadapi bakal-bakal pengganas dan penjenayah.

Saya percaya kita sekarang ini mampu memberi latihan-latihan tertentu bagi membekalkan anak-anak kapal dengan ilmu-ilmu yang boleh digunakan untuk membanteras dan mempertahankan agar pengganas-pengganas ini tidak mudah menjalankan angkara buruk yang dihajati oleh mereka apabila mereka menaiki pesawat yang demikian. Dengan adanya pegawai-pegawai dan anak-anak kapal yang lebih terlatih, yang lebih kemas perbekalan dari segi mereka menghadapi pengganas-pengganas saya percaya ini akan dapat lagi menambahkan keyakinan dan kepastian kepada kita semua sebagai penumpang-penumpang ataupun rakyat jelata yang benar-benar ingin keadaan-keadaan yang baik apabila rakyat-rakyat kita pergi menggunakan pesawat-pesawat antarabangsa itu sentiasa berada di dalam keadaan selamat daripada apa-apa ancaman.

Maka saya ingin merayu dan mencadangkan kepada pihak Menteri agar Fasal 5 dan 6 ini diperkemaskini dan ditambahkan kedua-dua tersebut itu dan sebagai tambahan keadaan yang ketiga juga saya ingin mencadangkan setakat hanya mempunyai ilmu dan latihan yang tertentu bagi menghadapi pengganas-pengganas mungkin tidak mencukupi pada ketika dan tempat yang tertentu. Mungkin juga kita boleh timbangkan untuk diberikan sesuatu pembekalan kepada Ketua Pesawat ataupun Commander itu tadi untuk dijadikan satu lagi safety precaution, satu perkara yang boleh digunakan bagi melawan ataupun menandingi sekiranya pula pengganas-pengganas ataupun hijacker itu mempunyai alat-alat senjata yang boleh digunakan bagi mengancam anak-anak kapal ataupun Kaptennya. Jika sekiranya dibekalkan kepada Kapten atau kepada Ketua Pesawat itu satu jenis senjatakah atau satu jenis apa sahajalah yang boleh digunakan sekiranya perlu mungkin ini boleh lagi menyakinkan Ketua Pesawat untuk mengambil sesuatu tindakan untuk melemahkan pengganas ataupun hijacker itu. Setakat hanya kudrat dan ilmu mungkin tidak mencukupi oleh kerana Tuan Yang di-Pertua dan kita semua tahu pengganas-pengganas sekarang ini semuanya begitu mahir dan fasih dengan berbagai-bagai ilmu mempertahankan diri.

Maka ada baiknya juga ditimbangkan supaya satu jenis pembekalan diberikan kepada Ketua Pesawat sebagai, dengan izin, extra-precautionary measure against violence mungkin dilaksanakan oleh pengganas-pengganas ataupun bakal-bakal hijacker ini. Itu berkenaan dengan Fasal 5 dan 6.

Tuan Yang di-Pertua, satu lagi Fasal yang saya ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini ialah berkenaan dengan Fasal 5(6) (b) iaitu yang mengandungi perbekalan bahawa sekiranya Pegawai Pemerintah atau Kapten Pesawat itu tanpa sebab-sebab

yang menasabah gagal memenuhi kehendak-kehendak dan langkah-langkah yang ditetapkan itu maka ianya sendiri adalah melakukan satu kesalahan di bawah Rang Undang-undang tersebut dan boleh apabila dibabitkan dikenakan denda tidak melebihi \$1,000.

Tuan Yang di-Pertua, kita sendiri dengar di Dewan Rakyat mahupun di Dewan Negara berbagai-bagai tohmahan dan cerita bahawasanya jenayah yang berlaku di udara ini amat dahsyat sekali, besar sekali dan jauh sangat implikasinya, dan perkara ini sepatutnya kita mengambil tindakan yang sekeras-kerasnya bagi mengelakkan ianya berlaku. Pada pendapat saya jumlah \$1,000 ini bagi denda yang maksima yang boleh dikenakan kepada Ketua Komander pesawat tersebut amat rendah sekali bagi satu cara kita hendak mengelakkan ataupun mencegah mana-mana Ketua Pesawat yang tidak menjalankan tanggungjawab seperti yang dikehendaki oleh kita semua. Saya berpendapat bahawasanya jumlah ini perlu dipertingkatkan, mungkin ke satu angka yang lebih tinggi seperti \$10,000 satu contoh atau jumlah yang lebih menasabah bagi kita mencegah, mengelak juga agar Ketua-ketua Pesawat ini tidak lalai, tidak mudah mengenyepikan tanggungjawab yang sebegitu berat yang dipikul, yang diharapkan oleh rakyat jelata.

Saya berharap dalam Fasal ini pihak Kerajaan dan juga pihak Yang Berhormat Menteri akan dapat dipertimbangkan agar jumlah \$1,000 ini yang saya dapati tidak mencukupi, malah perlu dipertambahkan hingga ke \$10,000 sebagai cara kita mengelakkan akan apa-apa penyelewengan ataupun apa-apa keengganan daripada Ketua Pesawat itu untuk melaksanakan tugas-tugas yang maha penting itu.

(Timbalan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Mesyuarat*)

Tuan Yang di-Pertua, yang ketiganya ialah berkenaan dengan Bahagian III, Fasal 7 dan 8 yang mana telahpun mensyaratkan, menetapkan hukum penjara seumur hidup pada sesiapa yang didapati salah dalam hal ini, tidak kira di mana perbuatan ini dilakukan, tidak kira di negara mana pesawat tersebut didaftarkan dan walau apapun kerakyataan ataupun kewarganegaraan pesalah itu, hukumnya ialah seperti yang tercatat dalam Rang Undang-undang ini penjara seumur hidup.

Tuan Yang di-Pertua, sekali lagi saya ingin menyatakan dan menyarankan bahawasanya tidak perlu saya menambahkan tentang pentingnya dan dahsyatnya akibat angkara-angkara kesalahan buruk ini yang mungkin berlaku di penerbangan-penerbangan antarabangsa. Dan setakat kita hanya untuk menghukumkan pesalah-pesalah itu kepada penjara seumur hidup, pada fikiran saya tidak memadai langsung.

Saya berpendapat dan saya tegas menyatakan habis kurang hukuman yang patut diberikan kepada pesalah-pesalah ini ialah hukum mati, oleh kerana jenayah yang dilakukan ini lebih dahsyat daripada jenayah-jenayah yang biasanya dihukum penjara seumur hidup. Maka Fasal 7 dan 8 juga, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyeru dan mengharap kepada pihak Menteri dan Kerajaan agar mempertimbangkan semula dan ditukarkan hukuman yang patut dikenakan kepada pesalah-pesalah daripada hukum penjara seumur hidup kepada hukuman mati di tali gantung.

Tuan Yang di-Pertua, akhirnya, saya ingin mengambil sedikit masa di sini untuk memberi satu pengalaman peribadi bukan bersabit dengan masalah kesalahan undang-undang berkenaan dengan penerbangan antara-bangsa, tetapi berkenaan dengan keadaan keselamatan di Lapanganterbang Antarabangsa Subang. Ini mungkin juga ada kaitannya dengan kemungkinan

kesalahan-kesalahan penerbangan yang membabitkan penjenayah-penjenayah, penganas-penganas mahupun hijacker-hijacker boleh wujud sekiranya kita lalai, kita tidak melengkapi dan tidak mengemaskinikan keadaan keselamatan di Lapanganterbang Antarabangsa Subang kita sendiri.

Tuan Yang di-Pertua, saya kerap kali juga menggunakan Lapanganterbang Antarabangsa Subang, kadangkala melalui pintu VIP, kadangkala melalui pintu biasa, terdapat dengan jelas, nyata dan terang-terang bahawa keadaan keselamatan kita di Lapanganterbang Antarabangsa Subang amat mendukacitakan sekali. Adakalanya saya terus lalu pintu VIP itu, saya bukannya Menteri atau orang yang boleh dikatakan terkenal sangat, cuma saya hendak test sahaja, sebab apa yang saya tahu sebagai Senator, saya berhak menggunakan VIP facilities, dengan izin, di Dewan VIP di Lapanganterbang Antarabangsa Subang. Mereka langsung tidak menanya, menyoal siapa saya, ke mana saya hendak pergi, apa tujuan saya lalu ikut situ dan sebagainya, bukan itu sahaja.

Kita lihat juga kalau ada VIP yang lain menggunakan Dewan VIP itu ramai pengikut-pengikut mereka atau teman-teman mereka masuk keluar dengan begitu bebas sekali, bukan keluar di Dewan Umum, tetapi masuk ke Dewan Berlepas, masuk ke tempat kedai-kedai menjual barang-barang duty free dan boleh pula mereka bergaul dengan orang-orang yang telahpun masuk melalui Kastam, Imigresen bersembang-sembang, bergaul seolah-olah merekapun hendak sama terbang ke luar negeri dan sebagainya. Ini pada hemat saya bahaya sekali oleh kerana walaupun yang lain itu telahpun diclearkan oleh Imigresen dan Security, tetapi orang-orang yang mengikuti rombongan VIP ini boleh pula membekalkan apa-apa senjata, dadah dan sebagainya pada orang-orang itu. Ini boleh menjadi satu perkara yang buruk kepada negara kita,

orang-orang kita, juga nama baik keadaan keselamatan negara kita.

Untuk makluman Yang Berhormat Menteri dan Tuan Yang di-Pertua, pada saya amat glaring sekali yang mana kebebasan pengguna-pengguna kapal-terbang di Subang Airport terutamanya melalui Dewan VIP amat mendukacitakan, cukup bebas sekali keluar masuk tanpa apa-apa pemeriksaan, tanpa apa-apa check. Ini jika kita biarkan boleh di satu masa kelak membabitkan ramai yang menggunakan facilities ini untuk membuat berbagai-bagai aniaya dan jenayah, juga boleh menyebabkan mereka menghijack kapal-terbang atau menjadi stowaway, dengan izin.

Saya harap jugalah dalam kita membentangkan Rang Undang-undang ini, saya fikirkan sesuai jugalah dan kena pada tempat serta ketikanya saya membawa perhatian, terutamanya kepada Yang Berhormat Menteri yang berkenaan tentang kelemahan-kelemahan sistem keselamatan kita di Lapanganterbang Antarabangsa Subang, yang mana patut sangatlah pihak Kerajaan dan pihak Menteri yang berkenaan mengambil tindakan yang sewajarnya secepat mungkin.

Tuan Yang di-Pertua, dengan itu sekian sahajalah pendapat saya dan saya seperti Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain turut sama menyokong Rang Undang-undang ini walaupun lambat sedikit dibawakan kepada kita untuk diluluskan. Tetapi Alhamdulillah syukur kita walaupun lambat sedikit, setakat ini tidak adalah apa-apa angkara yang besar berlaku sebelum Rang Undang-undang ini dikuatkuasakan. Kita berharap selepas sahaja Rang Undang-undang ini dikuatkuasakan, maka keadaan-keadaan yang buruk, yang mengakibatkan penerbangan terutamanya daripada pesawat MAS dan juga rakyat Malaysia yang menggunakan pesawat antarabangsa yang lain akan dapat menjamin diri mereka dan sanak-saudara mereka bahawasanya mereka dapat pergi dan

dapat balik dengan keadaan aman, damai dan penuh keselamatan.

Tuan Yang di-Pertua, dengan itu saya turut serta menyokong Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan yang dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri pada petang semalam.

4.40 ptg.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Tuan Yang di-Pertua, saya juga bangun untuk mengambil sedikit perbincangan Suatu Akta bagi menguatkuasakan konvensyen mengenai kesalahan-kesalahan dan tindakan-tindakan lain tertentu yang dilakukan dalam pesawat udara yang ditandatangani di Tokyo dan juga penindasan perampasan pesawat udara dengan menyalahi undang-undang yang ditandatangani di The Hague dan juga di Montreal pada 23hb September, 1971 yang mana semalam telahpun diterangkan ulasan-ulasannya oleh Yang Berhormat Menteri. Sebentar tadi kita telah mendengar pandangan-pandangan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat yang terdahulu daripada saya berhubung dengan komen-komen dan juga dalam undang-undang ini patut ditambah dan seterusnya. Undang-undang ini ialah undang-undang yang baru, setelah 13 tahun undang-undang ini ditandatangani barulah dapat dilaksanakan di dalam negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, di dalam Rang Undang-undang ini ada dikatakan 5 bahagian yang menyentuh satu persatu, iaitu bagi menjaga kepentingan dan nama baik negara kita dan juga menjaga nama baik penerbangan MAS kita supaya penumpang-penumpang selamat daripada penceroboh-penceroboh ataupun perampas-perampas, hijack dan sebagainya. Kuasa-kuasa telahpun dibuat di sini, peruntukan-peruntukan dan sebagainya yang mengikut keputusan konvensyen yang telah diadakan di

Tokyo, The Hague dan Montreal yang mana kita jadikan undang-undang yang mana bahasa sahlah Bahasa Malaysia.

Dalam masalah ini kita sememangnya tahu, kita dengar dan kadangkala kita lihat dalam kaca TV, iaitu cerita-cerita, adegan-adegan dalam TV bagaimana dahsyatnya apabila berlaku penjenayah-penjenayah di dalam kapal-terbang yang mana mengakibatkan penumpang-penumpang yang begitu gelisah kerana di udara mereka itu adalah antara hidup dan mati jikalau tidak dapat diselamatkan dengan segera. Kalau tidak ada kecekapan yang dilakukan oleh anak-anak kapal ataupun pemandu-pemandu kapal-terbang, maka masalah-masalah serupa ini akan berlaku dengan segera dan kemungkinan pesawat-pesawat atau anak-anak kapal dan kapal akan meletup di udara, di samping itu nyawa akan melayang dan begitu juga pihak Kerajaan yang tertentu akan mengira berapa kerosakan dan sebagainya, bayaran saguhati dan seterusnya. Oleh itu, dalam keadaan ini pihak Kerajaan dan kita juga harus memikirkan sungguhpun undang-undang ini telah ternyata satu persatu.

Tadi kita telah dengar pandangan-pandangan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain berhubung dengan keselamatan-keselamatan dalam kapal-terbang. Buat masa ini memanglah bila kita keluar sahaja daripada Lapangan-terbang Antarabangsa Kuala Lumpur atau Pulau Pinang kita akan dikawal rapi mengikut cara-cara yang dijalankan, iaitu cara pemeriksaan yang dilakukan dengan cara pemeriksaan raba dan sebagainya. Saya rasa pemeriksaan raba yang dilakukan buat masa ini sebelum kita naik kerana kadangkala alat-alat yang digunakan untuk mengesan selalu sangat rosak di lapangan-terbang, oleh itu terpaksa pihak pegawai-pegawai keselamatan itu menjalankan tugas cara periksa raba dan sebagainya, kadangkala inilah masanya perkara-perkara ini terjadi yang kita takut dan khuatiri kerana manusia ini

saya rasa rambut kadang-kadang sama hitam tetapi hati berlain-lain. Kemungkinan bila ada perkara-perkara ini berlaku, mereka ini akan memberitahu kerana kita sentiasa dalam waspada kerana musuh kita pun ada di dalam selimut. Bagi mengelakkan keadaan ini saya rasa perlulah usaha-usaha yang lengkap supaya dapat diadakan di lapanganterbang kita supaya perkara ini tidak berlaku. Puncanya keganasan-keganasan ini bukan daripada dalam kapalterbang, puncanya ialah daripada bawah, merekalah akan datang daripada bawah dahulu barulah naik kapalterbang, masa itulah mereka mengamuk, menahan dan juga ugut dan sebagainya kepada pemandu ataupun anak-anak kapalterbang dalam kapalterbang itu.

Dalam masalah ini kita tahu, kita sendiri pun tidak boleh bawa senjata dalam kapalterbang, tetapi boleh dengan syarat dalam negeri ini, kita serahkan kepada Kapten yang akan membawa dan kita akan ambil balik apabila kita sampai di tempat kita berhenti, umpamanya di Pulau Pinang kita akan dapat balik.

Dalam soal ini saya berharap dan memberi pandangan supaya pihak Kerajaan, juga saya sependapat dengan Yang Berhormat sebentar tadi supaya kita dapat bekalkan satu senjata yang boleh Kapten atau pemandu atau anak-anak kapal yang lain atau kru yang lain dapat menyelamatkan manusia dan juga harta benda sebelum penganas-penganas berlaku dalam kapalterbang itu. Umpama kemungkinan senjatapi tidak boleh dibekalkan, jikalau dibekalkan kemungkinan ini akan berlaku tembak-menembak, ini juga akan merosakkan enjin ataupun kapalterbang, kemungkinan ini juga akan tertembak tangki minyak dan seterusnya akan meletup di udara.

Dalam keadaan ini saya lihat dalam TV dan sebagainya bagaimana di Afrika mereka itu menangkap gajah, menangkap binatang-binatang yang buas, mereka itu tembak dengan cara

injection, bius, iaitu dengan keadaan tembak itu mereka akan lemah. Apa salahnya Kerajaan mencari jalan cara yang begitu supaya apabila mereka ini datang boleh ditembak dengan cara begitu, kena pada badannya kemungkinan mereka itu akan lemah, bolehlah kru atau anak-anak kapal mengambil tindakan supaya dapat ditangkap orang itu sehingga dapat kita berhenti ataupun mendarat di landasan-landasan yang tertentu bagi mengelakkan perkara-perkara ini.

Yang lainnya juga kita nampak sungguhpun tidak ada dalam Rang Undang-undang ini yang kita buat, kita juga di samping hijack dan sebagainya kita juga mesti ada tatatertib dan disiplin kepada kakitangan, sungguhpun rasa saya ada tetapi ini tidak dilakukan. Umpamanya, pemandu-pemandu kapalterbang saya nampak selalu sangat dibekalkan oleh pramugari ini minuman-minuman keras. Kemungkinan minuman ini tidak menjadikan mabuk tetapi kalau banyak sangat, kemungkinan juga akan menjadi kepala pening dan sebagainya, ini juga tidak akan selamat. Kita gaduh mengatakan hijack dan sebagainya, kemungkinan yang berlaku bukan dalam negeri kita, kemungkinan ini juga berlaku mereka ini mabuk dan sebagainya, kapalterbang tak tentu dibawa, meletup. Bila dapat laporan, pesawat ini telah diapakan dan sebagainya, tetapi kemungkinan kesilapan-kesilapan ini berlaku kepada anak kapal itu sendiri. Sebelum perkara ini berlaku kita juga harus membuat penyelidikan atau mengawasi perkara ini supaya jangan berlaku. Ini selalu sangat saya lihat bila saya naik kapalterbang. Sungguhpun kita di belakang dibekalkan dengan air oren satu gelas tetapi pesawat di depan itu dibekalkan dengan minuman keras, ini akan memabukkan.

Pada suatu masa juga saya dapat tahu ada pemandu-pemandu ataupun kapten ini yang juga penagih dadah pun ada berlaku. Sama ada dapat dikesan ataupun tidak oleh Kementerian

ataupun pihak penerbangan kita. Mereka ini terpaksa menghisap dadah kalau tidak kononnya mereka tidak boleh membawa kapalterbang. Ini juga saya harap kepada pihak Kerajaan patut diawasi. Sungguhpun awasan ini dijalankan apabila mereka itu hendak naik ke pesawat terbang untuk memandu kapalterbang, akan diperiksa kencing dan sebagainya tetapi mereka ini masa itu tidak dimakan dan tidak diminum tetapi selepas dalam kapalterbang ini berlaku. Perkara-perkara ini saya dapat tahun daripada orang-orang yang mengatakan perkara ini berlaku kepada pemandu-pemandu kapalterbang kita sendiri. Oleh itu kalau ini berlaku rasa saya ini juga akan mengakibatkan perkara-perkara yang tidak diinginkan yang mana masuk di dalam Rang Undang-undang Kesalahan-kesalahan Penerbangan.

Soal yang lain yang saya nampak juga dalam kapalterbang ini iaitu dengan adanya minuman-minuman keras juga dibekalkan. Kalau kita berjalan jauh—dari sini ke Pulau Pinang mungkin tidak, ini juga dibekalkan kadangkala percuma diberi minum.

Ada suatu masa—bukan dalam kapalterbang Malaysia kita tetapi saya naik kapalterbang negeri lain, saya lihat ada satu golongan kaum yang mana lebih kurang 10 orang, kemungkinan mereka itu adalah dalam pengembaraan, mereka meminum minuman sampai begitu memabukkan, sampai muntah-muntah mereka itu minum begitu banyak, adalah dibekalkan oleh kapalterbang itu mereka boleh minum dan ada setengahnya pula kemungkinan dia bawa kerana duti free, mereka itu sanggup minum sampai muntah-muntah. Ini pun patut kita awasi jangan berlaku dalam kapalterbang kita sebagaimana yang saya alami dalam satu kapalterbang yang lain. Ini saya pergi dari sini sampai ke Karachi. Siapa orang itu faham sahajalah, mereka ini mabuk, dengan muntah-muntah, kita takut perkara ini kalau berlaku kemungkinan dia baling

botol atau kemungkinan dia tidak lagi siuman akan menjadikan huru-hara dalam kapalterbang, ini juga akan mengakibatkan keselamatan penumpang-penumpang dan juga kapalterbang akan terganggu.

Oleh itu dalam masalah ini juga bagi menjaga kapalterbang kita, rasa saya sungguhpun ini kemungkinan antara-bangsa yang membekalkan minuman-minuman keras tetapi kalau boleh supaya ini dapat diawasi, jangan berlebihan sangat minuman-minuman keras ini diberi atau jangan pula ada kalanya kapalterbang-kapalterbang ini juga termasuk kita diberi, siapa hendak beli minuman keras dalam kapalterbang pun boleh. Mereka ini boleh membawa tetapi kita harap jangan minum dalam kapalterbang ini. Ini juga kemungkinan ada larangan tetapi manusia tahu sahaja, kadangkala mereka ini menunjukkan kegarangan, keganasan atau kebengisan sehingga anak-anak kapal juga takut.

Dalam soal yang lain dalam kesalahan-kesalahan penerbangan ini kita lihat anak-anak kapal atau pramugari-pramugari kita kadangkala kekasaran juga berlaku. Umpamanya pada suatu masa saya terbang dari sini ke Pulau Pinang. Ada seorang tua membawa sebuah beg, rasa saya kemungkinan radio dalam kotak, oleh kerana kapalterbang pada masa itu terlampau penuh anak kapal mengatakan ini tak boleh bawa. Awak mesti turunkan. Dia kata saya hendak simpan sini, tak apa-apa. taruh bawah sahaja. Tak boleh! Begitu keras sekali kata-kata yang dilafazkan oleh pramugari yang ada dalam kapalterbang itu. Ini juga menjatuhkan imej jikalau dipandang oleh pelawat-pelawat dari negara asing menengok telatah dan kelakuan yang dilakukan oleh pramugari-pramugari di dalam kapalterbang. Ini dari pengalaman saya sendiri yang saya lihat dengan mata kepala saya sendiri. Mereka itu bayar, apalah salahnya diterang dengan baik ataupun boleh diletak di bawah ataupun cara lain

supaya tidak menjadi pertengkaran. Ini berlaku pertengkaran antara mereka dengan anak kapalterbang itu tadi. Itulah masalah-masalah yang saya lihat dalam keadaan ini kerana kita tidak mahu sungguhpun ada di dalam ini tindakan-tindakan lain yang merbahaya atau mungkin membahayakan keselamatan pesawat udara tetapi dia tidak mengatakan minuman dan sebagainya, kemungkinan dalam ini ada dicatat iaitu dalam perkara 10 tertakluk kepada sub-seksyen (5) dan (6) yang mengatakan hala-hal ini berlaku.

Tuan Yang di-Pertua, soal pembelian kapalterbang. Sungguhpun telah dibangkitkan tadi pembelian kapalterbang ini harus juga diteliti oleh negara kita, kita tidak mahu orang beli kapalterbang kita pun beli kapalterbang, kemungkinan ini juga ada berlaku dahulu, tetapi sekarang tidak berlaku, kita tidak mahu perkara beli kapalterbang buruk, sapu cat balik lepas itu kita pun megah dengan kapalterbang kita, tetapi kita lihat di dalamnya orang yang dapat duit kaya tetapi setelah itu macam-macam kerosakan berlaku sehinggakan tergendala penerbangan sampai satu, dua jam kerana pesawat-pesawatnya rosak tetapi bila dinyatakan adalah tergendala buat sementara waktu tetapi apa yang kita tahu kadangkala perkara-perkara itu enjin dan sebagainya rosak selalu, sungguhpun kapalterbang itu baru dibelai tetapi ini berlaku pada suatu masa dahulu.

Soal kapalterbang haji juga. Tentang penerbangan kapal haji yang mana kita tahu MAS selalu membuat penerbangan untuk menghantar bakal-bakal haji, MAS menyewa kapalterbang dari negara lain. Apa yang saya dapat tahu di dalam Dewan yang mulia ini juga saya sudah bercakap setelah saya balik dari menunaikan fardu haji tahun dahulu. Saya naik kapalterbang Airbus yang disewa dan disapu cat sementara sebagai MAS. Pada masa itu kapalterbang yang saya naik penerbangan 49, masih saya ingat lagi, kapalterbang itu tandasnya tidak boleh

dipakai, alat hawa dinginnya pun tak boleh dipakai sehinggakan berkipas di dalam kapalterbang, sedangkan keselamatan amat penting. Ini juga apabila Kerajaan untuk menyewa dan sebagainya kapalterbang-kapalterbang carilah kapalterbang yang sesuai.

Pernah saya katakan kapalterbang ini tidak sesuai untuk membawa penumpang-penumpang kerana telah lama tetapi sama ada benar ataupun tidak apa yang saya dapat tahu kapalterbang yang jatuh terhempas di Kampung Subang adalah kapalterbang yang disewa. Ini telahpun diakui oleh Tabung Haji sendiri, kemungkinan kapalterbang yang saya naik itulah yang jatuh – kemungkinan, tetapi umur saya panjang, dia tak jatuh pada masa itu, dia jatuh kemudian. Itupun tak apalah kerana nyawa pun tak ada yang melayang, dia jatuh hanya baru hendak mendarat kelapangan terbang kita, kemungkinan kalau terjadi di udara kemungkinan habislah ceritanya, kita akan menyalahkan seseorang, kemungkinan kita akan menyalahkan itu dan ini tetapi kesilapan-kesilapan ini kita tidak awasi, kita tidak mahu dalam masalah ini ada manusia-manusia yang mencari kepentingan diri sendiri tetapi mereka ini tidak mementingkan apakah keadaan negara kita rugi ataupun sebagainya. Oleh itu dalam masalah ini juga kita harus berhati-hati, dalam masalah kita menjalan, menjaga, kesalahan-kesalahan penerbangan dan juga keselamatan-keselamatan sama ada keselamatan kapalterbang, keselamatan manusia dan juga keselamatan negara kita bagi mengelakkan pembayaran dan sebagainya apakala perkara-perkara yang terjadi yang tidak diingini.

Lagi satu masalah mengenai kapalterbang ini sungguhpun kita baharu dalam lapangan industri penerbangan ini dan juga kita baharu melatih kemungkinan pemandu-pemandu kapalterbang, kita lihat dan juga kita rasai sama ada Yang Berhormat rasai ataupun tidak, saya rasa telah dirasai dan kerana Yang Berhormat sering

menaiki kapalterbang-kapalterbang bangsa lain kepunyaan negara lain. Cuba kita rasa kadangkala apabila kapalterbang ini hendak "landing" ataupun mendarat kadangkala terasa sangat hentaknya itu. Sebulan yang lepas, saya balik daripada Johor boleh dikatakan semua penumpang di dalamnya terpekik apabila penerbangan itu mendarat di lapangan-terbang kita, sekali jatuh bergegar begitu kuat.

Ini juga rasa saya untuk menjaga keselamatan, sungguhpun ada keselamatan tetapi kalau silap-silap teknik membawa kemungkinan ianya akan terjunam terus dan ini juga akan berlaku kemalangan. Ini juga patut diberi panduan yang cermat kepada pemandu-pemandu kapalterbang kita supaya perkara ini tidak berlaku lagi.

Ia juga akan melemahkan atau akan merosakkan nama baik penerbangan kita, kemungkinan orang-orang yang datang ataupun pelawat-pelawat ataupun pelancung-pelancung di sini akan membuat kata-kata ataupun ejekan kepada negara kita, kapalterbang jatuh dan sebagainya sebagaimana yang berlaku bila hendak "landing" dan iaitu terlampau begitu kuat, "terencat" apabila sampai ke tanah. Ini rasa saya yang perlu juga kita pandang. Sungguhpun perkara ini perkara yang kecil tetapi daripada kecil inilah yang akan menjadi besar dan kita tidak nampak daripada yang kecil ini juga mungkin akan merbahaya kepada manusia dan juga merugikan Kerajaan kita.

Tuan Yang di-Pertua, saya sekali lagi bersama-sama menyokong Rang Undang-undang ini kerana Rang Undang-undang ini ialah Rang Undang-undang yang baharu, kesalahan yang baharu yang kita buat kemungkinan pindaan-pindaan yang sesuai dapat dilakukan di masa-masa yang akan datang bagi melicinkan lagi Akta-akta ini supaya dapat menjaga keselamatan negara dan juga keselamatan manusia pada masa datang

dengan lulusnya Undang-undang kesalahan penerbangan 1964 ini kelak. Dengan itu, sekianlah sahaja saya sudahi dengan terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar.

5.03 ptg.

Datuk Haji Mohd. Din bin Jaafar: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengambil bahagian serba sedikit bagi membahaskan Rang Undang-undang kesalahan-kesalahan penerbangan 1984 sepertimana yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri dan juga pandangan-pandangan yang telah diberikan oleh beberapa orang Ahli Dewan ini dan saya pula akan memberi sedikit pandangan mengenai pesawat MAS kita yang mana adalah salah satu daripada, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua ialah "national flight career" ataupun pembawa bendera kebangsaan negara kita Malaysia.

Dengan adanya Undang-undang ini sepertimana penerbangan MAS, Sistem Penerbangan Malaysia akan menyertai di dalam Undang-undang keselamatan seperti yang terdapat di Konvensyen di Tokyo, The Hague dan Montreal ini.

Saya percaya ini adalah sebagai satu langkah bagi syarikat penerbangan kita di negara ini supaya mengambil langkah-langkah yang serupa, kerana penerbangan kita MAS adalah mempunyai hak pendaratan di berapa buah negara iaitu dalam penerbangan antarabangsa. Jadi saya percaya keselamatan-keselamatan untuk mengancam dalam penerbangan dan sebagainya memanglah amat berkurangan yang berlaku ke atas pesawat-pesawat kita MAS.

Ini mungkin kerana kita mempunyai hubungan diplomat yang baik dengan negara-negara yang lain di mana kita mendapat hak pendaratan dan saya rasa mungkin hanya sekali yang pesawat MAS mendapat sedikit gangguan bilamana berlakunya mogok

pekerja-pekerja “Civil Aviation di Australia” yang mana pesawat 747 dan DC10 kita tidak dapat terbang kerana pekerja-pekerja di Australia enggan untuk mengisi minyak.

Jadi itu sahaja mungkin salah satu peristiwa yang dialami oleh syarikat penerbangan kita MAS. Jadi dengan adanya Undang-undang ini untuk dijadikan sebahagian daripada Undang-undang bagi keselamatan pesawat kita MAS memanglah kena pada tempatnya demi untuk menjamin keselamatan penumpang-penumpang yang kian hari kian bertambah menggunakan pesawat-pesawat MAS.

Dalam beberapa tahun yang lalu kita kerap kali mendengar MAS selalu mendapat keritik-keritik dan ancaman-ancaman daripada dalam negeri ini sendiri. Yang amat mendukacitakan ialah orang-orang yang mengkeritik tentang kelemahan-kelemahan pesawat kapal terbang kita ini ialah rakyat Malaysia sendiri. Tetapi kurang yang ingin memperbaiki daripada segi kelemahan. Dengan sebab itu bermacam-macam perkataan yang telah dicipta oleh mereka yang dengan sengaja untuk memburuk-burukkan syarikat penerbangan kita MAS.

MAS ini diistilahkan, mana ada sistem, inilah istilah-istilah yang dicipta kepada orang-orang yang ingin melakukan sabotaj kepada pesawat penerbangan kita.

Saya fikir inilah masanya, Tuan Yang di-Pertua, dalam Dewan yang mulia ini adalah rakyat Malaysia yang bertanggungjawab ke atas kemajuan sebarang syarikat yang telah kita buat di dalam negara ini adalah tanggungjawab kita bersama untuk meninggikan imej syarikat-syarikat khasnya yang berkenaan dengan Undang-undang ini ialah Sistem Penerbangan Malaysia kita.

Akhir-akhir ini saya telah banyak mendengar daripada berbagai-bagai suku bangsa, baik orang putih, orang Jepun, orang Cina, rakyat Singapura

mengatakan tidak ada sistem penerbangan atau perkhidmatan kapal-terbang yang baik di dunia sekarang melainkan MAS.

Jadi ini sebagai satu kebanggaan kita sekarang. Saya berani membuat pengakuan ini bahawa Sistem Penerbangan Malaysia yang ada sekarang adalah sistem penerbangan yang terbaik dalam “in-flight service”, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, adalah lebih baik daripada semua pesawat-pesawat penerbangan antarabangsa. Ini diakui. Dahulu kita mengagung-agungkan kononya Singapore Airline adalah sebagai satu syarikat penerbangan yang terbaik, tetapi hari ini tidak. Tetapi ini mungkin kurang untuk didengar-dengarkan kepada kita, sebabnya pada masa-masa yang lampau mereka terlalu menggunakan tohmah-tohmah kepada syarikat penerbangan kita. Tetapi bagi pihak MAS telah pun memperbaiki khidmat-khidmatnya selama ini yang mana barangkali sedikit orang-orang kita yang mengikuti dalam penerbangan antarabangsa MAS tetapi kalau kita buat penyelidikan, saya fikir masanya sudah sampai kalau Sistem Penerbangan MAS sekarang membuat satu kajian sama ada Malaysian Airlines ataupun MAS ini mendapat tempat, dapat menakluki hati penumpang-penumpangnya sekarang ini.

Tetapi saya berani meyakinkan bahawa Sistem Penerbangan Malaysia kita telah mendapat kedudukan yang terbaik dalam penerbangan antarabangsa mahupun dalam negeri. Kalau pun dalam negeri mungkin kerana pramugari-pramugari yang baharu dilatih yang baharu keluar daripada latihan daripada Jabatan Penerbangan di Subang dan mereka ini terpaksa sah ditempatkan di pesawat “Fokker Friendship” untuk penerbangan dalam negeri demikian juga dalam penerbangan B 737 dari sini ke Sabah tetapi ke Sabah dan Sarawak juga kita telah menggunakan Airbus-300.

Jadi ini menunjukkan bahawa kita telah maju dalam bidang-bidang penerbangan dan kita tidak kurang dari negara-negara lain yang mempunyai pesawat yang besar. Pesawat yang besar yang digunakan di dunia sekarang ialah Boeing 747 walaupun Concorde telah mengatasi kelajuan daripada semua pesawat yang ada tetapi Concorde tidaklah begitu sesuai dan tidaklah begitu mendapat sambutan daripada negara-negara lain oleh kerana disebabkan beberapa masalah daripada segi teknikal, mungkin kerana suara waktu ia sedang hendak terbang sehingga berapa ribu kaki di udara, suaranya masih boleh membuat satu "vibration" atau gegaran di bumi dan rumah-rumah yang ada berhampiran dengan lapanganterbang walaupun pesawat itu mesti terbang melebihi daripada 45,000 kaki tingginya di udara. Kerana kapalterbang Concorde itu terpaksa terbang separuh daripada permukaan bumi baru ia boleh mendapat kelajuan dan di sana kita dapat rasakan dan kita akan dapat melihat benar-benar permukaan bumi. Ini kita nampak ketika kita berada di separuh permukaan bumi apabila kita menaiki Concorde yang hanya mengambil masa selama 8 jam kalau kita terbang dari Singapura ke London.

Saya percaya bahawa kita pun sekarang ini tidak ketinggalan. Malaysia tidak ketinggalan dari mana-mana negara yang menggunakan pesawat Boeing 747, kita punya pesawat itu sekarang. Kita juga melihat ada gambar dalam TV sekarang ini telah mula menunjukkan iklan-iklan pesawat kita daripada Islander, kapalterbang yang kecil itu turun di Long Pasia, Sabah ditukarkan dengan Fokker Friendship, DC 10, kemudian ditukarkan dengan Boeing 747. Ini menunjukkan kepercayaan kepada MAS, pada masa sekarang baru kita nampak keluar iklan-iklan MAS ada dalam TV. Ini mungkin juga dalam ramalan saya, Tuan Yang di-Pertua, kerana mereka telah mendapat

keyakinan bahawa MAS ini telahpun mendapat sambutan yang sebaiknya daripada penumpang-penumpang.

Ini satu contoh, Tuan Yang di-Pertua, apabila mana rombongan daripada HICOM iaitu rombongan daripada PROTON untuk melawat ke Jepun pada awal bulan lalu, 7 haribulan, iaitu PROTON cuba hendak membuat booking lebih kurang sebulan untuk mendapatkan pesawat MAS itu pergi ke Tokyo tidak dapat tempat, terpaksa rombongan dari Malaysia itu terbang ke Singapura untuk mendapatkan Singapore Airline (SIA), terbang dari Singapura pergi ke Tokyo dan demikian juga balik daripada Tokyo terpaksa menggunakan SIA kerana tidak dapat tempat di dalam pesawat MAS kerana pesawat MAS penuh setiap waktu. Ini saya buktikan sendiri, saya pergi ke Pejabat MAS dekat Hilton, tengok dia punya komputer betul atau tidak. Komputer itu mengatakan betul dalam sebulan itu penuh tidak dapat penumpang-penumpang dari Tokyo untuk menaiki pesawat MAS.

Tuan Yang di-Pertua, masanya sudah sampai yang saya dalam Dewan yang mulia ini ingin memberikan tahniah dan memberikan sekalung bunga kepada MAS bahawa MAS telah mencapai kepada satu tahap yang begitu baik daripada segi perkhidmatannya.

Tuan Yang di-Pertua, dengan itu inginlah saya memberikan sekalung bunga kepada MAS. Dan mungkin ini juga menyebabkan syarikat penerbangan daripada Eropah takut untuk memberikan hak mendarat di negara mereka, mungkin mereka telah faham bahawa Malaysia telah mempunyai perkhidmatan udara yang baik. Pramugari-pramugarinya selalu memberikan senyum simpul di dalam pesawat itu, bukan seperti pesawat-pesawat lain. Saya merasakan dalam pesawat yang lain itu, Tuan Yang di-Pertua, mereka menghantarkan

makanan pun dihumbankan begitu sahaja, lain daripada yang diiklankan, apabila diiklankan di dalam TV lemah lembut dan sebagainya tetapi dalam pesawat itu kita rasakan pramugarinya tidak memberikan layanan yang sebenar-benarnya. Jadi inilah masanya kit mesti memberikan sokongan penuh kepada pesawat kita MAS dan ini adalah selaras dengan undang-undang dan peraturan bagi mencegah keselamatan dalam penerbangan ini juga amat dialu-alukan demi menjaga kepentingan dari segi keselamatan.

Tetapi satu teguran yang saya ingin berikan kepada Menteri yang berkenaan iaitu mengenai minuman keras, janganlah dijual setelah kapalterbang mula terbang. Kalaupun mahu jual, kira-kira 45 minit sebelum kapalterbang itu mendarat. Jadi semasa dia beli itu dia tak habis minum mungkin mabuk pun tak jadi. Ini sahaja satu langkah untuk mengawal keselamatan kerana barang-barang yang bebas daripada cukai ini memanglah murah seperti Brandy, Exxo, Martell dan sebagainya. Kalau kita beli harga di luar \$150 sebotol Exxo Hennessy, di kapalterbang cuma \$60 sebotol. Jadi itu boleh beli di sana dan kebanyakan yang minum itu adalah penumpang-penumpang daripada Barat kerana mereka tahu minuman di Eropah memang mahal, satu peg pun susah untuk dapat minum, bukan sahaja mereka buat tetapi mereka tidak mampu untuk membeli. Jadi apabila mereka naik kapalterbang MAS kalau dapat minuman free, mereka gunakan peluang keemasan itu, di sanalah mereka berhabis-habis minum. jadi dikatakan, inilah "peluang mas", fasal naik dalam kapalterbang MAS, dikatakan "golden opportunity" dan "golden service". Itulah yang diharapkan "golden service" ini, setengah-setengah pendapat penumpang-penumpang daripada Barat, tetapi bagi kita penumpang di Malaysia kita selalu mengharapkan makanan yang begitu lazat yang baik dan yang sesuai.

Tuan Yang di-Pertua, saya fikir dengan adanya Undang-undang untuk

mencegah sebarang kejadian yang tidak diingini dalam pesawat-pesawat kita ini memanglah amat digalakkan terutama sekali, walaupun saya tidak pasti sama ada pramugari-pramugari juga harus diberikan sedikit pengalaman dari segi karate untuk mempertahankan diri, ini mengambil masa kepada MAS untuk dilatih mereka itu. Dan setengah-setengah pramugari itu juga tidak begitu setuju kalau sekiranya mereka akan diberikan latihan fizikal, berlatih untuk bersilat, karate, judo dan sebagainya. Ini mungkin tidak menarik minat kepada mereka tetapi pramugari-pramugari dalam Malaysia ini saya fikirkan memang mempunyai kebolehan yang begitu baik dalam perkhidmatannya di pesawat-pesawat yang ada sekarang.

Saya juga harus memberikan pujian kepada mereka, tetapi sedikit yang kekurangannya daripada "ground service" – itu barangkali ada sedikit kurang memuaskan. Tetapi walau macam manapun tidaklah seburuk-buruk dalam masa beberapa tahun yang lalu tetapi ini mungkin kerana kemudahan yang belum terdapat dan mungkin juga semasa kita memperkenalkan komputer untuk digunakan. Jadi mungkin mereka itu masih sedikit ganggu untuk menggunakannya, sebagaimana menggunakan pendaftaran penumpang melalui komputer. Ini juga mungkin satu kelambatan tetapi ini bukanlah berlaku kepada pesawat-pesawat MAS sahaja tetapi kerana pesawat MAS itu sengaja dipersalah-salahkan untuk menghilangkan penumpang, sedangkan hotel-hotel yang dahulunya menggunakan pendaftaran pakai tulis tangan, pejabat-pejabat simpan fail pakai fail biasa. Sekarang ini semua pakai komputer, waktu mereka belajar komputer pun mengambil masa, semua tak betul. Yang tak betul ini buat oleh manusia, bukan komputer yang salah, komputer cuma menerima "feed", kalau manusia buat betul, komputer betullah. Kalau kita taip salah, salahlah maklumat komputer. Jadi kalau

komputer pendaftaran penumpang-penumpang salah ditaip, komputer tidak boleh disalahkan tetapi yang disalahkan ialah MAS, MAS yang menjadi mangsa kesalahan, Sistem Penerbangan Malaysia itu menjadi sasaran keseluruhan, pada hal yang lain buat salah.

Tuan Yang di-Pertua, saya fikir dengan cara begini Sistem Penerbangan Malaysia akan dapat mengikuti daripada aturan peraturan sepertimana yang telah diakui oleh Konvensyen yang diadakan di beberapa buah negara yang disebutkan oleh Yang Berhormat Menteri. Saya percaya peraturan-peraturan ini sahaja mungkin tidak begitu mencukupi kerana pengesanan penjenayah-penjenayah dan perampas-perampas kapalterbang itu mungkin sukar untuk diatasi, tetapi walau macam manapun dalam Rang Undang-undang ini mengatakan jika diketahui oleh pemandu tadi atau kapten kapalterbang itu boleh mendarat dan mengarahkan seseorang yang disyaki akan menyebabkan bahawa dalam pesawat tersebut boleh diturunkan penumpang tersebut, tetapi inipun kita masih belum dapat memastikan sejauh mana keselamatan boleh dapat dikawal.

Demikian juga, Tuan Yang di-Pertua, seperti ketua pramugara dalam kapalterbang, inilah saya ingat sebaik-baiknya orang yang patut diberikan latihan yang boleh mengawal, bukan pramugara, tetapi ketua pramugara ini biasanya daripada seorang lelaki dan inilah sebaik-baiknya saya ingat boleh diberikan latihan-latihan secara mempertahankan diri dan juga bagaimana cara mengawal penumpang-penumpang yang disyaki akan membawa sesuatu perkara-perkara yang tidak diingini dalam pesawat tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, kalau kita hendak periksa soal-soal ini bagaimana kemalangan kapalterbang-kapalterbang telah berlaku, memang tidak dapat disiarkan oleh Jabatan

Pengangkutan Awam sekali pun kita telah banyak mengikut kemalangan-kemalangan kapalterbang setelah kita ingin mengetahui laporan-laporan tetapi laporan itu selalunya tidak disiarkan yang mana ramai rakyat ingin bertanya-tanya apakah kandungan dalam peti hitam dan sebagainya. Kita pun tahulah sebut peti hitam sahaja tetapi peti itu bukanlah merupakan peti hitam yang sebenarnya tetapi dia adalah sebagai tape recorder alat perakam yang digunakan tetapi sebagai sebutan teknikal dalam sesuatu kapalterbang dan sebagainya. Kapal perang mempunyai sebutan yang lain, tiap-tiap satu, Special Branch mempunyai satu sebutan yang lain. Kita katakan 'Black Maria' itu satu lori untuk menangkap orang, masukkan orang itu. Black Maria itu satu perkataan teknikal bagi pihak penjenayah daripada Polis dan Special Branch. Jadi, itulah Tuan Yang di-Pertua, apa yang terkandung dalam black box ini peti hitam ini bagaimana pesawat kita MH 684 yang jatuh di Kampung Melayu dekat Subang, penerbangan daripada Kuching, sehingga hari ini kita tidak dapat mengetahui dari sebab apa kapalterbang ini boleh terhempas kira-kira antara beberapa ratus kaki sebelum mendarat di landasan di Lapangan-terbang Subang.

Sepertimana juga Tan Sri Yang di-Pertua, rakan saya telah mengatakan tadi bahawa pesawat kita telah didaratkan oleh pilot kita itu kerana barangkali ada sedikit goyang. Ini mungkin dalam pengalaman saya membuat perbandingan bagaimana kapalterbang atau pesawat yang mendarat di Lapangan-terbang Singapura di Tokyo dibandingkan dengan Subang. Sebab landasan di Subang tidak begitu halus. Ia tidak banyak dibubuh dengan aspar yang begitu cukup. Jadi, itu menyebabkan satu gangguan bila kapalterbang itu mendarat, kita boleh rasa terutama sekali pesawat airbus. Airbus itu kita boleh dengar bunyi kabinnya itu segala

piring, mangkoknya semua jatuh. Ini sebab bukan pesawat, sebab landasan kapalterbang di Subang yang tidak begitu memuaskan. Tetapi kenapa bila mendarat di Singapura tidak rasa. Pilot kita menurunkan kapalterbang, saya puji. Pilot MAS di Malaysia mungkin Menteri juga bersetuju ada pilot-pilot yang cukup terlatih dan mendapat pujian yang boleh mengendalikan semua pesawat-pesawat yang lebih baik.

Saya bandingkan waktu saya terbang ikut dengan kapalterbang Boeing 747 Singapore Airline mendarat di Singapore. Dia tidak boleh mendarat dengan sebaik mana tetapi dia lari, tetapi bila ikut dengan pesawat MAS kita yang baru lalu saya selalu memerhatikan bagaimana kita punya pilot menurunkan kapalterbang itu, kita rasakan mereka boleh menurunkan secara baik. Ini pujian yang harus kita berikan kepada pilot kita juga. Anak-anak muda kita di antara 20 lebih tahun yang boleh mengendalikan Boeing 747 Airbus. Jadi, saya katakan tadi pujian ini harus diberikan keseluruhan mereka ini yang telah menaikkan imej Syarikat Penerbangan Malaysia kita pada akhir-akhir ini.

Inilah bukan disalahkan kerana pilot tetapi mungkin kerana ada kemudahan yang lain yang tidak begitu sesuai dengan pesawat itu untuk didaratkan oleh pilot tadi. Jadi, Tuan Yang di-Pertua, apa yang terdapat kekurangan dalam pengendalian pesawat-pesawat MAS ini, saya harap Kementerian berkenaan akan dapat memperbaiki walaupun tidak banyak lagi untuk diperbaiki tetapi sekadar mendapatkan pandangan-pandangan daripada orang ramai dan memperbaiki yang mana boleh diperbaiki walaupun yang kecil. Inilah kesalahan-kesalahan MAS pada yang lampau daripada kecil diperbesar-besarkan dan sehingga nama sistem penerbangan kita ini telah pun direka-reka dengan bermacam-macam sebutan tetapi hari ini dia sudah mendapat nama yang baik. Saya tidak mahu menyebutkan perkataan-perkataan yang lain,

mungkin tidak sesuai didengar daripada rakyat Malaysia sendiri. Kerana saya katakan kalau sudah suku kaum ini mempunyai pandangan yang lain. Yang pergi ikut pesawat ini dia akan puji, ini yang pesawat baik. Tetapi bagi keseluruhannya Malaysia Airline System adalah sistem penerbangan yang terbaik hari ini. Saya berani mengakui, dan saya berani bertentangan siapa juga yang mengatakan Sistem Penerbangan Malaysia ini tidak baik saya boleh berani menerangkan satu persatu kebaikan yang ada kepada sistem penerbangan kita yang ada sekarang di rantau Asia Tenggara malahan dalam penerbangan antarabangsa sekali pun.

Jadi, dengan itu, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin sekali lagi memberikan sekalung bunga kepada MAS yang telah meningkatkan nama baik nasional flag carrier kita dan syabas. Terima kasih, dan saya menyokong Rang Undang-undang.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri Pengangkutan.

5.27 ptg.

Menteri Pengangkutan (Tan Sri Chong Hon Nyan): Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada Ahli-ahli Senator Haji Shaharom, Senator K. Kumaran, Senator Abdul Wahab Abu Bakar, Senator Toh Muda Dr. Fadzil, Senator Abdul Razak dan Senator Dato Haji Mohd. Din yang telah memberi teguran dan pandangan seluasnya bukan sahaja yang menyentuh tentang Rang Undang-undang ini tetapi tentang perkhidmatan penerbangan MAS dan sebagainya dan kepada Yang Berhormat Datuk Haji Mohd. Din yang baru cakap tadi, bagi pihak MAS saya jugalah memberi sekalung bunga kepada Yang Berhormat atas ucapan beliau yang akan menggalakkan MAS dan kakitangan MAS supaya meninggikan lagi mutu prestasi mereka.

Tuan Yang di-Pertua, saya tidak berhasrat oleh kerana masa tidak

mengizinkan untuk memberi ulasan terperinci atas teguran-teguran yang telah dibangkitkan melainkan mengambil peluang ini memberi sedikit-sebanyak penjelasan atas dasar-dasar yang telah dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat. Di sini ada juga dua, tiga orang Ahli Yang Berhormat Senator telah tugas-tugas komander dan anak-anak kapal pesawat itu dan penumpang juga jikalau mereka menghadapi satu kejadian yang tidak diingini. Saya suka menegaskan di sini bahawa dalam apa juga keadaan semasa penerbangan, komander ataupun pegawai pemerintah dan anak-anak kapal adalah dipertanggungjawabkan memberi keutamaan kepada keselamatan penumpang-penumpang dan dengan demikian saya percaya pihak komander dan anak-anak kapal akan menggunakan budibicara mereka dalam mengatasi apa-apa ancaman atau masalah.

Ada juga Yang Berhormat Toh Muda Dr Abdullah Fadzil, kalau tidak salah saya, bertanya sama ada komander sahaja yang diberi kuasa ataupun anak-anak kapal yang lain. Di sini saya hendak menjelaskan bahawa sama ada komander serta anak-anak kapal bagi satu-satu pesawat itu mempunyai latihan yang secukupnya untuk mengawal keadaan semasa berlakunya apa-apa kejadian yang mengancam keselamatan.

Kementerian Pengangkutan dan MAS sememangnya memandang berat mengenai keselamatan penumpang-penumpang dan di antara langkah-langkah yang diambil untuk mengawal keselamatan ini, latihan-latihan spesifik adalah diberikan kepada anak-anak kapal. Latihan ini menetapkan langkah-langkah atau tindakan-tindakan yang perlu diambil sekiranya berlaku kejadian seperti rampasan pesawat ataupun lain-lain kesalahan yang membahayakan pesawat semasa dalam penerbangan. Sekali lagi saya ingin ulangkan bahawa latihan-latihan

diberikan juga mengutamakan keselamatan penumpang.

Ada juga Ahli-ahli Yang Berhormat telah membangkitkan kebimbangan mereka tentang keselamatan di luar pesawat pula dan sama ada kelengkapan-kelengkapan di lapangan-terbang khususnya Subang adalah mencukupi ataupun teknologi yang paling moden digunakan supaya mengawal keselamatan di sana. Perkara ini telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator K. Kumaran dan Yang Berhormat Senator Toh Muda Dr. Abdullah yang telah menyuarakan kebimbangan yang mereka nampak khususnya di dalam Bilik VIP Subang. Di sini saya hendak menjelaskan bahawa ada juga yang menganggap mereka sebagai VIP yang sangat sensitif kalau hendak diperiksa, mereka menolak tidak mahu diperiksa. Walau bagaimanapun, peraturan keselamatan di dalam Lapanganterbang Subang dan lain-lain lapanganterbang menghendaki semua tak kira sama ada VIP atau tidak menjalankan pemeriksaan sebelum menaiki pesawat. Ada juga kadangkala walaupun kelengkapan itu amat sensitif dan senang boleh rosak tetapi ini tidak bermakna bahawa jikalau kelengkapan itu rosak tidak ada cara yang lain untuk mengawal keselamatan ini. Walau bagaimanapun saya mengambil berat tentang teguran yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator K. Kumaran dan Yang Berhormat Senator Toh Muda Dr. Abdullah oleh kerana keputusan dalam laporan suratkhbar hari ini juga nampaknya ada berlaku dua kejadian rampasan kapalterbang, satu di Venezuela dan satu lagi di Switzerland. Di Switzerland saya tahu sendiri oleh kerana dahulunya saya selalu ke Switzerland untuk menghadiri mesyuarat antarabangsa, di sana pun ada kawalan yang ketat tetapi apa boleh buat di situ juga kejadian ini berlaku, tetapi kita akan sentiasa berwaspada dan jikalau ada kelemahan-kelemahan yang wujud saya akan meminta supaya Pasukan Keselamatan di Lapangan-terbang Subang mengambil langkah

yang lebih ketat lagi supaya dapat kita mengawal tempat lapangan terbang dengan lebih ketat. Tetapi saya berharap bahawa semua VIP, Yang Berhormat Senator-senator dan Ahli-ahli Parlimen janganlah sangat sensitif jikalau hendak mengadakan kawalan seperti itu dan janganlah minta saya supaya kelonggarkan pula untuk mereka.

Saya telah ditanya oleh beberapa orang Ahli Yang Berhormat khasnya Yang Berhormat Senator Haji Abdul Wahab, apa sebabnya Rang Undang-undang ini dikemukakan kepada Dewan yang mulia lama selepas Konvensyen-konvensyen ditandatangani.

Saya hendak menegaskan bahawa sungguhpun Konvensyen-konvensyen International Civil Aviation Organisation (ICAO) tersebut telah ditandatangani pada tahun 1963 bagi Konvensyen Tokyo, tahun 1970 bagi Konvensyen the Hague dan tahun 1971 bagi konvensyen Montreal, Konvensyen-konvensyen tersebut bagaimanapun telah tidak dapat berjalan dengan kuatkuasanya pada tarikh ianya ditandatangani. Konvensyen-konvensyen berkenaan hanya dapat dikuatkuasakan oleh ICAO beberapa tahun kemudiannya iaitu setelah beberapa buah negara ahli-ahli ICAO mengiktirafkannya secara rasmi. Proses ini telah mengambil masa kerana kejadian-kejadian perampasan atau kesalahan penerbangan pada awal tahun 1960an dan 1970an adalah berpunca daripada masalah politik yang disokong oleh negara-negara tertentu. Dan dengan demikian, pandangan masyarakat antarabangsa adalah berbelah bagi.

Tuan Yang di-Pertua, masih ingat di masa yang lampau ada beberapa buah negara asing sengaja memberi perlindungan kepada mereka yang mengancam keselamatan penerbangan. Mereka memberi refuge kepada pesawat-pesawat ini tetapi sekarang ini nampaknya keadaan suasana di antarabangsa telah berubah. Oleh yang

demikian, masyarakat antarabangsa telah menganggap kejadian rampasan sebagai satu tindakan keganasan yang seharusnya dikutuk. Oleh kerana sekarang ini suasana sudah bertukar dengan adanya sokongan masyarakat antarabangsa kebanyakan negara-negara ahli ICAO pada masa ini telahpun mengiktiraf konvensyen-konvensyen tersebut dan mengadakan undang-undang di negara masing-masing bagi menguatkuasakannya. Malaysia sebagai ahli ICAO yang aktif sewajarnya turut serta mengikut jejak negara-negara lain dalam usaha untuk mencegah tindakan-tindakan keganasan dalam bidang penerbangan awam. Rang Undang-undang yang baharu dibentangkan ini lebih bertujuan untuk mengadakan langkah-langkah untuk mencegah.

Di sini ada juga Ahli-ahli Yang Berhormat berpendapat bahawa hukuman-hukuman yang dikenakan atas mereka bersabit dengan kesalahan-kesalahan ini sama ada perampas-perampas ataupun Komander-komander yang cuai patut dinaik dan mereka berpendapat bahawa penjara seumur hidup tidak mencukupi dan juga denda \$100,000 pun tidak mencukupi. Perkara ini akan dikaji semula dan jikalau mustahak Kementerian atau Kerajaan akan membuat pindaan dalam perkara ini tetapi masalah ini berkaitan dengan perhubungan antarabangsa juga dan haruslah diteliti sebelum sesuatu langkah tertentu diambil.

Sama ada Komander diberi tugas yang tertentu, tadi pun saya telah menerangkan bahawa oleh kerana dalam sesuatu penerbangan itu Komander pesawat adalah orang yang bertanggungjawab sepenuhnya dalam segala perkara semasa penerbangan maka adalah wajar beliau diberi kuasa untuk mengambil tindakan-tindakan yang difikirkan perlu untuk mencegah berlakunya kejadian-kejadian yang tidak diinginkan, tetapi tindakan Komander itu mestilah tertakluk

kepada tindakan-tindakan tertentu sahaja setelah beliau benar-benar berpendapat bahawa mana-mana tindakan oleh seseorang itu akan menjejaskan keselamatan penerbangan.

Di sini dalam Seksyen 5 (3) adalah perlu dalam keadaan-keadaan tertentu sahaja kuasa diberi kepada anak-anak kapal dan juga orang-orang lain dalam pesawat sama ada dengan kuasa atau arahan Komander atau tidak untuk membantu atau mengambil tindakan-tindakan mencegah seseorang yang didapati melakukan atau mungkin akan melakukan sesuatu perkara yang membahayakan keselamatan. Di sini kita pun sedar bahawa jikalau tidak ada berwaspada ada kemungkinan kuasa ini akan disalahgunakan tetapi ini adalah satu undang-undang yang baharu dan saya harap bahawa perkara seperti ini tidak akan berlaku.

Saya sudah sentuh tentang hukuman dan ada juga Yang Berhormat Senator Abdul Razak telah menyentuh dan dia buat satu tuduhan yang barangkali sangat umum dan saya mesti mempertahankan anak-anak kapal MAS khususnya pilot-pilot. Beliau mengatakan bahawa mereka dalam penerbangan selalu dibekalkan dengan minuman keras. Ini tidak benar sama sekali oleh kerana mengikut peraturan penerbangan seseorang pilot atau anak kapal tidak dibenarkan minum minuman keras 12 jam sebelum sesuatu penerbangan. Jikalau Ahli Yang Berhormat Senator itu lihat dengan sendirinya bahawa ada juga pilot-pilot yang diberi minuman keras, laporkanlah kepada saya tetapi jikalau hendak buat satu tuduhan yang umum seperti ini saya takut imej dan moral anak-anak kapal akan jatuh dan mereka tidak ada hak hendak mempertahankan diri dan saya ingat adalah menjadi tanggungjawab saya dan di sini saya ucapkan terima kasih khasnya kepada Senator Datuk Haji Mohd. Din yang juga telah menyatakan bahawa hasrat kita semua supaya menyingkakan imej perkhidmatan MAS dan jikalau ada

kelemahan-kelemahan yang wujud janganlah buat satu teguran yang terlampau umum.

Tentang dadah juga ini tidak berlaku oleh kerana tiap-tiap seorang pilot itu setiap 6 bulan dikehendaki menjalani satu pemeriksaan kesihatan dan juga proficiency tiap-tiap 6 bulan, bukan senang hendak jadi seorang pilot, hendak jaga mata-penglihatan mesti terang, jaga kesihatan dan sebagainya. Saya harap bahawa dengan adanya tindakan seperti ini jikalau berlaku juga kejadian sepertimana yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat, beritahu MAS ataupun saya, tetapi jikalau hendak buat satu teguran yang umum seperti ini saya mestilah mempertahankan mereka.

Tentang sama ada penumpang-penumpang boleh membawa satu alat radio, TV ataupun lain-lain, ada peraturan antarabangsa di mana seorang penumpang diberi satu beg sahaja yang boleh dibawa masuk ke dalam kabin. Ini satu peraturan antarabangsa tetapi kalau orang hendak bawa dua tiga beg dan saya lihat sendiri dalam penerbangan MAS kadangkala anak-anak kapal MAS pun dia serba salah tetapi kebanyakan kes kita beri, tetapi jikalau terlampau sangat khasnya dalam sebuah Fokker Friendship dan sebagainya, ini menjadi satu gangguan kepada penumpang-penumpang yang lain. Saya harap bahawa penumpang juga mestilah sedar tentang mustahaknya peraturan-peraturan ini dipatuhi supaya keselamatan semua penumpang boleh dijaga.

Di sini saya tidak berhajat untuk memberi lebih banyak pandangan melainkan bahawa saya mengakui dan MAS juga mengakui bahawa ada juga kelemahan-kelemahan yang wujud dalam pentadbirannya, tetapi sebagai satu sistem penerbangan yang baru hendak ke luar negeri dan baru hendak mencari destinasi yang baru dan baru hendak menambah bilangan

penerbangan mereka, kelemahan itu memang ada oleh kerana kapalterbang mencukupi. Misalnya ada 2 buah B. 747 sahaja hendak berulang-alik dari sini ke Australia, ke London, balik ke Australia dan balik semula; 2 buah kapalterbang B. 747 ini tidak berhenti dan kadangkala rosak juga, walaupun hendak beli baru rosak juga, tidak diganti dan berulang-alik 24 jam sehari mestilah rosak juga; mesin pun rosak, manusia pun rosak. Dan inilah harapan saya dan harapan Kerajaan supaya apabila kita dapat menambahkan destinasi umpamanya sekarang ini kita berunding dengan pihak Jepun dan pihak Amerika Syarikat, bincangkan dengan pihak India supaya boleh mendarat di New Delhi, berbincang dengan pihak Britain supaya menambahkan bilangan penerbangan lagi dan sebagainya. Dan tentang perkhidmatan "in-flight service" walaupun saya seorang Menteri yang bertanggungjawab, saya pun mengakui ada kebanyakan orang mengatakan MAS "in-flight service" tidak boleh dibandingkan dengan lain-lain dan saya sentiasa mahu menggunakan perkhidmatan MAS jikalau hendak terbang ke mana-mana, melainkan jikalau hendak ke tempat lain di mana MAS tidak ada penerbangan, tidak ada lain pilihan. Tetapi jikalau dibandingkan "in-flight service" saya ingat MAS tidak boleh kalah. Saya mengakui bahawa ground servicing juga ada sedikit kelemahan dan di sini pihak MAS sekarang ini sudah dapat satu pihak perunding (consultant) untuk mengkaji semula kedudukan ground service ini supaya dapat diperbaiki lagi.

Tentang perkhidmatan "in-flight service" ada minuman keras, saya sendiri telah lihat jikalau seorang penumpang mabuk, penumpang itu diturunkan dari kapalterbang. Malam tadi saya ke lapanganterbang dan saya nampak seorang bukan warganegara Malaysia diturunkan dari kapalterbang hendak ke London oleh kerana mabuk dan pramugari dan semua anak-anak kapal dalam penerbangan MAS telah

diberi arahan bahawa jikalau seseorang itu nampaknya sudah minum terlalu banyak, tidak boleh dibenarkan naik tetapi apa boleh buat mereka suka sistem MAS dan mereka suka hendak minum oleh kerana bosan dan sebagainya dan minuman keras itu sudah menjadi satu amalan dalam penerbangan antarabangsa dan jikalau MAS mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengharamkan minuman keras ini akan menjejaskan perkhidmatan penerbangan MAS sendiri.

Tuan Yang di-Pertua, saya mengakhiri dengan mengucapkan terima kasih sekali lagi kepada ahli-ahli Yang Berhormat yang telah memberi pandangan yang serius dan sungguh berminat di atas perkara ini dan saya harap bahawa dengan adanya kerjasama semua pihak bukan sahaja rakyat di sini bahkan ahli-ahli antarabangsa (I.C.O.), Rang Undang-undang ini apabila dikuatkuasakan akan mencegah keganasan rampasan atas kapalterbang-kapalterbang khasnya penerbangan MAS. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Rang Undang-undang ini dibaca 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.

(Timbalan Yang di-Pertua *memperkerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 17 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

**RANG UNDANG-UNDANG
MAKHLUK PEROSAK
PERTANIAN DAN TUMBUH-
TUMBUHAN BERBAHAYA
(PINDAAN)**

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

5.52 ptg.

Timbalan Menteri Pertanian (Dr. Goh Cheng Teik): Tuan Yang di-Pertua, objektif utama Akta ini adalah untuk melindungi tanaman dan hasil pertanian negara ini dari serangan makhluk perosak asing. Serangan makhluk perosak adalah merupakan salah satu daripada faktor-faktor pembatas dalam pengeluaran hasil pertanian. Tanaman ladang Malaysia seperti getah, kelapa sawit, kelapa dan koko adalah bebas dari makhluk perosak yang berbahaya yang diketahui telah menyerang dan menyebabkan kerugian yang besar dalam pengeluaran tanaman tersebut di lain-lain negara. Di antara makhluk perosak ini termasuklah penyakit Hawar dari Amerika Selatan yang menyerang tanaman getah, penyakit Layu Vaskular yang berbahaya kepada kelapa sawit dan penyakit Cadang-cadang ke atas tanaman kelapa.

Sekiranya kemasukan makhluk-makhluk perosak ini tidak dikawal daripada awal, ia akan menjejaskan perusahaan pertanian utama kita. Dengan adanya penguatkuasaan Akta Makhluk Perosak dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976 oleh Jabatan Pertanian di bawah Kementerian saya, Malaysia telah dapat mengelak dari serangan-serangan makhluk perosak yang berbahaya sehingga sekarang. Seterusnya Malaysia juga telah dapat menghalang kemasukan lebih daripada 100 jenis makhluk perosak yang telah diwartakan sebagai berbahaya.

Usaha-usaha mencegah kemasukan makhluk perosak asing ini dapat dicapai dengan mengawal kemasukan bahan-bahan yang mungkin menjadi pembawa makhluk perosak yang terdiri daripada tumbuh-tumbuhan dan hasil tanaman tertentu. Di bawah Akta yang ada sekarang kemasukan bahan-bahan tanaman di Malaysia hanya dibenarkan melalui 46 tempat-tempat pemeriksaan untuk mengesan dan mencegah kemasukan makhluk perosak asing yang dijalankan oleh Merinyu-merinyu Kuarantin. Walau bagaimanapun, pelaksanaan Akta yang ada sekarang ini tidak dapat memberi kesan sepenuhnya ke atas pengawalan kemasukan dan pemusnahan makhluk perosak asing. Umpamanya, ulat pengorek buah koko yang mula dikesan di Sabah pada tahun 1980 adalah disyaki berpunca daripada bahan-bahan tanaman yang dibawa masuk secara haram dari negara-negara asing. Serangan makhluk perosak ini telah menyebabkan pengurangan hasil dan peningkatan kos pengeluaran akibat dari langkah-langkah pengawalan yang terpaksa dijalankan.

Hukuman yang diperuntukkan di bawah Akta ini termasuk denda sehingga \$1,000 apabila bersabit kesalahan adalah terlalu rendah untuk menghalang kemasukan bahan-bahan yang mungkin pembawa makhluk perosak secara haram. Oleh itu, hukuman dan denda yang lebih tinggi seperti yang diusulkan dalam pindaan Akta ini untuk mereka yang terlibat dalam tujuan untuk meningkatkan keberkesanan pengawalan kemasukan pembawa makhluk perosak yang berbahaya kepada perusahaan pertanian di negara ini.

Selain daripada bahan-bahan tanaman, makhluk perosak boleh juga dibawa masuk ke negara ini melalui "tanih" dan organisam. Pindaan Akta ini adalah untuk mengawal kemasukan organisam-organisam berfaedah dan tanih dan bertujuan untuk memastikan bahawa makhluk perosak dan

penyakit tidak dibawa masuk melalui bahan-bahan tersebut.

Tafsiran makhluk perosak telah dipinda supaya merangkumi semua organisam yang diketahui merbahaya kepada tanaman yang mana kemasukannya mestilah dilarang atau dikawal. Adalah dicadangkan juga bahawa semasa dalam proses pemeriksaan bahan-bahan yang mungkin menjadi pembawa makhluk perosak, contoh bahan tersebut perlu diambil untuk kajian selanjutnya. Sekiranya makhluk perosak dikesan, kesemua bahan tersebut hendaklah dimusnahkan.

Peruntukan baru yang dicadangkan ini diadakan untuk melindungi Kerajaan atau pegawai bertugas dari tuntutan pampasan ke atas tindakan yang telah diambil. Istilah kuarantin adalah digunakan di peringkat antara-bangsa bagi maksud menjalankan peraturan undang-undang untuk mengawal dan menghalang kemasukan makhluk perosak ke dalam sesebuah negara. Oleh yang demikian, sejajar dengan istilah tersebut maka dicadangkan supaya tajuk Akta ditukarkan kepada "Akta Kuarantin Tumbuhan 1976".

Di bawah Perjanjian Perlindungan Tanaman Negara-negara Asia dan Pacific adalah menjadi kewajipan negara-negara ahli menentu dan mengawal semua bahan-bahan pertanian yang dieksport ke negara ahli yang lain bebas daripada makhluk perosak. Sebagai kewajipan Malaysia terhadap kehendak ini peruntukan di bawah Akta ini telahpun diperluaskan supaya peraturan mengenai perakuan kebebasan daripada makhluk perosak terhadap bahan-bahan pertanian yang dieksport ke lain-lain negara ahli dapat disediakan.

Tuan Yang di-Pertua, walaupun Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976 telah dikuatkuasakan di seluruh Malaysia, tetapi perlaksanaannya oleh

Jabatan Pertanian di tiga kawasan komponen yang terdiri daripada Semenanjung Malaysia, Sabah dan Sarawak adalah berasingan. Oleh kerana terdapat beberapa makhluk perosak yang tidak sama dalam komponen-komponen ini maka adalah menjadi satu keperluan dari segi kuarantin untuk mengawal pergerakan tumbuhan dan pembawa makhluk perosak di antara komponen-komponen tersebut.

Untuk membolehkan pengawalan pergerakan bahan-bahan pertanian dari atau ke Labuan selepas ianya dijadikan Wilayah Persekutuan maka adalah perlu dijadikan Labuan sebagai kawasan komponen tambahan. Untuk keperluan ini perkataan "Pengaroh" ditafsirkan sebagai Ketua Pengarah Pertanian bagi Malaysia Barat yang bertanggungjawab ke atas Wilayah Persekutuan Labuan; Pengarah Pertanian bagi Sabah atau Pengarah Pertanian bagi Sarawak mengikut mana yang berkenaan. Sekian.

Tuan Radzi bin Sheikh Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah dihadapan Majlis ialah Rang Undang-undang bernama Suatu Akta untuk meminda Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Yang Berhormat Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah.

6.02 ptg.

Tuan Haji Abdul Razak bin Haji Abu Samah: Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk memberi pandangan sedikit di atas suatu Akta untuk meminda Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976 yang mana telahpun diterangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Kita ucapkan tahniah kepada Kerajaan yang mana mengambil usaha yang lebih bagi mengatasi, mengawasi kerosakan-kerosakan tumbuh-tumbuhan dan tanam-tanaman dalam negara kita ini, kerana boleh dikatakan sebilangan besar rakyat dalam negara kita ini adalah dari kaum petani yang mana sara hidup mereka adalah daripada pertanian dan di samping itu juga pertanian ini juga dapat mereka menjual dan kita juga akan dapat menikmati makan sayur, buah-buahan dan seterusnya. Kita ucapkan terima kasih di atas langkah-langkah yang telah diambil oleh Kerajaan melalui Kementerian Pertanian supaya dapat mengatasi masalah-masalah yang kemungkinan akan berlaku dalam negara kita, yang mengakibatkan kerugian berjuta-juta ringgit disebabkan makhluk perosak ke atas pertanian ataupun petani-petani kita.

Sungguhpun dalam negara kita perkara ini berlaku juga terutamanya kepada pesawah-pesawah padi yang berlaku di Kedah umpamanya dua tahun yang lalu ulat-ulat telah menyerang padi sehinggakan petani-petani dan juga Kerajaan mengakibatkan kerugian yang begitu banyak ataupun menyusahkan rakyat juga.

Di samping itu kelapa juga selalu dirosakkan oleh suatu makhluk perosak yang menjahanamkan kehidupan dan tanam-tanaman kelapa begitu juga kelapa sawit. Dalam soal-soal ini kita harap dan berdoa kepada Allah s.w.t. supaya makhluk-makhluk ini tidak akan menyerang dalam negara kita bagi mengatasi masalah pertanian yang terdiri daripada petani-petani dan juga peladang-peladang yang memerlukan jagaan keselamatan di atas tanaman-tanaman mereka supaya selamat.

Rang Undang-undang ini juga telahpun menyatakan ada penalti sebanyak \$1,000 atau penjara selama tempoh tidak lebih daripada dua tahun ataupun denda \$10,000 di atas kesalahan-kesalahan yang dilakukan

oleh perosak-perosak yang mengakibatkan perkara-perkara ini berlaku di dalam negara kita.

Saya hendak bertanya sungguhpun tidak ada undang-undang atau Akta ini bagaimana pula yang berlaku ke atas perosak-perosak manusia sendiri yang melakukan kerosakan tanam-tanaman kepada manusia-manusia sendiri iaitu kadangkala mereka ini membuat pembangunan di kampung-kampung dan tanam-tanaman di sekelilingnya tetapi oleh kerana mereka ini tidak menjaga kepentingan orang lain sehingga mengakibatkan tanam-tanaman yang berlaku yang mengakibatkan tanam-tanaman itu ditutup ataupun ditimbus oleh pasir-pasir, kadang-kadang lumpur, kerana kadangkala projek-projek yang dibuat itu adalah di atas bukit, kampung-kampung ataupun sawah dan sebagainya adalah dibawahnya dan ini mengakibatkan tanah ataupun tanam-tanaman mereka itu rosak. Di sini peruntukkan itu tidak ada. Bagaimana pula undang-undang ini yang kita hendak kenakan kepada perosak-perosak manusia yang merosakkan tanam-tanaman manusia sendiri.

Kadangkala perkara ini tidak diberi pampasan apa-apa oleh pihak-pihak tertentu dan ini akan merosakkan atau merugikan rakyat-rakyat kita sendiri. Ini berlaku dalam negara kita yang sedang membangun ini khususnya di tempat-tempat sehinggakan di Kuala Lumpur ini sungguhpun tidak ada tanam-tanaman tetapi 4-5 tahun yang lalu berlaku tetapi sudah diambil tindakan umpamanya yang berlaku di Sungai Pencala, pada suatu masa pihak UDA mendirikan rumah di kawasan itu, tetapi oleh kerana perosak-perosak ini tidak menghiraukan tanah yang ada di atas sehingga mereka tidak membuat sungai untuk air mengalir sehingga sungai itu menyenak ke atas mengakibatkan pokok-pokok getah dan pokok-pokok tanam-tanaman yang lain termasuk durian telah mati. Begitu lamalah kita memperjuangkan sehingga

akhirnya baru dapat diselesaikan dengan bayaran sedikit.

Oleh itu dalam keadaan ini juga mestilah pihak-pihak pertanian dan pihak-pihak yang lain supaya masalah yang seumpama ini juga dapat dibuat suatu Akta supaya mereka yang menyalahi undang-undang ini juga dikenakan penalti atau denda yang sesuai bagi mengatasi masalah-masalah yang mungkin berlaku dan telah berlaku pada masa ini.

Dalam keadaan ini, saya tidaklah hendak mengambil masa yang panjang dan saya bersama-sama menyokong di atas Rang Undang-undang ini kerana Rang Undang-undang ini rasa saya adalah untuk keselamatan petani-petani kita terutamanya di dalam negara kita. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tuan Fadzil Mahmood.

6.08 ptg.

Tuan Fadzil bin Mahmood: Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk menyokong Rang Undang-undang ini tetapi saya tidak akan mengambil masa yang panjang iaitu suatu Akta untuk meminda Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976.

Tuan Yang di-Pertua, saya ucapkan syabas kepada Kementerian yang berkenaan kerana telah sedar mengadakan pindaan Akta ini kerana seperti mana yang kita maklum negara kita adalah negara pertanian dan Akta ini sungguh penting bagi kita menjamin petani-petani supaya kerosakan ataupun kerugian tidak berlaku dari masa ke semasa.

Tuan Yang di-Pertua, sepertimana yang dibentangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri yang berkenaan tadi, saya rasa dalam masalah pertanian padi ini tidak disebut dalam pindaan Akta ini, kerana saya rasa tanaman padi ini terlibat dalam pindaan Akta ini. Kerana kita ketahui bahawa

kerosakan padi yang berlaku di utara Malaysia ini sungguh merugikan negara kita sampai berpuluh-puluh juta ringgit disebabkan oleh virus dan sebagainya. Jadi ini kalau tidak ada, saya syorkan supaya dimasukkan juga dengan kawalan perosak tanaman padi dalam Akta ini.

Tuan Yang di-Pertua, kajian-kajian telahpun dibuat di antaranya adalah kerosakan padi di utara Malaysia disebabkan oleh virus yang datang daripada negara jiran kita iaitu melalui tanah ataupun tanah-tanah yang dibawa daripada negara seberang. Saya rasa dengan adanya yang demikian maka kawalan mesti diadakan, sebab di negeri-negeri jiran kita ini kita beli pokok-pokok mempelam atau jambu dan sebagainya ada mempunyai tanah. Ada kawalan tetapi kawalan itu tidak begitu ketat.

Jadi, saya rasa melalui tanah-tanah inilah yang dibawakan segala perosak-perosak virus daripada negeri jiran itu, yang menyebabkan tanaman padi rosak, dan begitu banyak sekali kerugian yang sudah dapat diketahui dalam akhbar-akhbar beberapa bulan yang lepas.

Tuan Yang di-Pertua, kita membuat pindaan undang-undang, undang-undang ini kita akan adakan quarantine, kawalan dan sebagainya. Kalau kawalan tidak kita jaga dengan ketat dan teratur, maka pindaan undang-undang ini tidak akan berhasil sama sekali. Jadi yang penting sekali kawalan dan perhatian kepada barang-barang import yang datang daripada negeri-negeri luar sama ada pokok buah-buahan dan sebagainya mesti kita kawal dengan setegas-tegasnya, kalau tidak Rang Undang-undang ini tidak akan berhasil.

Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana kita tahu petani ini ialah golongan yang miskin, yang berpendapatan rendah, maka kita patut memberi jaminan hidup mereka iaitu pihak Kementerian patut mengadakan satu bantuan

sepertimana yang disebut oleh Timbalan Menteri Kewangan beberapa bulan yang lepas, yang mana beliau bercadang akan mengadakan crops insurance kepada petani-petani. Jadi sekiranya hasil petani rosak dengan begitu banyak sekali, maka dapatlah kita beri bantuan sedikit sebanyak dengan mengadakan crops insurance ini. Kita berharaplah sepertimana yang disebutkan oleh Timbalan Menteri tempoh hari supaya benda ini dilaksanakan demi untuk kepentingan petani-petani kita sama ada petani di segi tanaman padi dan tanaman-tanaman yang lain kerana dengan cara ini dapat kita membantu mereka dengan secara mengadakan crops insurance ini, dengan ini saya sekali lagi menyokong Rang Undang-undang ini. Terima kasih.

6.13 ptg.

Tuan Haji Abdul Wahab bin Haji Abu Bakar: Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan tahniah kepada pihak Kerajaan khususnya Kementerian Pertanian kerana telah menyedari akan kepentingan-kepentingan memelihara petani-petani dan juga nasib masa depan industri pertanian kita di negara ini, dengan membentangkan satu undang-undang yang diberi nama Suatu Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya 1976 ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya menaruh bimbang adakah dengan Akta ini boleh menyelamatkan nasib masa depan dan juga kecemerlangan pertanian kita dalam jangka masa beberapa puluh tahun lagi. Apa yang terdapat pada hari ini ialah berleluasanya keadaan kemasukan bahan-bahan pertanian, buah-buahan seperti kata sahabat saya yang datang dari Sempadan dengan negara jiran kita di utara sana iaitu penjualan benih-benih pokok sekali dengan tanah-tanahnya. Kita hendak sekat makhluk-makhluk perosak ini bukannya makhluk ini serupa kita bermata dan berwajah besar, semacam kita

hendak sekat hijack kapalterbang. Makhluk-makhluk perosak ini berupa makhluk halus yang kena pakai sejenis alat, kadang-kadang alat kita pun tidak nampak, makhluk halus itu tersorok dia bersembunyi di dalam bahan-bahan yang masuk ke negara kita ini.

Suatu hakikat pasaran yang nyata pada hari ini ialah ubi kayu. Di dalam saat industri kita agro-based, dengan izin, kilang-kilang ubi kayu kita yang telah wujud 50-60 tahun yang lalu begitu giat dapat pasaran eksport bahan-bahan daripada ubi kayu, bila masa kita tanam, keadaan pasaran baik, disitulah berlambak ubi-ubi kayu beratus-ratus, beribu lori masuk tanpa sebarang sekatan, tanpa quarantine sehingga bukan sahaja membunuh, merosakkan, mendatangkan bahaya tanaman-tanaman, tetapi menutup terus peluang penanam-penanam ubi kita terutama sekali di negeri Perak di mana industri-industri atau kilang-kilang ubi kayu ini dan hasil-hasil bahan sampingan yang begitu baik dan meningkat yang telah wujud berpuluh-puluh tahun, kadang-kadang terpaksa gulung tikar, modal juta-juta hancur begitu sahaja. Ini bukan lagi makhluk perosak yang nampak, terang-terang berwajah lori-lori itu.

Tuan Yang di-Pertua, apa yang saya bimbangkan tadi ialah katalah kita ada dengan Akta yang baru ini, kita adakan sekatan, adakan quarantine. Jadi adakah quarantine itu masuk satu lori, tiap-tiap satu lori diselesaikan masalah pemeriksaannya dengan teropong (microscope). Kalaupun kita buat begitu barangkali ubi itu sudah hancur dahulu sebelum masuk ke dalam fakteri, lebih-lebih kita bawa sample ubi kayu atau buah-buahan dengan tanahnya sebesar penumbuk masuk dalam makmal, uji .0 tidak ada apa-apa masuk. Tetapi makhluk halus ini bukan terletak pada tanah yang sample yang dibawa masuk ujian itu? Dia tersorok di tempat-tempat lain, inilah masalah yang saya kira kalaupun negara kita ini dalam keadaan serba salah. Sekiranya kita

terlampau ketat, mungkin kita tak merasa segala buah mata kucing dan mempelam siam yang manis-manis itu. Tetapi kalau kita terlampau longgar, dia boleh membunuh industri-industri, agro-based, dengan izin, yang telah wujud di negara kita ini.

Saya berasa begitu sangsi akan kekuatan Akta kita ini nanti, apa yang kita mahu ialah pelaksanaan penguatkuasaan itu yang lebih penting. Kalau dari satu Akta ke satu Akta, kemudian tidak cukup kuat lagi, kita pinda dengan cukup kuat lagi. Rasanya kalau disegi penguatkuasaan kita tidak cukup, orang-orang yang penting, bilik-bilik makmal kita di stesyen-stesyen yang penting ataupun kalau dalam keadaan yang berlambak-lambak kita sekatlah sedikit, tak usah pandang segala makhluk-makhluk yang seni dan halus ini, pandang secara mata kasar sahaja, tengok dia bunuh industri kita, tutup terus lebih baik lagi kita buat begitu. Jadi dengan tidak berniat untuk bercajak panjang mengenai makhluk yang hendak kita bahas inipun makhluk halus sangat, tetapi sangat berbahaya. Kata-lah macam nyamuk yang membawa penyakit malaria, makhluk-makhluk halus inipun kehidupannya seperti makhluk kita juga sangat ganjil.

Satu masa dahulu cukup dengan tiga semburan DDT sahaja, nyamuk ini bertempiran lari, tetapi oleh kerana berpuluh-puluh tahun kita gunakan ubat yang sama dia sudah immune, bila immune dia bertukar wajah jadi nyamuk aedes pula, sudah jadi satu hero lain timbul setelah kita ubat dengan yang lain. Jadi, makhluk-makhluk yang seni dan halus ini amatlah sukar dan bahaya. Namun begitu, saya rasa polisi eksport-import kita itulah, termasuk juga dengan penguatkuasaan undang-undang ini, itu yang penting sekali di dalam menyelamatkan industri pertanian yang masih kita sanjung dan banyak rakyat kita yang bergantung hidup dengan kehidupan pertanian ini.

Akhirnya, saya menyokong Akta ini supaya diluluskan.

6.20 ptg.

Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom: Tuan Yang di-Pertua, saya turut sama serta membahaskan Rang Undang-undang Makhluk Perosak yang dibentangkan sebentar tadi oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri di dalam Dewan ini.

Tuan Yang di-Pertua, sewaktu membentangkan Rang Undang-undang meminda Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Berbahaya, 1976, Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan bahawa tanaman ladang Malaysia seperti getah, kelapa, kelapa sawit dan koko bebas daripada makhluk perosak merbahaya yang diketahui telah menyerang dan menyebabkan kerugian yang besar dalam pengeluaran tanaman yang tersebut.

Saya merasakan apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi kalau yang dimaksudkan dengan ladang ini ladang-ladang besar kepunyaan saudagar-saudagar besar memanglah tidak menjadi kerugian kepada mereka kerana pendapatan mereka adalah besar, tetapi bagaimana dengan ladang-ladang kecil, pekebun-pekebun kecil yang mempunyai kebun getah, kebun kelapa, kelapa sawit dan tanaman selingan koko yang sering diserang oleh serangga-serangga yang membawa kuman yang memusnahkan buah-buah tanaman mereka. Ini yang saya ingin mendapat penjelasan jika sekiranya yang dimaksudkan oleh ucapan pembentangan tadi ladang ini ladang kepunyaan saudagar-saudagar besar, estet-estet, bukan kebun-kebun kecil yang dimiliki oleh rakyat, kaum tani kerana saya sebagai orang yang duduk di kawasan pertanian, di kampung, saya tahu benar penyakit bena yang menyerang pokok-pokok koko. Kalau di sini tadi waktu pembentangan Yang Berhormat Timbalan Menteri menyebutkan ada penyakit layu, penyakit vaskola dan sebagainya, tetapi di kampung ada satu ungkapan yang dikatakan penyakit buah ketot-ketot.

Tuan Yang di-Pertua, buah koko, bukan biji koko, buah koko itu yang sepatutnya dia boleh memanjang 10 inci atau 1 kaki, tetapi apabila diserang oleh satu jenis bena, maka buah koko ini menjadi ketot dan berkerepot. Ini adakah pihak Kementerian Pertanian telahpun menyiasat kuman jenis apakah ini, serangga atau makhluk dari Amerika Selatan atau datang daripada pulau mana pula.

Apabila disebutkan di waktu membentangkan pindaan ini tadi Malaysia telah berjaya menghalang kemasukan 100 jenis makhluk perosak, yakni serangga, yang telah diwartakan sebagai merbahaya. Ini juga rakyat tidak tahu, sepatutnya kempen penerangan diberikan kepada rakyat sejelas-jelasnya kerana kita tahu sepertimana kata beberapa ahli yang lain tadi buah-buahan dari luar negeri masuk bertan-tan banyaknya, bergerabak-gerabak keretapi masuk daripada sebelah utara. Pokok-pokok buahan, benih-benih buah-buahan, pokok-pokok bunga, benih-benih bunga, bahan-bahan makanan mentah yang dibawa masuk daripada luar negeri juga menimbulkan kesan-kesan yang akhirnya akan menelurkan serangga-serangga ataupun makhluk-makhluk yang akan mengakibatkan merosakkan, menyerang tanam-tanaman kita.

Mengikut ilmu tabii, Tuan Yang di-Pertua, ada satu pokok yang hidup di padang pasir tetapi dia tidak boleh hidup di tanah tempat kita dan ada satu haiwan yang boleh hidup di satu buah pulau tetapi dia tidak boleh hidup di daratan. Sebab itu kita di dalam hendak menentukan supaya anak-anak kampung boleh duduk di bandar, di sekolah asrama penuh diadakan 'Minggu Suai Kenal'. Maka Kementerian kita mengadakan 'Minggu Kuarantina', setiap haiwan yang hendak masuk, pokok yang hendak masuk, dimasukkan ke dalam satu kawasan yang dikatakan 'dikuarantin', iaitu di Pelabuhan Kelang sana yang

saya tahu selain daripada 46 tempat yang lain-lain ini ada satu kawasan kuarantina. Jadi, kalau begitu keadaannya pindaan Akta ini akan menyelamatkan kaum tani kita daripada berbagai-bagai serangan 100 jenis, mungkin yang masuk yang kita tidak tahu banyak lagi, kalau tidak, tidak akan timbul sepertimana saya katakan tadi penyakit buah koko yang ketot-ketot.

Kemudian, satu jenis serangga lagi yang menyerang pokok-pokok durian kita yang menjadikan 'buah-buah durian kita semua 'selak ponggong'. Kita yang biasa di kampung tahulah buah-buah durian yang 'selak ponggong itu nampak biji sahaja' (*Ketawa*).

Satu jenis lagi penyakit 'gugur muda'. Buah-buah memelam yang sekarang sedang ditanam banyak yang ada jenis, macam-macam nama jenis mangga, memelam sekarang ini gugur waktu muda-muda lagi. Ini juga menerima akibat serangan daripada serangga-serangga ataupun makhluk-makhluk yang membawa racun, membawa kuman merosakkan tanam-tanaman kita.

Tuan Yang di-Pertua, apa yang saya fikirkan di dalam ke-ghairahan kita mengimport buah-buahan daripada luar negeri, daripada mana-mana negerilah, terutama di musim perayaan misalnya, baik epalnya, baik limaunya, baik anggurnya, baik mangganya, baik apa sahaja, seperti mana kata sahabat saya tadi yang diperiksa mungkin sebiji dua, yang lain yang dalam bakul, yang dalam gerabak keretapi, yang dalam kapal tidak terperiksa oleh kita. Jadi kemungkinan kuman-kuman atau virus ini ada di situ dan apabila buah-buah ini tidak habis dimakan di musim perayaan dibuang begitu sahaja, dilonggokkan di tong-tong sampah, maka akhirnya dia akan mengakibatkan pembiakan kuman-kuman tersebut dan kuman-kuman ini pula nanti akan dibawa oleh lalat yang ada di negeri kita ini sendiri

dibawa ke kampung-kampung terbang ke sana, terbang ke mari, apa lagi kalau di Bandar Kelang yang termasyhur dengan gagaknya, maka gagak-gagak ini juga akan berterbangan sampailah ke Kuala Langat, sampai ke Sepang, sampai ke Kuala Selangor membawa benda-benda ini semua.

Selama ini kita tidak tahu 'Bena Perang' datang daripada mana, tetapi mengikut satu cerita, Tuan Yang di-Pertua, sama ada Kementerian Pertanian setuju atau tidak dengan saya bahawa Bena Perang ini kata asalnya datang daripada Jawa, tetapi saya keturunan Jawa pun baru inilah saya tahu sebut Bena Perang. Kononnya Bena Perang ini ialah satu jenis serangga halus yang sentiasa mengejar cahaya lampu, maka kapal-kapal yang belayar daripada Pulau Jawa ke Sumatera, ke Singapura sampai ke Pontian, Batu Pahat ada serangga halus yang sentiasa mengerumuni lampu di tongkang, di kapal daripada Pulau Jawa itu, maka itulah menjadikan serangga Bena Perang ini yang menyerang padi di Tanjong Karang, di Sabak Bernam sampai ke Perak. Itu kata cerita, sama ada betul ataupun tidak. Adakah Kementerian Pertanian sudah dapat menyelamatkan padi-padi kita daripada Bena Perang? Yang saya tahu di Filipina, Tuan Yang di-Pertua, ada satu institusi pertaniannya yang telah dapat mengawal Bena Perang ini daripada menyerang pesawah-pesawah padi di Filipina. Jadi, saya berharap supaya keadaan yang seperti ini juga dapat dikawal.

Satu perkara lagi, Tuan Yang di-Pertua, saya dapat tahu sekarang ini ladang-ladang kelapa sawit kepunyaan saudagar ada membawa masuk satu jenis lebah. Lebah ini kononnya untuk membuat pendebungaan, mengkahwinkan pokok kelapa sawit jantan dengan betina, jadi kelapa sawit itu tandannya akan besar-besar. Ini juga nanti kesannya akan menjadi serangga yang merosakkan kepada tanam-tanaman kita. Adakah Kementerian Pertanian menghalalkan lebah itu? Begitu juga ular-ular yang dipelihara di ladang kelapa sawit untuk memburu tikus. . .

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli Yang Berhormat boleh menyambung ucapan esok.

Tuan Haji Shaharom bin Haji Maasom: Tuan Yang di-Pertua, kalau diizinkan saya tamatkan setakat ini ucapan saya, kerana saya fikir itu juga point-point yang saya hendak sampaikan.

Dengan ini, saya menyokong pindaan Akta Makhluk Perosak Pertanian dan Tumbuh-tumbuhan Beri Tindakan 1976 yang dibentangkan sebentar tadi. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Walau macam manapun, masa sudah pukul 6.30 petang.

Ahli-ahli Yang Berhormat, Majlis ditangguhkan sekarang hingga pukul 2.30 petang hari esok, 2hb Ogos, 1984.

Dewan ditangguhkan pada pukul 6.30 petang.