



MALAYSIA

103

PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

House of Representatives

PARLIMEN

Eighth ^{KELAPAN}
Parliament

PENGGALERTAMA

First *Session*

Jilid I

Bil. 102

Hari Isnin

16hb. Disember, 1991

KANDUNGAN

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

(Ruangan 1)

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Perbekalan 1992:

Jawatankuasa -

Jadual:

Maksud B.46

(Ruangan 40)

Maksud B.47 dan B.48

(Ruangan 61)

Maksud B.49 dan B.50

(Ruangan 131)

USUL:

Anggaran Pembangunan 1992:

Jawatankuasa -

Maksud P.46

(Ruangan 40)

Maksud P.47 dan P.48

(Ruangan 61)

Maksud P.49 dan P.50

(Ruangan 131)

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT

Isnin, 16hb Disember, 1991

Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.30 petang

D O A

[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat]

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

PEKEBUN KECIL KELAPA

1. Tuan Saidin bin Adam minta Menteri Pertanian menyatakan adakah benar bahawa kebun kelapa yang telah menjadi tanaman masyarakat di luar bandar tidak menguntungkan rakyat:

- (a) jika benar, adakah Kerajaan bercadang untuk menggantikan kebun kelapa ini dengan jenis tanaman yang lain; dan
- (b) jika tidak, adakah Kerajaan bercadang untuk mewujudkan "Lembaga Kelapa" bagi seluruh negara untuk membantu pekebun kelapa meninggikan pendapatan dari hasil kebun kelapa mereka.

Setiausaha Parlimen Kementerian Pertanian [Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar]: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) sebagai tanaman tunggal, penanaman kelapa tidak menguntungkan dan di bawah Dasar Pertanian Negara pekebun kecil digalakkan untuk menanamnya secara selingan dengan koko, kopi dan ternakan seperti biri-biri dan sebagainya. Penggantian kepada tanaman lain adalah urusan pekebun-pekebun kecil sendiri dan Kementerian Pertanian menyediakan berbagai kemudahan dan khidmat teknikal untuk tujuan ini.

- (b) Kerajaan tidak bercadang untuk menubuhkan "Lembaga Kelapa" kerana Jabatan dan agensi yang sedia ada mampu untuk memberikan perkhidmatan yang berkesan.

Tuan Haji Sukri bin Haji Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Beberapa tahun yang lepas Kerajaan khususnya Kementerian Pertanian telah menjalankan kempen minum air kelapa muda. Kemudian selepas itu kita dengar senyap begitu sahaja.

Soalan saya apakah tindakan susulan yang telah dibuat oleh pihak Kementerian untuk memajukan penanaman kelapa di negara ini selain daripada usaha-usaha yang telah dijalankan oleh Kementerian?

Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, promosi kita untuk minum air kelapa sudah mendapat kejayaan. Sebab itulah kita tidak payah berkempen lagi.

Dr. Sanusi bin Daeng Mariok: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Dalam usaha Kerajaan untuk menggalakkan pekebun-pekebun kelapa untuk menanam.....

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, minta kuatkan suara sedikit. [Ketawa]

Dr. Sanusi bin Daeng Mariok: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Dalam usaha Kerajaan menggalakkan rakyat penanam-penanam kelapa untuk menanam tanaman selingan telah sedikit sebanyak memberikan kelegaan kepada petani-petani khususnya pekebun-pekebun

kecil kelapa. Tetapi difahamkan di Johor Barat, penanaman koko yang merupakan tanaman selingan telah mengalami sedikit kesulitan iaitu koko mereka diserang oleh penyakit. Jadi, dapatkan Kementerian menyatakan tentang usaha-usaha bagi mengatasi kesulitan ini yang telah dilakukan dan sedang dirancang untuk dilakukan.

Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, mengenai dengan penyakit, dengan izin, 'pod borer' kepada koko yang dialami oleh pekebun-pekebun kecil koko di negeri Johor, pihak Kementerian telahpun mengambil tindakan dengan mengarahkan supaya kawasan-kawasan yang diserang dengan penyakit berkenaan dimusnahkan dan pihak Kerajaan akan memberi bantuan bagi memulihkan kawasan-kawasan yang berkenaan dengan tanaman yang baru.

MINORITI ISLAM DI YUGOSLAVIA/SRI LANKA/KASHMIR - PERANAN OIC

2. **Tuan Haji Mohamad bin Sabu** minta Menteri Luar Negeri menyatakan berikutan dengan pergolakan di Yugoslavia, Sri Lanka dan Kashmir, di mana umat Islam minoriti terancam keselamatan mereka;

- (a) apakah peranan OIC yang Malaysia menjadi anggotanya untuk membela nasib umat Islam minoriti di negara-negara tersebut; dan
- (b) apakah sumbangan dan peranan Malaysia untuk menyelamatkan pertelagahan kaum di negara-negara itu memandangkan Kerajaan mendakwa telah berjaya menyatupadukan dan menyelesaikan masalah berbilang kaum dan agama di Malaysia.

Timbalan Menteri Luar Negeri [Dato' Dr. Abdullah Fadzil bin Che Wan]: Tuan Yang di-Pertua,

(a) sebagai Pertubuhan Negara-negara Islam, OIC amat memandang berat tentang wujudnya masalah di kalangan minoriti Islam seperti yang terdapat di Yugoslavia, Sri Lanka dan Kashmir terutama sekali yang berkaitan dengan penyiksaan ke atas minoriti Islam dan hak asasi manusia. Sidang Kemucak OIC yang tamat baru-baru ini terus memberi perhatian kepada nasib golongan minoriti Islam di negara bukan OIC dan meminta anggota-anggotanya memainkan peranan di dalam forum-forum antarabangsa untuk memperjuangkan nasib mereka khususnya masalah Jammu Kashmir.

Selain daripada itu, Sidang Kemuncak menyambut baik persetujuan di antara Kerajaan Filipina dengan Barisan Pembebasan MORO (MNLF) mengadakan rundingan baru di Jeddah pada bulan Januari depan di bawah naungan OIC. Ia berharap langkah-langkah akan diambil ke arah mencari penyelesaian kepada isu ini seperti yang ditetapkan di dalam Persetujuan Tripoli yang memberikan autonomi kepada Wilayah Selatan Filipina.

(b) Masalah minoriti Islam di negara seperti yang disebutkan di atas adalah merupakan masalah dalaman negara-negara tersebut. Kerajaan Malaysia memilih tidak memihak kepada

mana-mana puak tertentu yang bertelagah tetapi sebaliknya menyokong segala ketetapan-ketetapan yang telahpun diambil oleh Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu dan juga oleh Persidangan Pertubuhan Negara-negara Islam supaya masalah-masalah tersebut diselesaikan secara damai. Kerajaan Malaysia sentiasa memberi kerjasama kepada kedua-dua pertubuhan tersebut serta di forum-forum antarabangsa yang lain untuk sama-sama mencari jalan penyelesaian damai ke atas segala masalah yang berkaitan dengan minoriti Islam.

Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, apakah implikasi pemulauan yang dibuat oleh Iraq, Presiden Mesir dan dua-tiga orang lagi Ketua-ketua Negara di dalam Persidangan OIC yang diadakan di Senegal baru-baru ini?

Soalan saya yang kedua, apakah tindakan OIC dari segi diplomasi, ekonomi atau apa-apa sahaja terhadap Kerajaan Filipina yang telah ternyata melanggar ataupun tidak memenuhi Perjanjian Tripoli di dalam perundingan di antara Phillipines dan bangsa Moro, struggle bangsa Moro yang dianjurkan oleh OIC tidak berapa lama dahulu.

Dato' Dr. Abdullah Fadzil bin Che Wan: Tuan Yang di-Pertua, kesannya Iraq tidak menghadiri ataupun memulau Persidangan Kemuncak OIC itu jelas menampakkan bahawasanya pihak OIC tidak dapat mendengar dengan jelas, dengan secara direct, daripada pihak Iraq tentang keadaan yang berlaku kini di negara tersebut. Ini amat malang sekali dan kita haraplah di masa-masa lain kita akan dapat peluang untuk mendengar secara berdepan tentang apakah masalah sebenarnya dan pandangan daripada pihak negara Iraq itu sendiri.

Bagi jawapan yang kedua, tentang masalah MNLF di Filipina Selatan, kita telahpun diberitahu bahawasanya pihak Kerajaan Filipina telah bersetuju untuk berbincang berkenaan dengan perkara yang berlaku di sana itu di Jeddah pada bulan Januari tahun hadapan, dan biarlah mereka berjumpa dahulu untuk memerah otak tentang masalah itu dan kita akan lihat perkembangannya dari masa ke semasa dan akan membuat persediaan dan pandangan yang tertentu apabila tiba masanya kelak.

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: Tuan Yang di-Pertua, soalnya kenapakah Persidangan OIC yang diadakan di Dhaka, Senegal baru-baru ini tidak diwakili oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri sendiri sebagaimana Yang Amat Berhormat pernah mewakili dalam sidang CHOGM, Commonwealth, Selatan-Selatan dan lain-lain persidangan di peringkat antarabangsa? Apakah sikap Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kita sama dengan sikap Kerajaan Saudi, Libya dan Mesir di mana negara-negara tersebut juga, Ketua Negara mereka tidak hadir tetapi dihantar wakilnya?

Apakah Kerajaan Malaysia menganggap Persidangan OIC ini

Tuan Yang di-Pertua: Sudah banyak sangat, sudah masuk soalan yang ketiga itu, cukuplah.

Dato' Dr. Abdullah Fadzil bin Che Wan: Tuan Yang di-Pertua, Perdana Menteri memang memandang berat tentang Pertubuhan

Negara-negara Islam Sedunia, malah beliau ada menghadiri persidangan yang sama yang diadakan di Mesir, kalau tidak silap saya.

Pada tahun ini pihak Perdana Menteri begitu sibuk dengan berbagai persidangan antarabangsa, malah sebelum daripada Persidangan Kemuncak OIC, Perdana Menteri berada di Caracas, Venezuela untuk menghadiri sidang negara-negara G15 dan mengadakan lawatan ke beberapa buah kepulauan di Carribean. Oleh kerana kesibukan masa, Perdana Menteri tidak dapat menghadiri sidang kemuncak pada tahun ini, maka diwakili oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri. Amalan ini biasa dilakukan bukan sahaja oleh Malaysia, dilakukan juga oleh banyak negara-negara yang lain. Insyallah, yang ke hadapan ini pula Perdana Menteri akan hadir, mungkin ikut keperluan dan keadaan semasa.

BATERI - ELEMEN SUBSIDI DALAM PENGELUARAN

3. Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar minta Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri menyatakan apakah benar dakwaan setengah pihak di Australia yang menyatakan bahawa terdapat setengah pihak di Australia yang menyatakan bahawa terdapat banyak elemen subsidi Kerajaan di dalam pengeluaran bateri di negara kita. Adakah faktor ini masih lagi menjadi alasan negara-negara maju untuk mengenakan sekatan terhadap barang-barang eksport negara-negara sedang membangun. Apakah sebenarnya elemen-elemen di dalam kos dan proses pengeluaran yang disifatkan sebagai subsidi dari Kerajaan.

Timbalan Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri [Tuan Chua Jui Meng]: Tuan Yang di-Pertua, Undang-undang Australia mengenai subsidi yang digunakan untuk menyiasat eksport bateri dari Malaysia baru-baru ini mempunyai peruntukan-peruntukan yang selaras dengan peruntukan GATT dan membolehkan pihak berkenaan di negara itu untuk mentafsir sesuatu kemudahan yang boleh dinilai dalam bentuk kewangan daripada Kerajaan kepada pihak pengeluar sebagai subsidi yang boleh dikenakan duti timbal balas. Contoh-contoh kemudahan Kerajaan yang boleh ditafsirkan sebagai subsidi ialah pengecualian cukai ke atas pendapatan eksport, potongan cukai dua kali bagi perbelanjaan untuk menggalakkan eksport dan kredit pembiayaan eksport atau ECR yang mana diberikan sebagai ganjaran kepada aktiviti eksport.

Di dalam siasatan terhadap pengeluar bateri itu, pihak berkenaan di Australia tidak mendapati elemen subsidi kerana pengeluar-pengeluar berkenaan tidak menggunakan program-program insentif yang boleh ditafsirkan sebagai subsidi.

Walau bagaimanapun, pengeluar-pengeluar bateri berkenaan telah dikenakan tindakan anti dumping, kerana didapati melambakkan pengeluaran mereka di pasaran Australia dengan menggunakan harga yang lebih rendah di pasaran itu berbanding dengan harga jualan di pasaran tempatan.

Kadar dumping yang didapati ialah antara 4% kepada 3% bergantung kepada jenis bateri. Sebagaimana Ahli Yang Berhormat telah maklum, dalam Belanjawan yang diumumkan baru-baru ini, Kerajaan telah mengkaji semula program insentif termasuklah program pioneer dan pengurangan pendapatan larasan untuk eksport. Tindakan ini boleh mengurangkan elemen-elemen yang boleh ditafsirkan sebagai subsidi mengikut tafsiran perjanjian am mengenai tarif dan perdagangan atau GATT dan seterusnya mengurangkan siasatan duti timbal balas atau countervailing duty terhadap pengeluar-pengeluar di Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tuan Nasruddin bin Haji Alang Saidin.

[Soalan No. 4 Y.B. Tuan Nasruddin bin Haji Alang Saidin tidak hadir]

Tuan Yang di-Pertua: Dato' Haji Mohammad Abu Bakar bin Rautin Ibrahim.

[Soalan No. 5 Y.B. Dato' Haji Mohammad Abu Bakar bin Rautin Ibrahim tidak hadir]

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Dato' Haji Qamaruz Zaman bin Haji Ismail.

[Soalan No. 6 Y.B. Dato' Haji Qamaruz Zaman bin Haji Ismail tidak hadir]

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Puan Lim Lay Hoon.

[Soalan No. 7 Y.B. Puan Lim Lay Hoon tidak hadir]

LABUAN SEBAGAI PUSAT KEWANGAN LUAR PESISIR ANTARABANGSA

8. Puan Rohani binti Abd Karim minta Menteri Kewangan menyatakan setakat manakah pihak Kementerian mengambil Labuan sebagai "Offshore Banking Centre" dan bagaimanakah rangkaianannya (network) untuk berfungsi secara aktif. Apakah langkah yang diambil untuk menempatkan bank tempatan setaraf dengan bank luar (foreign banks) dalam hal ini.

Timbalan Menteri Kewangan [Dato' Loke Yuen Yow]: Tuan Yang di-Pertua, Wilayah Persekutuan Labuan diisytiharkan sebagai Pusat Kewangan Luar Pesisir Antarabangsa atau International Offshore Financial Centre (IOFC) pada 1hb Oktober, 1990. Ia meliputi Pulau-pulau Labuan, Burung, Tahad, Guraman, Papan, Rusukan Kecil dan Rusukan Besar serta kawasan perairan dalam lingkungan 4.8 kilometer ataupun 3 batu nautika daripada Pulau Labuan.

Untuk membolehkan Labuan IOFC berfungsi secara berkesan dan aktif, beberapa undang-undang telah diluluskan oleh Dewan yang mulia ini pada tahun lalu dan tahun ini.

Undang-undang tersebut bertujuan untuk menggalakkan aktiviti-aktiviti luar pesisir seperti urusan niaga bank, pengurusan

tabungan dan amanah, operasi insurans dan perniagaan berkaitan insurans dan operasi pemegang pelaburan.

Untuk memperkenalkan Labuan sebagai Pusat Kewangan Luar Pesisir Antarabangsa (IOFC) kepada pelabur-pelabur di dalam dan di luar negeri, Kerajaan telah menetapkan strategi-strategi berikut:-

- (i) mengadakan seminar-seminar galakan dan promosi pemasaran di dalam dan di luar negeri, antara negeri-negeri yang dikenalpasti ialah Jepun, Taiwan, United Kingdom, Amerika Syarikat dan Switzerland;
- (ii) mengadakan rancangan perhubungan awam serta perbincangan di antara pihak-pihak yang berminat dengan pegawai-pegawai Kementerian Kewangan, pegawai-pegawai MIDA dan Pesuruhjaya-pesuruhjaya perdagangan di luar negeri serta Kementerian Luar Negeri;
- (iii) mengeluarkan dan mengedarkan phamplet ataupun brochures serta tayangan video dan slide mengenai Labuan IOFC; dan
- (iv) mengadakan iklan-iklan mengenai Labuan dalam majalah-majalah antarabangsa tertentu dan menjemput penulis-penulis luar negeri untuk menulis rencana mengenai Labuan dalam akhbar-akhbar kewangan terkenal di luar negeri.

Tuan Yang di-Pertua, langkah-langkah dan penerangan melalui maklumat-maklumat sokongan yang disebarkan tadi, dijangka dapat memberi maklumat dan pengetahuan kepada pelabur-pelabur asing mengenai Labuan IOFC.

Seminar-seminar galakan dan promosi pemasaran telahpun diadakan di luar negara seperti di Hong Kong pada bulan Mei 1991, Jepun pada akhir bulan November 1991 dan di Taiwan pada awal bulan Disember tahun ini. Sambutan terhadap seminar-seminar tersebut adalah sangat menggalakkan. Ini adalah berdasarkan bilangan peserta dan pertanyaan yang telah diterima daripada negara-negara tersebut dan mengenai Labuan sebagai IOFC.

Seperti di Pusat-pusat Kewangan Luar Pesisir antarabangsa yang lain, aktiviti-aktiviti utama yang digalakkan di Labuan adalah operasi luar pesisir bank dan insurans. Untuk menyokong aktiviti-aktiviti tersebut, Kerajaan telah mewujudkan satu rangka pakej perundangan bagi menubuhkan perniagaan-perniagaan tersebut di samping menyediakan struktur cukai bagi operasi aktiviti pesisir laut.

Di samping membenarkan bank-bank antarabangsa menjalankan operasi di Labuan melalui subsidiari ataupun membuka anak-anak syarikat, Akta Bank Luar Pesisir 1990 juga membenarkan bank-bank perniagaan tempatan untuk menubuhkan subsidiari ataupun cawangan-cawangan luar pesisir di Labuan. Ini adalah bertujuan meletakkan bank-bank tempatan setaraf dengan bank-bank antarabangsa. Bank-bank tempatan perlu bersaing dengan bank-bank antarabangsa di mana kepakaran dan tahap profesionalisma yang tinggi diperlukan jika hendak beroperasi di Labuan. Kerajaan tidak memberi perlindungan kepada bank-bank dan syarikat-syarikat insurans tempatan daripada institusi kewangan luar negeri dan tidak ada pembatasan yang dikenakan ke atas bank-bank luar ataupun syarikat yang ingin menubuhkan pejabat ataupun subsidiari Labuan. Oleh yang demikian, sesiapa yang ingin beroperasi di Labuan perlu sedia bersaing dengan institusi kewangan yang terbaik.

Tuan Sim Kwang Yang: Tuan Yang di-Pertua, sekiranya Yang Berhormat Timbalan Menteri boleh menjawab tanpa notis, berapakah institusi-institusi kewangan syarikat insurans sudah membuka pejabat di Labuan selepas pengisytiharan ia sebagai IOFC. Berapakah modal ataupun deposit sudah disimpan di bawah projek ini?

Yang kedua, sesebuah IOFC mengambil masa panjang untuk dia jadi satu pusat kewangan antarabangsa yang kukuh dan agaknya memakan masa 20-30 tahun. Soalan saya ialah apakah rancangan jangka panjang yang

sudah disediakan oleh pihak Kerajaan supaya mengemaskinikan dan membangunkan infrastruktur serta tenaga mahir di Pulau Labuan supaya ia boleh ada cukup keupayaan untuk menghadapi cabaran pada 2-3 dekad yang akan datang ini. Adakah usaha-usaha sekarang sesuai dan cukup untuk memenuhi kehendak yang ada sekarang?

Dato' Loke Yuen Yow: Tuan Yang di-Pertua, mengenai soalan tambahan yang pertama, saya tidak mempunyai nama syarikat insurans itu yang telah membuka cawangan ataupun pejabat di Labuan. Pada pengetahuan saya setakat ini ada satu syarikat berkenaan dengan insurans telah ditubuhkan dan menjalankan aktiviti di Labuan, saya ingat satu sahaja setakat ini.

Untuk menjawab soalan yang kedua, Kerajaan sedar bahawa kita akan ambil masa yang panjang untuk membangunkan Pulau Labuan sebagai satu pusat IOFC. Hasrat Kerajaan ialah supaya projek Labuan IOFC ini dapat mencapai satu tahap yang tinggi supaya infrastruktur-infrastruktur yang diperlukan dapat dilaksanakan di Labuan ini dengan secepat mungkin. Dengan infrastruktur ini barulah syarikat-syarikat luar negeri akan berminat untuk melabur di IOFC Labuan. Jadi, Kerajaan telah meminta Kementerian-kementerian yang berkenaan supaya menjalankan projek-projek yang telah diluluskan ataupun di dalam senarai pembangunan itu supaya projek-projek itu dapat dilaksanakan dengan segera, ini termasuk hospital dan sebagainya. Dalam Budget, peruntukan yang besar telah diberikan untuk projek-projek yang tersebut.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tuan Liew Ah Kim.

[Soalan No.9 Y.B. Tuan Liew Ah Kim tidak hadir]

PENGGUNAAN RUANG UDARA OLEH TENTERA UDARA SINGAPURA

10. Tuan Mohamed Kamal bin Hussain minta Menteri Pertahanan menyatakan adakah Kementerian beliau bercadang memberikan kebenaran kepada penggunaan ruang udara oleh Tentera Udara Singapura pada masa hadapan berikutan dari beberapa kemalangan jet-jet pejuang Singapura yang membuat latihan di Johor baru-baru ini yang boleh menyebabkan kemalangan jiwa dan harta benda.

Setiausaha Parlimen Kementerian Dalam Negeri [Tuan Ong Ka Ting]: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin memohon izin untuk menjawab soalan ini bagi pihak Kementerian Pertahanan.

Tuan Yang di-Pertua: Baiklah.

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, negara mempunyai komitmen membenarkan pesawat-pesawat Tentera Udara Singapura menggunakan ruang udara Malaysia bagi latihan pertahanan udara di bawah Peraturan Lima Negara ataupun FPDA. Di bawah peraturan ini Malaysia juga diberi kebenaran menggunakan ruang udara Singapura bagi maksud yang sama. Sebagai sebuah negara yang berdaulat, kita harus memenuhi komitmen yang telah dimeteraikan di bawah peraturan tersebut. Dengan itu, walaupun telah terjadi beberapa kemalangan udara di kawasan ruang udara negara, maka hal ini tidaklah boleh memberi sebab pihak Kementerian menarik balik kemudahan penggunaan ruang latihan itu. Ini adalah risiko yang perlu diterima hakikatnya terutama yang melibatkan pesawat-pesawat udara membuat penerbangan latihan.

Tuan Haji Mohamad bin Sabu: Tuan Yang di-Pertua, dahulu heboh mengatakan bahawa di samping kapal terbang latihan yang masuk ruang udara Malaysia, terdapat juga kapal terbang yang mengintip tentang kedudukan pergerakan tentera Malaysia. Kalau ada dibuktikan bahawa Singapura mengintip kedudukan tentera Malaysia, apakah tindakan Kementerian Pertahanan dalam menghadapi masalah ini?

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, jika sekiranya terdapat kegiatan mengintip, Kerajaan Malaysia akan mengambil tindakan melalui channel yang betul. Walau bagaimanapun, selama ini pihak yang berkuasa bukan sahaja Kementerian Pertahanan, termasuk juga Kementerian-kementerian yang lain sentiasa ambil berat dan berhati-hati tentang mana-mana pihak yang cuba mengintip negara kita.

Tuan Haji Abdul Hamid bin Abdul Rahman: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Walaupun ada kawasan yang kita benarkan untuk ada perjanjian daripada segi kebenaran, tetapi ada juga kes-kes pencerobohan daripada Angkatan Tentera Kerajaan Singapura. Jadi saya ingin tahu setakat ini berapakah jumlah kes yang dikesan oleh pihak Kementerian, sama ada mendapat aduan daripada orang ramai ataupun laporan daripada pihak Polis dan sebagainya. Saya ingin tahu berapa kalikah yang Angkatan Tentera Republik Singapura telah menceroboh di kawasan negara kita.

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana soalan tambahan itu tidak memberi had masa antara bila hingga bila, dan lagipun butir-butir itu tidak ada pada saya sekarang, maka saya ingin memohon notis.

Tuan Yang di-Pertua: Ya.

PENGURUSAN MAKHLUK PEROSAK BERSEPADU

11. Tuan Shahidan bin Kassim minta Menteri Pertanian menyatakan:-

- (a) usaha-usaha yang diambil oleh Kementerian Pertanian dan agensi-agensi di bawahnya untuk meningkatkan penggunaan sistem pengurusan Makhluk Perosak Bersepadu (Integrated Pest Management) secara meluas di negara ini; dan
- (b) langkah-langkah yang akan diambil untuk mengurangkan penggunaan racun makhluk perosak di kalangan petani dan pekebun-pekebun.

Setiausaha Parlimen Kementerian Pertanian [Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar]: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Pengurusan Makhluk Perosak Bersepadu telah menjadi dasar Kementerian Pertanian sebagai satu strategi pengawalan makhluk perosak tanaman di negara ini. Strategi penggunaan Pengurusan Makhluk Perosak Bersepadu sedang dilaksanakan pada semua tanaman seperti padi, sayur-sayuran, koko, kelapa, kelapa sawit dan buah-buahan. Di antara usaha-usaha yang diambil oleh Kementerian Pertanian dan agensi-agensi di bawahnya untuk meningkatkan penggunaan sistem pengurusan makhluk perosak secara meluas di negara ini ialah:-

- (i) mewujudkan sistem pengawasan dan peramalan perosak-perosak tanaman di mana paras bahaya perosak-perosak dapat dikesan di peringkat awal lagi dan tindakan kawalan hanya dibuat sekiranya populasi perosak melebihi tahap ekonomik atau tahap merbahaya.
- (ii) Konsep Pengurusan Perosak Bersepadu (PPB) yang diperkenalkan bukan sahaja terhad kepada kawalan perosak, bahkan penekanan terhadap pengurusan pengeluaran tanaman secara menyeluruh untuk meningkatkan hasil dan mengekalkannya di tahap tersebut.
- (iii) Menyusun dan memperkemas semula struktur organisasi PPB yang sedia ada untuk mempertingkat dan memperluaskan lagi pelaksanaan dan penggunaan sistem PPB di negara kita.
- (iv) Memperluas program-program latihan mengenai PPB di pusat-pusat latihan di seluruh negara untuk pegawai-pegawai teknikal, pengembangan dan petani-petani.
- (v) Pelaksanaan PPB adalah secara berkelompok di mana diperluaskan lagi dengan mengadakan petak-petak demonstrasi, lawatan petani ke kawasan yang mengamalkan PPB serta menunjukkan faedah-faedah PPB.

Bagi menjawab soalan (b), langkah-langkah yang akan diambil untuk mengurangkan penggunaan racun perosak di kalangan petani dan pekebun-pekebun ialah:-

- (i) Memperhebatkan lagi pelaksanaan program pengurusan perosak bersepadu untuk menjamin petani mendapat keuntungan yang tinggi dan amalan pertanian yang baik di mana dapat mengurangkan serangga perosak dan menghapuskan tempat pembiakan perosak-perosak. Dengan ini, penggunaan racun perosak di kalangan petani dan pekebun-pekebun dapat dikurangkan.
- (ii) Memberi latihan dan meyakinkan petani mengenai peranan dan kepentingan musuh-musuh semula jadi seperti labah-labah, burung hantu dan lain-lain dalam kawalan perosak-perosak dengan bertujuan mengurangkan penggunaan racun perosak serta mengelakkan kekebalan perosak terhadap racun perosak dan pencemaran alam sekitar.
- (iii) Membekal kepada petani dan pekebun-pekebun, benih-benih dan bahan tanaman yang disyorkan dan tahan kepada serangan perosak-perosak supaya penggunaan racun perosak dapat dikurangkan.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Adakah dalam skim bersepadu ini termasuk gajah, babi hutan, lutung, kera dan beruk semuanya? Jika termasuk, bagaimana hendak membasmikan binatang-binatang itu?

Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar: Ini tak masuk gajah Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Tak masuk gajah, ya?

Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar: Tak masuk gajah. Kita cakap fasal serangga sahaja. [Ketawa]

Dato' Haji Mohamad bin Abdullah: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Saya ada dua soalan. Pertama, apakah dengan sebab kita menggunakan racun makhluk perosak ini akan menghapuskan jenis-jenis serangga di atas muka bumi ini yang kadangkala kita perlukan kepada serangga-serangga tersebut.

Yang kedua, apakah jenis-jenis penyakit sekiranya seseorang itu memakan sayur-sayuran ataupun buah-buahan yang mana sayur-sayuran dan buah-buahan tersebut menggunakan racun makhluk perosak serangga yang lebih daripada sukatan yang ditentukan.

Tuan Mohd. Shariff bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, di bawah konsep pengawalan pengurusan perosak bersepadu ini bukan bererti kita tidak pakai racun, bukan kita tidak guna racun langsung. Di bawah konsep ini maknanya kita gunakan berbagai-bagai kaedah dalam pengawalan musuh-musuh tanaman ini, iaitu dari segi tanamannya ia mesti kena serentak, kemudian kebersihan kawasan-kawasan pertanian dan sebagainya.

Dari segi racun, untuk makluman Yang Berhormat, kena juga kita bubuh. Ini sebahagian daripada dalam sistem pengeluaran pertanian, racun perlu digunakan, tetapi kepada tahap yang dibenarkan. Jadi, kalau kita makan sayur-sayuran ataupun makanan yang beracun, saya ingat sudah tentulah kena pergi hospital. [Ketawa]

RELA - JUMLAH AHLI

12. Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan minta Menteri Dalam Negeri menyatakan seperti berikut sejak Januari 1990 sehingga September 1991:-

- (a) jumlah ahli RELA;
- (b) jumlah senjatapi yang diberi kepada pasukan RELA;
- (c) hasil penyiasatan yang berlaku baru-baru ini di mana ahli RELA mengamuk.

Setiausaha Parlimen Kementerian Dalam Negeri [Tuan Ong Ka Ting]: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Sehingga September 1991, jumlah ahli RELA ialah 198,924 orang.

- (b) Jumlah senjatapi yang diberikan kepada pasukan RELA sejak Januari 1990 hingga September 1991 pula ialah sebanyak 531 laras. Dengan itu, jumlah senjatapi yang telah diberikan kepada anggota-anggota RELA sehingga kini ialah 19,519 laras.
- (c) Kementerian kini belum dapat menerangkan hasil penyiasatan terhadap kejadian mengamuk yang dilakukan oleh anggota RELA baru-baru ini memandangkan ianya masih dalam tindakan pihak Polis.

Tuan Ahmad bin Nor: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Malaysia tidak lagi menghadapi ancaman komunis ataupun pegganas komunis dan lebih-lebih lagi senjatapi kalau disalahgunakan adalah merbahaya kepada orang ramai. Maka soalan saya, apakah RELA masih perlu diperalatkan dengan senjatapi pada ketika ini? Yang kedua, mengapakah Kerajaan tidak menjimatkan perbelanjaan untuk membeli senjatapi dan diberi kepada RELA?

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, RELA bukan digunakan hanya untuk membantu Kerajaan dalam menghapuskan kegiatan subversif komunis sahaja. Sebenarnya, RELA mempunyai banyak tugas yang luas. Saya rasa Ahli Yang Berhormat dari Bayan Baru itu tidak faham langsung apakah tugas RELA itu? [Tepuk] RELA selama ini telah membantu Kerajaan untuk menjalankan banyak kegiatan dari segi

mencegah penyeludupan ataupun mengesan balik bayi-bayi ataupun gadis-gadis yang hilang dan juga secara bergotong-royong membantu mereka yang miskin pada masa banjir dan pada masa kebakaran dan sebagainya. Kalau saya hendak cerita tentang kegiatan RELA begitu luas.

Dari segi senjata-pula, apabila RELA ini diperlukan mengambil risiko untuk menjalankan sesuatu tindakan dengan membantu Polis atau pihak berkuasa atau mana-mana pihak, takkan suruh RELA bawa kayu untuk menghadapi musuh yang bersenjata. [Tepuk][Ketawa] Selain daripada itu, satu aspek RELA juga ialah apabila ada serangan dari segi katakan binatang liar ataupun untuk mengusahakan sesuatu perkebunan, mereka memerlukan senjata-pula. Jadi, dari segi sama ada Kerajaan sudah membazir wang dari segi senjata-pula, itu tidak timbul. Sebenarnya ianya adalah satu keperluan yang penting untuk ketenteraman dan keselamatan negara.

Wan Hanariah bin Wan Mat Saman: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Saya setuju dengan jawapan tadi sebab dalam kawasan saya pun ada banyak kera, lutung, babi hutan, burung bayan pun banyak!

[Ketawa] Soalan saya, adakah ahli-ahli RELA yang mampu diberi kebenaran untuk membeli senjata-pula sendiri tanpa dikenakan syarat-syarat seperti pemohon-pemohon lain iaitu mesti ada tanah dusun lima ekar atau lain-lain?

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan telah menetapkan syarat-syarat untuk ahli-ahli RELA memperolehi senjata-pula dan juga syarat-syarat untuk orang ramai ataupun rakyat jelata memperolehi senjata-pula. Jadi, syarat-syarat dan peraturan-peraturan itu tetap kita gunakan, iaitu kita akan dapat menentukan sama ada seseorang Ahli RELA itu layak atau tidak untuk membeli senjata

sendiri. Jadi, kita tidak hanya memandangkan sama ada seseorang itu ahli RELA atau tidak, sebab kita kena tengok keperluannya. Itulah cara apabila kita memproseskan permohonan dan kita kena patuh kepada peraturan yang sedia ada.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tuan Maidom P. Pansai.

[Soalan No. 13 Y.B. Tuan Maidom P. Pansai tidak hadir]

PENSYARAH DI UNIVERSITI - KEKURANGAN

14. **Tuan Ong Tin Kim** minta Menteri Pendidikan menyatakan adakah beliau sedar adanya banyak kekurangan pensyarah berkelayakan di semua universiti-universiti dan institusi-institusi pengajian tinggi tempatan. Jika ya;

- (a) apakah sebab-sebabnya; dan
- (b) apakah cadangan untuk mengatasi masalah ini dan apa langkah telah dan sedang diambil oleh Kementerian.

Timbalan Menteri Pendidikan (Dr. Fong Chan Onn): Tuan Yang di-Pertua, soalan ini telahpun dijawab di Dewan yang mulia ini pada 7hb November 1991 dan saya tidak ada maklumat-maklumat tambahan.

Tuan Ong Tin Kim: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan saya ialah, adakah cadangan Menteri Pendidikan untuk mengkaji semula skim-skim dan struktur gaji bagi pensyarah-pensyarah dan staf akademik di universiti-universiti dan institusi-institusi pendidikan tinggi untuk menarik pensyarah-pensyarah dan staf akademik terus berkhidmat di universiti-universiti?

Dr. Fong Chan Onn: Tuan Yang di-Pertua, satu rancangan perkhidmatan baru yang termasuk dalam skim gaji ini telah dikaji semula dan dalam peringkat terakhirnya untuk membuat keputusan. Selepas satu keputusan mutlak atau yang terakhir telah dibuat, kita akan membuat satu pengumuman.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, di dalam rancangan baru ini, saya difahamkan melalui jawapan Yang Berhormat Timbalan Menteri dahulu, yang mengatakan bahawa Pensyarah-pensyarah akan dinaikkan pangkat ke jawatan Profesor penuh tanpa mengira adakah kerusi-kerusi yang dikosongkan. Apakah pihak Kementerian sedar bahawa jika ini dilakukan kemungkinan satu hari, universiti-universiti dipenuhi oleh semua Pensyarah yang bertaraf Profesor. Dan implikasi kewangan kepada Kerajaan adalah banyak, yang mana selain daripada Superscale 'C' ke atas, kereta-kereta Volvo untuk seorang Profesor perlu diberi, iaitu mungkin Universiti Malaya akan terpaksa memberi 300 buah kereta Volvo untuk 300 Profesor yang diangkat tidak mengira kerusi-kerusi yang kosong ini.

Dr Fong Chan Onn: Tuan Yang di-Pertua. Memang adalah hasrat Kementerian Pendidikan dan pihak-pihak berkenaan di univeristi bahawa setiap orang Pensyarah yang berkaliber haruslah diberi

pengiktirafan dari segi jawatan dan sebagainya - memang itu hasrat kita.

Pada keseluruhannya kalau ada Pensyarah-pensyarah yang telah membuktikan bahawa mereka telah sampai ke tahap yang boleh diiktirafkan sebagai Profesor di tahap antarabangsa dan sebagainya, memanglah universiti harus memberi mereka pengiktirafan sebegitu. Dari segi keseluruhannya sama ada kita akan sampai ke satu tahap di mana semua Pensyarah-pensyarahnya dinaikkan pangkat sehingga Profesor, jawapannya ialah kalau kita dapati ada satu situasi di mana suasana perkhidmatan di universiti itu telah membolehkan kita menarik perhatian dan mengekalkan perkhidmatan semua Pensyarah termasuk mereka yang berpengalaman, itu adalah satu tahap yang amat memuaskan negara kita, dan itulah menunjukkan satu tahap di mana imej dan prestasi universiti boleh dinaikkan. Namun demikian, apabila kita sampai ke tahap itu, Profesor-profesor tersebut harus juga melaksanakan tugas dari segi memberi kuliah, pentadbiran dan sebagainya supaya dari segi tugas universiti itu tidak akan dijejaskan.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat di Dewan yang mulia ini, pada keseluruhannya saya yakin bahawa memang kalau kita boleh menarik perhatian dan boleh mengekalkan perkhidmatan semua Pensyarah-pensyarah yang berpengalaman, itulah tujuan kita. Tetapi dari segi puratanya memang ada ramai yang akan berpindah ke sektor swasta dan sebagainya dan pada keseluruhannya pada satu ketikanya

memang ada sebahagian yang akan menjadi Pensyarah, sebahagian yang akan menjadi Profesor Mahya, Profesor dan sebagainya.

PENYAKIT AIDS

15. Dr Sanusi bin Daeng Mariok minta Menteri Kesihatan menyatakan:

- (a) bilangan pengidap penyakit AIDS dan pembawanya di Malaysia dalam tahun-tahun 1988, 1989, 1990 dan 1991; dan
- (b) apakah rancangannya bagi mengatasi ancaman penyakit AIDS itu.

Setiausaha Parlimen Kementerian Kesihatan [Dato' K. Kumaran]:

Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, jawapan kepada soalan ini telah diberi oleh Yang Berhormat Menteri Kesihatan kepada soalan Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad dari Parit Sulong pada 22hb Oktober, 1991. Saya tidak ada maklumat untuk menambah. Walau bagaimanapun sehingga 12hb Disember, 1991 bilangan pengidap penyakit AIDS adalah 34 orang. Antara 34 orang ini, 29 orang telah meninggal dunia.

Bilangan pembawa HIV adalah 2,184.

Dato Haji Monamad bin Abdullah: Tuan Yang di-Pertua, soalan saya daripada pengidap-pengidap penyakit AIDS, berapa orangkah di antara mereka itu daripada jutawan yang terlibat, dan berapakah di antara yang terlibat itu orang-orang yang terdiri dari pegawai-pegawai Kerajaan kita sendiri?

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat ada angkakah?

Dato' K. Kumaran: Tidak ada.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak ada. Ya, Tumpat.

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: Tuan Yang di-Pertua, soalan saya satu sahaja, iaitu yang menjadi mangsa daripada AIDS ini dihitungkan dari rupa bangsa, bangsa apakah yang paling banyak mengidapi penyakit AIDS ini.

Dato' K. Kumaran: Di antara 29 orang ini, 28 orang bangsa Malaysia dan satu bangsa asing. [Ketawa]

Tuan Yang di-Pertua: Ada jenis bangsa asing juga!

PENGIDAP AIDS

16. **Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad** minta Menteri Kesihatan menyatakan apakah segala aspek sosiologi, psikologi dan kemanusiaan telah dialami apabila pihak Kerajaan bercadang untuk mewujudkan satu pusat khas untuk menempatkan pengidap AIDS di negara ini.

Dato' K. Kumaran: Tuan Yang di-Pertua, pada masa kini Kerajaan tidak bercadang untuk mewujudkan satu pusat khas untuk menempatkan pengidap-pengidap AIDS di negara ini. Oleh sebab itu, masalah aspek sosiologi, psikologi ataupun kemanusiaan tidak timbul. Walau bagaimanapun, pada satu masa nanti jika Kerajaan bercadang untuk menempatkan mereka ini, maka kita akan mengambilkira aspek-aspek ini.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya fikir

ini mungkin kurang relevant, tetapi saya ingin tahu mengenai satu hal. Baru-baru ini Kementerian Kesihatan ada mengatakan bahawa pihak Kerajaan akan mengadakan satu pakatan secara ASEAN di dalam usaha-usaha memerangi AIDS. Bolehkah pihak Setiausaha Parlimen memberi gambaran yang lebih mengenai hal ini?

Dato' K. Kumaran: Tuan Yang di-Pertua, perkara ini masih dalam perbincangan lagi, belum diambil satu keputusan.

Tuan Yang di-Pertua: Belum lagi?

Dato' K. Kumaran: Belum lagi.

Tuan Yang di-Pertua: Ya.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Perhatikan di antara yang mengidap penyakit AIDS itu sebilangan besar daripada mereka telah meninggal dunia, dan dari segi itu nyata sekali alam dunia memang tidak ada lagi bagi pengidap penyakit AIDS kalau didapati tetap orang itu mengidap penyakit AIDS. Apakah tindakan Kerajaan untuk prepare mereka ini ke alam baka? [Ketawa]

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, saya rasa soalan itu....

Dato' K. Kumaran: Tuan Yang di-Pertua, tidak ada persiapan.

[Ketawa]

TARIAN SINGA DAN NAGA

17. Tuan Lim Guan Eng minta Menteri Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan menyatakan bekeanan dengan sambutan dan perarakan Hari Kebangsaan tahun ini:

- (a) adakah tarian singa dan naga dibenarkan dipamerkan pada sambutan Hari Kebangsaan yang lepas dan kalau ia nyatakan tahun berapa;
- (b) mengapa tarian singa dan naga tidak dibenarkan dipamerkan tahun ini;
- (c) adakah tarian singa dan naga akan dibenarkan dipamerkan pada Hari Kebangsaan tahun depan; dan
- (d) adakah pihak Pemuda MCA atau Gerakan membantah keputusan ini.

Setiausaha Parlimen, Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan [Dato' Abdul Raman bin Suliman]: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Tarian Singa dan Tarian Naga telah dipersembahkan untuk tuntunan umum pada sambutan Hari Kebangsaan pada tahun 1989.
- (b) Setiap tahun Jawatankuasa Perayaan akan melakukan perubahan-perubahan. Ketiadaan Tarian Singa dan Naga tidak dipamerkan pada tahun ini, ia bukanlah satu perkara luar biasa.
- (c) Soal dibenarkan atau tidak, tidaklah berbangkit, dan jika didapati sesuai dan bertepatan dengan tujuan dan thema perayaan maka ia akan dipertimbangkan.
- (d) Perkara ini tidaklah berbangkit kerana Pemuda MCA atau

Gerakan tidak mempolitikkan perkara ini.

Tuan Lim Guan Eng: Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak bertanya Yang Berhormat Setiausaha Parlimen. Apakah sebabnya Tarian Singa dibenarkan untuk tahun 1989 seperti yang dinyatakan tadi?

Berkenaan dengan Jawatankuasa yang ditubuhkan untuk membuat keputusan mengenai perkara ini, siapakah ahli-ahli Jawatankuasa tersebut dan adakah beliau sedar bahawa perkara ketiadaan Tarian Singa ini telah dibangkit oleh Pemuda MCA dan Gerakan, sungguhpun mereka tidak membantah keputusan ini, tetapi mengikut suratkhobar Cina perkara ini telah dibangkitkan oleh mereka?

Dato' Abdul Raman bin Suliman: Tuan Yang di-Pertua, bukan sahaja Tarian Singa tidak diadakan selepas tahun 1989, ada tarian-tarian lain juga tidak dibenarkan termasuk tarian-tarian dari suku kaum-suku kaum lain. Jadi soalan Yang Berhormat itu tidaklah timbul kerana ia diuruskan oleh satu Jawatankuasa sepertimana jawapan saya tadi berdasarkan kepada kesesuaian dan tema pada tiap-tiap tahun dan sudah tentulah Jawatankuasa Perayaan akan mengadakan perubahan-perubahan pada setiap tahun.

Bagi soalan yang kedua, untuk makluman Yang Berhormat Jawatankuasa ini dipengerusikan oleh seorang Menteri Kabinet dan beberapa orang Menteri yang berkaitan dan pihak-pihak berkenaan yang lain.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, soalan sudah habis. Kita berbalik semula kepada soalan mengikut Peraturan Mesyuarat 24(2).

MENCURI WANG MELALUI MESIN TELLER

4. **Tuan Nasruddin bin Haji Alang Saidin** minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sama ada belian sedar tentang kegiatan mencuri wang melalui mesin teller yang banyak berlaku sekareang ini. Jika ya, apakah tindakan yang akan diambil untuk mengelakkan perkara seperti ini demi untuk memulihkan kepercayaan orangramai terhadap kemudahan perkhidmatan ini, dan sehingga kini berapa orang telah ditangkap kerana melakukan kecurian seperti ini.

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, Kementerian ini sedar adanya kegiatan mencuri wang melalui mesin teller. Terdapat dua cara yang digunakan oleh mereka terlibat:-

- (i) saspek mencuri kad mesin teller dari pemilik dan mengetahui nombor kad pin, lalu mengeluarkan wang.
- (ii) pemilik kad mesin teller mengamanahkan kepada seseorang saspek untuk mengeluarkan wangnya, tetapi saspek mengambil kesempatan mengeluarkan wang berlebihan daripada apa yang diarahkan oleh pemiliknya.

Kejadian tersebut telah menunjukkan kelalaian dan kelemahan pemilik kad mesin teller tersebut. Walau bagaimanapun, pihak Bank telah menyediakan ciri-ciri keselamatan mengenai cara menggunakan dan menyimpan kad mesin teller serta langkah-langkah yang patut diambil oleh pemilik kad mesin teller. Pihak bank juga telah

mengadakan hubungan rapat dengan pihak Polis bagi meningkatkan lagi ciri-ciri keselamatan penggunaan kad mesin teller. Sepanjang tahun 1991, ada sebanyak lapan kes yang dilaporkan berlaku dan setakat ini tiga orang telah ditangkap.

Tuan Lim Guan Eng: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak bertanya Yang Berhormat Setiausaha Parlimen mengenai kehilangan wang melalui mesin teller. Adakah pihak Kementerian membuat siasatan sama ada kehilangan wang ini boleh dilakukan secara dalaman, iaitu dilakukan oleh pihak-pihak tertentu yang bekerja di dalam bank, kerana terdapat aduan bahawa pengguna-pengguna sungguhpun kad mereka tidak diamanahkan kepada sesiapa tetapi apabila mereka menggunakan kad tersebut didapati bahawa wang sebanyak \$10,000 atau \$20,000 telah hilang dengan sebegitu sahaja. Adakah kemungkinan bahawa terdapat kecurangan atau penyelewengan yang berlaku dalam bank, dan kalau begitu, apakah tindakan yang diadakan oleh pihak Kementerian?

Tuan Ong Ka Ting: Tuan Yang di-Pertua, Kementerian iaitu pihak Polis di bawah jagaan Kementerian Dalam Negeri sentiasa buat siasatan jika sekiranya terdapat apa-apa laporan Polis yang berkaitan dengan wang yang hilang secara dalaman. Kalau sekiranya terdapat sebarang penyelewengan bank, ataupun pihak-pihak yang tertentu, pihak Polis akan terus mendakwa mereka mengikut undang-undang yang sedia ada. Jadi, kita tidak akan lepaskan mana-mana pihak jika sekiranya dapat laporan Polis yang rasmi.

HARI RAYA - PENETAPAN

5. Dato' Haji Mohammad Abu Bakar bin Rantin Ibrahim minta Perdana Menteri menyatakan bilakah penyeragaman penetapan Hari Raya dengan negara-negara jiran akan dimulakan.

Setiausaha Parlimen Kementerian Belia dan Sukan [Dato' Ismail bin Said]: Tuan Yang di-Pertua, dengan izin. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, negara Brunei Darussalam, Republik Indonesia, Malaysia dan Singapura telah bersetuju untuk menyelaraskan penetapan Hari Raya. Usaha-usaha sedang dijalankan bagi mencapai maksud itu.

AIR SAWAH PADI - MEMBEKALKAN

6. Dato' Haji Qamaruz Zaman bin Haji Ismail minta Menteri Pertanian menyatakan adakah pihak (Research and Development) Penyelidikan dan Pembangunannya boleh membuat kajian membekalkan air sawah padi melalui saluran bawah tanah dengan tekanan air yang tertentu supaya dapat dimanfaatkan bagi:

- (a) mengurangkan pembaziran air;
- (b) kawasan-kawasan yang digunakan untuk tali air boleh didapati semula untuk kawasan tanaman;
- (c) petak-petak pertanian yang tinggi rendah pun akan mendapat air sama rata;
- (d) Kerajaan boleh dapat lebih banyak hasil daripada bekalan air pertanian yang dimeterkan; dan
- (e) sawah padi boleh jadi kawasan pertanian singkat masa yang bercorak serbaguna apabila dalam satu masa berbagai jenis tanaman boleh ditanam.

Dato' Ismail bin Said: Tuan Yang di-Pertua, dengan izin. Sistem bekalan air ke tanah sawah dengan menggunakan saluran bawah tanah (sistem tertutup - 'pressurised buried pipe irrigation system'), jika dibandingkan dengan sistem saluran terbuka, memang mempunyai kebaikan seperti penjimatan air dan pengurangan kegunaan tanah. Daripada 8 skim Jelapang Padi dan 924 skim pengairan kecil berjumlah lebih 340,000 ha terdapat hanya 2 skim kecil yang menggunakan sistem tertutup ini, iaitu Skim Bakat 121 ha dan Skim Meranti 55 ha di Kelantan.

Sistem tertutup ini sangat lambat berkembang kerana ia memerlukan kos pelaburan yang tinggi dan tidak berekonomi jika dibandingkan dengan nilai hasil padi. Sistem tertutup biasanya memerlukan takungan air yang tinggi atau pam yang berturus tinggi. Selain daripada bahan paip, pemasangannya juga perlukan jentera-jentera khas serta kawalan mutu yang tinggi.

Namun demikian, pada jangka masa panjang, penggunaan sistem tertutup ini dijangka akan menggantikan sistem terbuka yang ada secara berperingkat terutama sekali apabila program mempelbagaikan tanaman di kawasan bukan jelapang berkembang maju serta pengeluaran dan nilai hasil meningkat.

Memandangkan usaha mempelbagaikan tanaman baru sahaja bermula, Kementerian Pertanian tidak mempunyai program kajian sistem tertutup ini di bawah Rancangan Malaysia Keenam. Walau bagaimanapun, keperluan kajian ini akan dipertimbangkan dari masa ke semasa.

TUNTUTAN TAMBANG BAGI GURU-GURU

7. **Puan Lim Lay Hoon** minta Menteri Pendidikan menyatakan:-

- (a) sama ada Menteri Pendidikan sedar bahawa guru-guru biasa layak buat tuntutan tambang bagi satu tempat duduk sahaja teksi semasa menghadiri kursus atau taklimat yang dianjurkan oleh Jabatan Pendidikan; dan
- (b) bilakah guru-guru itu boleh membuat tuntutan 'perbatuan' seperti pegawai-pegawai yang lain di Jabatan Kerajaan.

Dr Fong Chan Onn: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) Kementerian Pendidikan memang sedar bahawa guru-guru yang menghadiri kursus-kursus anjuran Kementerian Pendidikan hanya diberi tuntutan tambang bagi satu tempat duduk dalam teksi dan bukan tuntutan 'perbatuan'.
- (b) Tuntutan perbatuan tidak dibenarkan untuk guru-guru yang menghadiri kursus, dan peraturan ini terpakai untuk semua kakitangan Kerajaan, bukan sahaja guru-guru.

KOBENA - REKOD SI BERHUTANG

9. **Tuan Liew Ah Kim** minta Menteri Belia dan Sukan menyatakan sama ada akan mendedahkan nama-nama mereka yang terbabit dalam hutang kepada KOBENA, yang menyebabkan Koperasi ini menghadapi masalah kewangan. Sila nyatakan sama ada Menteri sudah meneliti surat bil. KBN/AM-03-15 bertarikh 20hb Mei, 1991 yang ditujukan kepada Menteri Kewangan melalui Menteri Belia dan Sukan.

Tuan Ismail bin Said: Tuan Yang di-Pertua, sebagai sebuah badan perniagaan, KOBENA sudah pasti mempunyai senarai dan rekod si berhutang. Adalah tidak wajar dan bertentangan dengan etika untuk mendedahkan nama-nama si berhutang. Walau bagaimanapun, jumlah yang terlibat bukanlah merupakan jumlah terbesar di dalam kumpulan hutang KOBENA. KOBENA sedang mengambil tindakan agresif memungut hutang-hutang yang tertunggak dan telah menunjukkan kemajuan yang baik. Tindakan tersebut termasuklah mengambil tindakan undang-undang di mana yang perlu.

Mengenai surat bilangan KBN/AM-03-15 bertarikh 20hb Mei, 1991 seperti yang dibangkit oleh Yang Berhormat itu, ianya telahpun diteliti. Suka saya memaklumkan mengenai langkah-langkah terbaharu yang telah diambil mengenai perkara ini di mana Kementerian Tanah dan Pembangunan Koperasi bersama-sama dengan pihak pengurusan KOBENA telah menyediakan satu pelan tindakan baikpulih KOBENA dan perkara ini sedang dalam pertimbangan Kementerian Kewangan.

Tuan Haji Sukri bin Haji Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Baru-baru ini kita dengar pendedahan oleh Yang Berhormat Menteri Belia dan Sukan tentang penyelewengan dalam KOBENA, kerugian yang melibatkan hampir \$100 juta. Soalan tambahan saya, apakah sebab berlaku kerugian? Adakah ianya berpunca daripada penyelewengan dan salahguna kuasa?

Jika ada, apakah tindakan tegas seperti membuat laporan telah dibuat oleh Menteri berkenaan. Yang keduanya, apakah motif Menteri berkenaan mendedahkan perkara ini ke khalayak ramai, kepada umum, sedangkan ini adalah suatu perkara di dalam Kementerian berkenaan. KOBENA ada kaitnya dengan Kementerian Belia dan Sukan, dan mengapa pula didedahkan. Adakah ini suatu perbuatan 'pukul anak sindir menantu'?

Dato' Ismail bin Said: Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana pihak Kementerian Belia dan Sukan masih lagi menyasat dan penyiasatan kami masih lagi belum selesai tentang punca-punca kerugian yang sedang dialami oleh pihak KOBENA, maka tidak dapatlah saya memberitahu Yang Berhormat tentang apakah punca yang sebenarnya mengapa KOBENA mengalami kerugian.

Mengenai soalan Yang Berhormat yang kedua, minta maaf, saya tidak dapat menjawab bagi pihak Yang Berhormat Menteri kerana saya tidak boleh baca hati dan fikiran beliau.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tuan Maidom P. Pansai.

[Soalan No.13 Y.B Tuan Maidom P. Pansai tidak hadir]

Tuan Yang di-Pertua: Ya, soalan-soalan sudah habis.

[Masa untuk Pertanyaan bagi Jawab Mulut telah cukup dan Jawapan bagi Pertanyaan No. 13 akan dimasukkan ke dalam naskhah bercetak kelak]

RANG UNDANG-UNDANG
RANG UNDANG-UNDANG PERBEKALAN 1992
DAN
USUL
ANGGARAN PEMBANGUNAN 1992
Jawatankuasa

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula pertimbangan atas "Rang Undang-undang Perbekalan 1992 dan Anggaran Pembangunan, 1992 dalam Jawatankuasa sebuah-buah Majlis." [Hari Keempat belas]

Majlis bersidang dalam Jawatankuasa.

[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Jawatankuasa]

Maksud B.46 [Jadual] -

Maksud P.46 [Anggaran Pembangunan, 1992]

Tuan Pengerusi: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya suka memaklumkan bahawa kita adalah kekurangan masa untuk menghabiskan butir-butir di dalam Jadual mengikut jadual. Saya haraplah Ahli-ahli Yang Berhormat bekerjasama dengan saya supaya janganlah berucap berpanjang-panjang dan mengulangi apa-apa benda yang telah diucapkan. Saya kemukakan semula B.46 dan P.46 untuk dibahas. Yang Berhormat dari Lanang.

3.37 ptg.

Tuan Jason Wong Sing Nang [Lanang]: Tuan Pengerusi, adakah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri bertujuan menghadiri Mesyuarat Earth Summit tersebut untuk mewakili negara-negara yang sedang membangun? Adakah benar bahawa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri

akan menjemput tokoh-tokoh daripada negara-negara sedang membangun untuk satu preparatory meeting, dalam menggubal suatu pendirian ke atas alam sekitar daripada Dunia Ketiga serta Dunia Selatan, sebelum pergi menghadiri Earth Summit? Jika ya, bilakah Mesyuarat di Kuala Lumpur ini akan diadakan?

Tuan Pengerusi, saya merujuk kepada Butiran 020000 Kawalan dan Pemeliharaan Kualiti Alam Sekitar. Saya terkejut bila mengetahui bahawa cuma 113 laporan EIA diterima oleh Jabatan Alam Sekitar ataupun DOE dalam tahun 1990 sahaja. Di bawah Akta Kawalan Kualiti Alam Sekitar 1974, EIA sudah diwajibkan kepada 20 prescribed activities. Setiap tahun, beribu-ribu projek dijalankan oleh pihak awam dan pihak swasta. Kenapa DOE hanya terima 113 laporan EIA sahaja?

Tuan Pengerusi, saya gembira mendengar daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri berkenaan di dalam Dewan yang mulia ini bahawa akta tersebut akan dipinda untuk menjadikan ia lebih berkesan. Saya haraplah supaya akta dipinda untuk pihak berkuasa melesenkan kegiatan pertanian, perindustrian atau pelancongan iaitu Kerajaan-kerajaan Negeri, agensi-agensi di bawah mereka serta Kerajaan-kerajaan Tempatan diwajibkan memasuki EIA sebagai salah satu syarat untuk meluluskan projek berkenaan.

Saya juga mencadangkan supaya akta dipinda untuk mengukuhkan hak undang-undang rakyat yang sudah menderita kesan buruk akibat daripada pencemaran alam sekitar oleh pihak pemaju, pengilang dan

sebagainya. Ini adalah untuk mereka menghadapkan pihak yang mencemarkan alam sekitar kepada mahkamah dengan lebih berkesan.

Tuan Pengerusi, projek melebur aluminium di Bintulu, Sarawak. Satu loji melebur aluminium bernilai \$1.7 bilion tidak lama lagi akan ditubuhkan di Bintulu, Sarawak. Sekiranya perundingan yang sedang diadakan di antara pihak-pihak tersebut mencapai persetujuan yang baik, ia merupakan satu projek yang dicadang dengan usahasama antara Hydro Aluminium (sebuah syarikat negara Norway), Kerajaan Negeri dan rakan-rakan lain di Malaysia. Loji tersebut akan dibina di kawasan perindustrian pesat di Tanjung Kindurung, kira-kira 20 km daripada bandar Bintulu.

Berita ini dikeluarkan oleh Berita Binda, Januari hingga Mac 1991 yang diterbitkan oleh Lembaga Pembangunan Bintulu atau Bintulu Development Authority, dengan izin. Kawasan seluas 112 hektar ini dipilih kerana mempunyai penempatan yang sesuai khasnya dekat dengan Pelabuhan Bintulu. Tempat tersebut baik dari segi pandangan pasaran kerana ia berada di tengah-tengah kawasan Pasifik. Tempat tersebut sudah mempunyai beberapa projek termasuk pelaburan tunggal terbesar di negara ini iaitu satu projek industri di Bintulu. Loji ini mengeluarkan gas-gas seperti karbon dioksida, amonia dan sisa-sisa lain seperti beribu-ribu tan air panas dan loji lain menggunakan nitrogen dan oksigen.

Tuan Pengerusi, penduduk-penduduk di Bintulu sangat bimbang tentang projek ini kerana tekanannya terhadap alam sekitar.

Kebimbangan mereka bermula dari segi kesihatan apabila mereka selalu terdedah kepada gas-gas yang mungkin dikeluarkan oleh loji tersebut. Pembinaannya akan mengambil masa 2½ tahun dengan kegunaan tenaga buruh seramai 1,500 orang. Apabila loji ini beroperasi, dijangka 4,000 hingga 5,000 orang akan diupah.

Tuan Pengerusi, dalam beberapa pertemuan, Menteri Sains, Teknologi dan Alam Sekitar menyatakan bahawa Kementeriannya tidak menerima sebarang laporan EIA. EIA ini menjadi perintah yang diperlukan di bawah Seksyen 34A Akta Mutu Alam Sekitar (Pindaan) 1985. Tiba masa untuk pihak berkuasa yang terlibat untuk mengeluarkan lebih banyak maklumat kepada orang ramai mengenai projek tersebut.

Tuan Pengerusi, saya harap pelaksanaan loji lebur aluminium di Bintulu akan mengikut undang-undang kita sebelum projek itu dilaksanakan kerana ia mempunyai tekanan yang serius terhadap alam sekitar sebelum sesuatu yang tidak diinginkan terjadi.

Tuan Pengerusi, I quote from the Newsletter issued by Lembaga Pembangunan Bintulu (Bintulu Development Authority): "We at the Bintulu Development Authority are equally concerned. We earn a living in Bintulu. We stay in Bintulu. As such, any potential sources of pollution should be scrutinized."

The law says that before any industrial project is implemented, an environmental impact assessment must be carried out. The Department of Environment (DOE) of the Ministry of Science, Technology and Environment has the final say on whether the project will materialise or not. If the project endangers the health, then the project be stopped here. On the other hand, if it is safe, the project can go ahead. It is simple."

Tuan Pengerusi, saya harap Kementerian akan mengambil tindakan dengan segera sebelum loji itu diteruskan. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Bandar Kuching.

3.41 ptg.

Tuan Sim Kwang Yang [Bandar Kuching]: Tuan Pengerusi, saya ingin menyentuh kepada Butiran 020000 Kawalan dan Pemeliharaan Kualiti Alam Sekitar. Saya ingin membangkitkan masalah EIA. Menurut buku Prestasi dan Program ini, 113 laporan EIA telah diterima oleh Kementerian berkenaan pada tahun 1990 dan dianggarkan akan berkurang kepada 70 sahaja dalam tahun 1991 walaupun ia akan bertambah kepada 180 pada tahun 1992.

Tuan Pengerusi, EIA menjadi satu alat yang paling kuat untuk memelihara alam sekitar di negara kita ini dan 20 prescribed activities ataupun kegiatan adalah dikehendaki untuk menjalankan EIA sebelum satu-satu projek dilaksanakan. Jikalau beribu-ribu projek ada diluluskan oleh MIDA, oleh pihak Kerajaan, oleh Pihak Berkuasa

Tempatan untuk dilaksanakan maka mustahillah untuk 70 laporan EIA sahaja diterima oleh Kementerian atau DOE.

Soalan saya, adakah keupayaan DOE ini mencukupi untuk memproses, untuk mengendalikan laporan EIA dan untuk melaksanakan undang-undang yang berkenaan itu? Kalau tidak, bolehkah pihak Perbendaharaan memperuntukkan lebih wang untuk memperbesarkan mesin perlaksanaan pihak Kerajaan supaya ianya boleh menjalankan tugasnya dengan memuaskan? Wang ini mungkin besar sedikit, tetapi kita mesti fikirkan bahawa bidang alam sekitar adalah satu bidang yang paling teknikal dan EIA ini paling besar, yang merupakan satu dokumen dari segi sains, teknologi dan ekonomi dan juga dari segi politik. Tetapi wang ini adalah money well-spent, sebab wang yang digunakan untuk memelihara alam sekitar ini adalah merupakan satu saving supaya negara kita tidak perlu membelanjakan duit yang besar untuk membersihkan alam sekitar yang sudah tercemar.

Saya ingin membangkitkan soalan mengenai proses laporan EIA yang disediakan dan diluluskan oleh DOE. Buat masa sekarang, sesuatu pemaaju ataupun sesuatu pegawai syarikat swasta yang ingin melaksanakan sesuatu projek ini hendaklah mencari satu syarikat perunding untuk menyediakan EIA ini. Tetapi mengikut apa yang dilakukan di Kanada, sebagai contoh, EIA perlu disediakan oleh syarikat-syarikat Perunding/Pakar Alam Sekitar yang dilantik oleh pihak Kerajaan. Itu mungkin lebih berkesan dalam menyediakan laporan EIA ini sebab syarikat ini akan bebas daripada pengaruh pihak pemaaju dan mereka akan lebih objektif dalam menyediakan

laporan EIA. Soalan saya ialah, adakah pihak Kerajaan bercadang untuk menimbangkan sama ada hendak melantik, menetapkan, menerima, menyeraikan ataupun mendaftarkan syarikat-syarikat tertentu supaya mereka sahaja yang boleh menyediakan laporan EIA kepada DOE untuk sesuatu projek? Lagipun pada masa sekarang masih ada masalah yang dihadapi oleh pihak yang berminat untuk mendapatkan laporan EIA daripada DOE. Walaupun DOE bukanlah satu dokumen di bawah OSA, dan saya memang faham tentang masalah praktikal jikalau kita hendak mencetak 100 atau 200 naskhah laporan EIA yang besar dan tebal ini, tetapi jikalau pelanggan mahu membeli laporan EIA, sepatutnya pihak DOE perlulah menyediakan kemudahan yang ada sekarang untuk membekalkan naskhah EIA kepada sesiapa yang berminat sahaja.

Tuan Pengerusi, soalan kedua yang saya ingin membangkitkan di bawah Butiran ini ialah tentang kawalan kualiti alam sekitar di pusat bandar atau di bandaraya besar, khasnya di Kuala Lumpur ini, sebab soal alam sekitar bukanlah terhad kepada perlindungan pokok-pokok sahaja tetapi kepada human habitat, dengan izin, kepada alam sekitar manusia khasnya mereka yang duduk dalam pusat perbandaran yang mana pencemaran udara, pencemaran air dan pencemaran bunyi semuanya merupakan ugutan harian kepada kesihatan mereka, anak-anak dan cucu-cucu mereka. Dalam konteks ini, saya mahu membangkitkan satu perkara iaitu sama ada tapak lumba kuda yang terletak di simpang Jalan P. Ramlee dengan Jalan Ampang di Kuala Lumpur akan dijadikan satu taman umum keseluruhannya? Sebab selepas tahun 1982, bekas Menteri Wilayah Persekutuan, Dato' Shahrir serta bekas

Tuan Pengerusi: Menteri menjawab.

3.50 ptg.

Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Alam Sekitar [Tuan Peter Chin Fah Kui]: Terima kasih, Tuan Pengerusi. Tuan Pengerusi, terlebih dahulu saya mengucapkan ribuan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah menunjukkan minat dan perhatian terhadap aktiviti-aktiviti Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar secara memberikan pendapat-pendapat serta teguran-teguran sewaktu membahaskan Belanjawan untuk Kementerian ini bagi peringkat Jawatankuasa.

Mengenai tuduhan-tuduhan yang dibuat oleh negara-negara maju dan juga badan-badan bukan Kerajaan (NGOs) terhadap Malaysia mengenai masalah alam sekitar seperti yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dari Batang Lupar, Sibu dan Lanang, saya ingin menjelaskan bahawa beberapa tindakan telah diambil seperti menerbitkan laporan bertajuk, "An initiative for the greening of the world", dengan izin, yang bertujuan untuk memberitahu kepada seluruh dunia akan tindakan-tindakan yang dilaksanakan oleh negara ini dalam usaha untuk memelihara hutan, khususnya, dan alam sekitar, amnya.

Di samping itu, Kementerian juga akan menyediakan satu risalah mengenai usaha-usaha negara dalam mengawal dan memelihara alam sekitar dan akan menyibarkannya ke seluruh dunia iaitu selaras

Timbalan Perdana Menteri, Dato' Musa Hitam serta Datuk Bandar Dato Elyas Omar pernah membuat pengumuman secara terbuka bahawa selepas tapak lumba kuda ini dipindahkan ke Sungai Besi, maka site yang asal itu akan ditukarkan atau dibangunkan kepada satu taman awam untuk:

- (i) membekalkan kehijauan;
- (ii) memberikan pembaharuan kepada bandaraya utama negara kita yang sudah tercemar ini.

Selepas itu, dalam satu dua tahun dahulu kita terkejut sedikit mendengar bahawa sebahagian besar daripada tapak ini akan dibangunkan untuk meletakkan ibu pejabat PETRONAS serta ibu pejabat Bandaraya Kuala Lumpur yang baru dengan bangunan ataupun kompleks jual-beli yang besar-besaran itu. Maka soalan saya ialah, adakah projek ini memerlukan satu EIA? Jika ya, adakah DOE sudah melaksanakan peruntukan-peruntukan di bawah Akta Kawalan Kualiti Alam Sekeliling yang ada sekarang supaya EIA dibuat khasnya dari segi kesesakan lalulintas? Saya ingin mencadangkan bagi pihak DAP dan orang ramai kepada Kerajaan supaya jika boleh, tapak yang ada sekarang ini janganlah disentuh, tetapi diberikan landscaping atau ditanam dengan pokok-pokok besar supaya dia menjadi satu green lung kepada bandaraya utama ini supaya anak-anak dan cucu-cucu kita tidak diugut dengan udara yang lebih tercemar. Kita ada satu contoh iaitu Central Park di New York, memberi faedah yang besar kepada penduduk di New York. Maka saya rasa satu Central Park sekarang adalah diperlukan untuk rakyat Kuala Lumpur ini. Sekian, terima kasih.

dengan cadangan Mr. Morris Strom, Setiausaha Agung UNCED supaya masalah kekeliruan ke atas pengawalan dan pemeliharaan alam sekitar di negara ini akan dapat difahami dan diperbetulkan.

Selain daripada itu, negara ini juga ada mengambil bahagian secara aktif dalam forum-forum alam sekitar termasuk juga di peringkat antarabangsa. Melaluinya Malaysia berpeluang menjelaskan kedudukan sebenar aktiviti-aktiviti pembangunan di negara ini serta program-program kawalan alam sekitar yang dilaksanakan bagi mengatasi sebarang pencemaran yang timbul akibat daripada pembangunan negara secara berterusan.

Namun demikian, pencemaran alam sekitar di negara ini tidak akan dapat dikawal sepenuhnya sekiranya usaha-usaha pengawalannya hanya dibebankan kepada tanggungjawab Kerajaan semata-mata. Semua lapisan rakyat di negara ini tanpa mengira kedudukan mereka, khususnya Ahli-ahli Yang Berhormat yang menjadi pemimpin kepada rakyat di negara ini haruslah bertanggungjawab bagi menjamin alam sekitar supaya terhindar daripada pencemaran demi kesejahteraan hidup kita pada masa kini dan pada masa-masa akan datang. Saya juga mengambil peluang ini untuk meminta kerjasama daripada semua pihak, termasuk Ahli-ahli Yang Berhormat supaya masalah alam sekitar di negara ini tidak menjadi isu bagi kepentingan peribadi.

Berhubung dengan masalah bahan buangan terjadual yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Parit Sulong dan Lanang, saya ingin menjelaskan bahawa langkah-langkah yang lebih tegas

sedang dan akan diambil bagi mempertingkatkan program-program penguatkuasaan termasuklah mengawal pelupusan buangan terjadual. Sebagai langkah jangka panjang, satu kemudahan sepadu bagi mengolah dan melupus bahan buangan terjadual sedang diusahakan oleh sebuah konsortium swasta. Di harap dengan adanya kemudahan ini maka pengendalian bahan buangan terjadual akan menjadi lebih sistematik. Sementara kemudahan tersebut belum disediakan lagi, maka pengusaha-pengusaha yang menghasilkan bahan buangan terjadual masing-masing adalah diminta menyimpan bahan-bahan tersebut di tempat yang selamat.

Berhubung dengan masalah membawa masuk projek-projek ke negara ini yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Parit Sulong, saya ingin menjelaskan bahawa pengusaha projek-projek berkenaan adalah diwajibkan melalui beberapa proses pertimbangan yang di antara lain mereka perlu menjalankan kajian-kajian kesan alam sekitar (EIA) terlebih dahulu sebelum pihak berkuasa berkenaan menimbang sama ada projek ini dibenarkan masuk ke negara ini atau sebaliknya. Tujuannya ialah untuk menjamin supaya projek-projek yang dibawa masuk ke negara ini adalah selaras dengan peraturan-peraturan yang ditetapkan bagi mencapai matlamat untuk memastikan bahawa rakyat negara ini dapat menikmati persekitaran hidup yang selesa di samping meningkatkan tarat hidup mereka melalui aktiviti projek-projek berkenaan. Ini membuktikan bahawa Kerajaan adalah sentiasa selektif dalam memilih projek-projek yang akan dibawa masuk

ke negara ini, iaitu ia hanya akan memberi keutamaan kepada projek-projek yang tidak mencemarkan alam sekitar seperti industri-industri yang berteknologi tinggi atau environmentally friendly industries, dengan izin.

Berhubung dengan masalah pencemaran sungai-sungai di Malaysia, khususnya Sungai Sarawak akibat daripada pelepasan kumbahan (sewerage) yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Batang Lupar, saya ingin menjelaskan bahawa pembinaan Sistem Pembentungan Pusat bagi mengawal berlakunya pelepasan kumbahan secara berterusan adalah di luar bidang kuasa Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar. Sepertimana Ahli Yang Berhormat sedia maklum, pembinaan Sistem Pembentungan Pusat adalah di bawah bidang kuasa Penguasa-penguasa Tempatan yang berkenaan. Bagaimanapun, Kementerian ini sentiasa memberi sokongan dan kerjasama kepada Pihak-pihak Berkuasa berkenaan dalam perancangan dan pelaksanaan Sistem Pembentungan Pusat.

Tuan Pengerusi, berhubung dengan masalah penyelarasan penguatkuasaan undang-undang dan peraturan-peraturan alam sekitar secara berkesan oleh pihak Berkuasa Persekutuan dan Negeri-negeri seperti yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Sibul, saya ingin menjelaskan bahawa usaha-usaha penyelarasan penguatkuasaan undang-undang dan peraturan alam sekitar adalah dipertingkatkan dari masa ke semasa. Sehubungan dengan ini, satu Jawatankuasa telah

dit. buhkan untuk meneliti semua undang-undang yang ada kaitan dengan alam sekitar bagi tujuan untuk menggalakkan pertindihan fungsi dan kuasa di kalangan agensi-agensi yang terlibat dalam menguatkuasakan undang-undang dan peraturan-peraturan alam sekitar. Jika ada mana-mana pihak, sama ada orang perseorangan atau kumpulan yang berminat untuk memberi pendapat mereka, maka bolehlah mengemukakan pendapat tersebut untuk pertimbangan Jawatankuasa berkenaan.

Diharap dengan adanya penyelarasan ini maka masalah yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat tadi mengenai ketiadaan agensi yang mengetuai (lead agency) dalam usaha menguatkuasaan undang-undang dan peraturan-peraturan alam sekitar akan dapat diatasi pada masa-masa akan datang. Melaluinya juga diharap penyelarasan menguatkuasaan undang-undang akan dapat dilaksanakan dengan cekap dan berkesan.

Berhubung dengan masalah habuk kayu gergaji yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Sibu juga, saya ingin menjelaskan bahawa satu Jawatankuasa yang dipengerusikan oleh Yang Berhormat Menteri Pembangunan Perindustrian Sarawak sedang mengkaji masalah ini. Kementerian ini sentiasa membantu segala usaha pihak berkuasa berkenaan untuk mengatasi masalah pencemaran habuk kayu gergaji, khususnya bagi kilang papan kecil dan sederhana.

Berhubung dengan masalah kekurangan tenaga kerja bagi penguatkuasaan undang-undang alam sekitar yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Parit Sulong dan juga tadi oleh Ahli Yang Berhormat dari Bandar Kuching, usaha-usaha sedang dilaksanakan bagi menambah bilangan kakitangan di Jabatan Alam Sekitar. Setakat ini pihak berkuasa yang melantik sedang mengendalikan urusan pengambilan kakitangan baru di Jabatan Alam Sekitar. Dalam pada itu usaha-usaha juga sedang dan akan dilaksanakan bagi meningkatkan kemahiran kakitangan dan yang sedang berkhidmat dalam menguruskan aktiviti-aktiviti alam sekitar melalui pelbagai program latihan secara formal dan juga bukan formal iaitu mendedahkan mereka dalam seminar, persidangan, forum dan bengkel sama ada di dalam atau di luar negeri.

Berhubung dengan kemajuan pelaksanaan Taman Teknologi Malaysia, yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Padang Terap, saya ingin menjelaskan bahawa di bawah Rancangan Malaysia Keenam, Taman Teknologi Malaysia adalah diperuntukkan sebanyak \$105 juta bagi melaksanakan keperluan asas taman tersebut. Peruntukan sebanyak \$25 juta pada tahun 1992 adalah untuk memulakan pembinaan bangunan Fasa 1A yang merangkumi pusat sumber, pusat inkubator, pusat inovasi dan kemudahan-kemudahan infrastruktur yang berkaitan. Setakat ini Taman

Teknologi Malaysia telah menyelesaikan kerja-kerja penyediaan pelan induk dan juga pengambilan tanah persendirian seluas 296 ekar dengan perbelanjaan sebanyak \$35 juta yang telahpun diselesaikan.

Di samping itu kerja-kerja awal seperti penyiasatan tanah sedang dalam pelaksanaan matlamat penubuhan Taman Teknologi Malaysia ialah untuk menghasilkan usahawan tempatan supaya dapat berkecimpung dalam kegiatan teknologi tinggi khususnya dalam bidang mikro-elektronik, bio-teknologi, teknologi maklumat dan sebagainya.

Tuan Pengerusi, berhubung dengan masalah tanaman yang dirosakkan oleh babi hutan yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Padang Terap, saya ingin menjelaskan bahawa babi hutan adalah dilindungi di bawah Akta Perlindungan Hidupan Liar 1972 dan lesen untuk memburu babi hutan dikeluarkan sepanjang tahun. Dalam keadaan di mana terdapat gangguan babi hutan yang memusnahkan kawasan tanaman, beberapa tindakan boleh diambil untuk mengatasinya iaitu pihak pemilik tanah boleh menghubungi Jabatan Perhilitan Negeri atau Daerah dan yang berhampiran untuk membolehkan kakitangan Jabatan berkenaan mengambil tindakan menembak babi hutan yang mengganggu itu.

Di samping itu, di bawah Seksyen 55 Akta Perlindungan Hidupan Liar 1972, pemilik, penduduk atau pekerja-pekerja ladang tersebut

boleh membunuh babi hutan yang memusnahkan tanaman mereka dan kemudiannya melaporkan kepada Jabatan Perhilitan.

Tuan Pengerusi,.....

Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, Padang Terap bangun.

Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar: Tuan Pengerusi, boleh saya tanya sedikit mengenai hal ini.

Apakah tindakan yang telah diambil oleh Jabatan Perhilitan di kawasan saya di kawasan Padang Terap yang mana petani ini membunuh babi hutan itu di ladangnya dan dia telah membawa daging babi hutan itu balik ke rumahnya. Ini daripada kaum Thai, tetapi di dalam perjalanan pulang dengan daging babi hutan ini beliau ditangkap dan dia telah membuktikan bahawa dia telah membunuh di ladangnya. Dia telah ditangkap dan dihadapkan ke Mahkamah. Apakah kes ini boleh dimasukkan di bawah apa yang Yang Berhormat katakan tadi iaitu dia tidak sempat melapor kepada pihak Perhilitan tetapi akhirnya dia dihukum oleh Mahkamah tersebut.

Tuan Peter Chin Fah Kui: Baiklah. Saya rasa kalau maklumat terperinci boleh disampaikan kepada saya, maka saya boleh mengarahkan pegawai untuk menyiasat semula keputusan mereka untuk menghadapkan petani itu ke Mahkamah.

Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar: Tuan Pengerusi, perkara ini telahpun selesai dan beliau telah dihukum oleh Mahkamah.

[Ketawa]

Tuan Peter Chin Fah Kui: Maka jikalau telah dihukumkan, kita tidak boleh menarik balik kes tersebut. Maka saya akan meminta Ketua Pengarah Jabatan Perhilitan untuk mengeluarkan surat pekeliling kepada semua pegawainya tentang perkara ini.

Tuan Pengerusi, saya hendak merujuk kepada **Hansard** yang dikeluarkan pada 13hb Disember ini di mana satu bahagian di dalam mukasurat 118, ucapan daripada Tuan Jason Wong Sing Nang (Lanang) di mana beliau menyebutkan Perjanjian Antarabangsa Montreal Protocol akan menghapuskan pengeluaran bahan CFC menjelang tahun 1997 di seluruh dunia. Maka saya hendak menjelaskan di sini bahawa tarikh 1997 ini adalah satu tarikh yang dicadangkan oleh setengah negara maju daripada Eropah bila mereka menghadiri Mesyuarat Montreal Protocol ini di Nairobi pada tahun ini juga dan cadangan mereka belum diterima. Maknanya tahun yang ditetapkan dalam Montreal Protocol untuk menghapuskan penggunaan CFC ini adalah masih dalam tahun 2000 bukan tahun 1997.

Dan sama juga dalam mukasurat 118, Yang Berhormat itu menyebutkan satu perundingan yang namanya Vascoule Convention tercatat di dalam **Hansard** ini untuk mengawal toxic wastedumping.....

Tuan Sim Kwang Yang: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, Bandar Kuching bangun.

Tuan Sim Kwang Yang: Minta penjelasan. Mungkin disebabkan reporter Parlimen susah mahu tangkap suaranya tetapi betul-betul ini sepatutnya Bastelle Convention.

Tuan Peter Chin Fah Kui: Itu yang saya hendak jelaskan. Saya tidak hendak mengelirukan Ahli-ahli Yang Berhormat di sini di dalam Dewan yang mulia ini tentang sesuatu konvensyen yang Malaysia menjadi Ahli dan juga di mukasurat yang sama itu kita tidak ada Climate Convention seperti yang dicatitkan. Sebenarnya tidak ada buat masa sekarang perundingan masih dijalankan.

Tuan Sim Kwang Yang: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, hendak beri jalan tak?

Tuan Peter Chin Fah Kui: Tidak payahlah. Ini saya hendak menjelaskan perkara ini.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, beri dia teruskan dahulu.

Tuan Peter Chin Fah Kui: Saya hendak menyebutkan di sini bahawa buat masa sekarang tidak ada satu konvensyen di dunia sebagai Climate Convention. Sebenarnya konvesyen ini belum dapat dicatit lagi atau diselesaikan lagi.

Convention ini masih dalam peringkat perundingan, oleh sebab banyak perkara terlibat dalam Climate Convention ini, maka convention ini buat masa sekarang tidak dapat dihabis dan mereka haraplah dalam mesyuarat Earth Summit ini di Brazil maka Climate Convention ini boleh ditandatangani oleh semua pihak.

Saya hendak sebutkan juga Ahli Yang Berhormat dari Lanang baru-baru ini membangkitkan perkara Loji Aluminium di Bintulu.

Tuan Pengerusi, Menteri Sains, Teknologi dan Alam Sekitar telah menyatakan secara umum, buat masa sekarang pihak yang disebutkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Lanang tadi yang cuba mencadangkan satu projek Loji Aluminium di Bintulu ini, buat masa sekarang belum mengemukakan kepada pihak DOE, pihak Jabatan Alam Sekitar, laporan EIA berkenaan projek tersebut.

Oleh sebab itu pendirian daripada DOE atau Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar ialah projek ini tidak dibina atau kalau dibina projek ini memang dikawal dalam satu laporan EIA maknanya pihak pemaju mestilah menghantarkan laporan EIA kepada Jabatan Alam Sekitar untuk dikaji dan diselesaikan barulah satu keputusan terakhir dibuat supaya Jabatan Alam Sekitar dapat menasihatkan Kerajaan Negeri Sarawak sama ada projek ini akan membawa kesan buruk

kepada alam sekitar di Bintulu. Dan situasi atau keadaan ini masih sama tidak diubahkan.

Untuk mengakhiri jawapan saya, saya hendak menjawab sedikit tentang apa yang disebutkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Bandar Kuching, saya hendak mengucapkan terima kasih atas cadangan beliau supaya lebih peruntukan boleh diperuntukkan kepada pihak DOE atau Jabatan Alam Sekitar supaya lebih kakitangan boleh diambil untuk menguruskan kerja-kerja di dalam Jabatan Alam Sekitar itu. Memang saya tidak nafikan pihak Jabatan Alam Sekitar setakat ini, hard press, dengan izin, untuk menguruskan semua bidang kuasanya dan oleh sebab itu, maka adalah perlu jabatan ini diberi lebih kakitangan. Dan untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pengambilan kakitangan baru ini sedang dijalankan oleh JPA dan juga Jabatan Alam Sekitar supaya pejabat-pejabat atau seksyen-seksyen berkenaan di dalam pejabat itu boleh diberi lebih kakitangan supaya tugasnya boleh dijalankan dengan licin dan berkesan.

Akhirnya, saya hendak mengambil kesempatan ini juga mengucapkan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah ber-bahas mengenai Belanjawan tahun 1992 berkenaan Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar. Saya rasa semua teguran-teguran yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat adalah sangat berguna sekali kepada pegawai-pegawai dalam Kementerian ini dan kita berharaplah dengan minat Ahli-ahli Yang Berhormat itu maka pegawai-pegawai akan dapat bersemangat yang lebih dan baru

untuk menguruskan semua usahanya. Sekiranya ada teguran-teguran Ahli-ahli Yang Berhormat yang belum saya jawab dengan sepenuhnya, maka semua ini akan diambil kira dan kita di dalam Kementerian ini akan terus mengkaji dengan sedalam-dalamnya apa yang diutarakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat di dalam Dewan yang mulia ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalahnya ialah bahawa wang sejumlah \$112,174,800 untuk Maksud B.46 di bawah Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar jadi sebahagian daripada Jadual hendaklah disetujui.

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Wang sebanyak \$112,174,800 untuk Maksud B.46 diperintahkan jadi sebahagian daripada Jadual.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Masalahnya ialah bahawa perbelanjaan sebanyak \$150,000,000 yang disebutkan untuk Maksud P.46 dalam Anggaran Pembangunan bagi tahun 1992 hendaklah diluluskan.

Masalah dikemuka bagi diputuskan dan disetujui.

Wang sebanyak \$150,000,000 untuk Maksud P.46 diluluskan jadi sebahagian daripada Anggaran Pembangunan, 1992.

Maksud B.47 dan B.48 [Jadual] -
Maksud P.47 dan P.48 [Anggaran Pembangunan, 1992] -

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Kepala Bekalan B.47 dan Kepala Pembangunan P.47 dan P.48 di bawah Kementerian Pengangkutan terbuka untuk dibahas sekarang. Padang Terap.

4.17 ptg.

Dato' Dr. Affifudin bin Haji Omar [Padang Terap]: Tuan Pengerusi, saya menarik perhatian kepada mukasurat 230 di bawah Butiran 080000 di dalam Program 080100 yang bertajuk Pengawasan Masalah Kemalangan Jalan Raya yang telah diperuntukkan sebanyak \$13,156,300 untuk tahun 1992.

Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengenai dengan perancangan dimasa hadapan di dalam isu ini iaitu memandangkan bahawa baru-baru ini di dalam masa sebulan dua kemalangan yang ngeri telah berlaku, satu di Karak Highway, satu lagi di Perak yang mana kematian mangsa-mangsa adalah disebabkan kemungkinan besar oleh kecuaiian pemandu-pemandu yang berkenaan.

Saya ingin tahu apakah faktor ini, apakah perkembangan ini telah dikaji yang mana dahulu kita dapat tahu bahawa satu daripada langkah-langkah untuk membanteras pemanduan kereta secara kasar, secara tidak mengikut undang-undang jalan raya telah dibuat di dalam bentuk di Karak Highway sendiri mengwujudkan kamera-kamera yang kononnya menangkap kereta-kereta yang dipandu tidak mengikut undang-undang.

Tetapi saya dapat tahu kamera-kamera ini pada masa ini tidak lagi beroperasi, ia kononnya beroperasi hanya sebulan, selepas itu kos operasinya meningkat, iaitu tiap-tiap saat dan tiap-tiap hari kos untuk menangkap kereta-kereta yang melanggar undang-undang ini meningkat dan akhirnya Kementerian telah menghentikan usaha untuk mengawas ini. Tetapi kamera-kamera itu masih ada di Karak Highway dan saya diberitahu ini hanya untuk apa yang orang Utara kata "nak gempak saja". [Ketawa]

Yang kedua, Tuan Pengerusi, mengenai dengan pemandu-pemandu yang tidak memikirkan tentang keselamatan orang lain, khususnya pemandu-pemandu yang memandu kenderaan berat. Dahulu pihak Kementerian telah memberi kuasa ataupun memberi tanggungjawab kepada Pegawai-pegawai Tingkatan 'A' untuk membuat laporan-laporan kepada pihak Polis ataupun pihak RIMV mengenai dengan kenderaan-kenderaan yang melanggar undang-undang jalan raya yang meragut nyawa pengguna-jalan raya. Apakah ini masih lagi dijalankan atau apakah ianya diberhentikan kerana tidak ada sambutan daripada pegawai-pegawai dari Kumpulan 'A'? Kalau kemalangan-kemalangan yang meragut nyawa orang-orang yang tidak berdosa ini terus berlaku apakah pihak Kementerian ingin mengadakan semula skim ini, iaitu ingin memberi tanggungjawab kepada orang-orang terpilih, kepada Wakil Rakyat misalannya, untuk melaporkan pemandu-pemandu yang saya katakan tadi. Misalannya, saya ingin melaporkan di Parlimen ini dan kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri iaitu pada 10hb November tahun ini,

sebuah kenderaan yang bernombor WCF 8443 dipunyai oleh United Seno Transportation (Malaysia) Sdn. Bhd. berjalan dengan lajunya di satu highway yang terletak di kawasan Kepong, di tempat kawan sahabat saya sana, selaju 100 k.m. sejam yang mana highway itu hanya dibenarkan untuk 60 k.m. sejam. Apakah laporan ini akan diambil tindakan oleh pihak Kementerian? Kenderaan ini adalah kenderaan yang berat, ianya membawa simen. Kemungkinan pada masa itu simen penuh di dalam tangkinya, kemungkinan berat kenderaan itu adalah 20 tan ke atas. Kalaulah berlaku kemalangan, saya fikir berpuluh-puluh orang akan terlibat ataupun akan meragut nyawa berpuluh-puluh orang pada pagi hari itu yang mana saya melihat jalan raya itu dipenuhi dengan kenderaan-kenderaan orang-orang yang hendak bercuti ke luar Kuala Lumpur. Adakah pihak Kementerian akan memikirkan cara dan berikhtiar supaya perkara-perkara yang saya sebut tadi tidak berlaku lagi?

Yang ketiga, Tuan Pengerusi, mengenai dengan penguatkuasaan undang-undang terhadap overloading ataupun muatan lebih yang selalunya undang-undang ini tidak diikuti oleh banyak lori-lori dan kenderaan-kenderaan berat yang mengangkut barang-barang. Dahulu kalau tak salah saya ada satu pindaan undang-undang yang membolehkan pegawai-pegawai RIMV ataupun Polis menahan mana-mana kenderaan yang melakukan kesalahan ini tanpa mengira adakah ianya sedang berjalan ataupun dia berhenti di tepi jalan. Saya kurang ingat mengenai dengan pindaan ini tetapi kalau ada pindaan itu mengapa sekarang

masih lagi banyak lori-lori yang overloading, dengan izin, yang berhenti di tepi jalan dan pihak Polis dan RIMV tidak dapat berbuat apa-apa. Kalau kita lalu di jalan daripada Kuala Lumpur ke Utara banyak berlaku perkara ini yang mana berpuluh-puluh lori over loading ini berhenti dan pihak RIMV dan Polis hanya menunggu untuk mereka berjalan sebelum mengambil tindakan. Apakah undang-undang ini tidak diimplementasikan, tidak dikuatkuasakan oleh pihak Kementerian kerana kemalangan-kemalangan yang berlaku pada masa ini adalah disebabkan oleh kenderaan-kenderaan yang berat ini. Kalau kita tidak mengambil tindakan yang tegas, maka kita akan selalu membaca mengenai dengan peristiwa seperti yang berlaku di Karak dan juga di kawasan Teluk Intan di dalam jangka masa sebulan yang lalu.

Tuan Pengerusi, lori-lori dan kenderaan-kenderaan yang melanggar undang-undang muatan ini juga merosakkan banyak jalan-jalan raya di negara kita, khususnya jalan-jalan yang belum dilebar dan diperkuatkan lagi, seperti jalan-jalan di Perak, di Selangor dan di selatan Kedah yang mana kebanyakan jalan-jalan 'trunk road', dengan izin, adalah jalan yang tidak bermutu tinggi lagi disebabkan adanya potholes.....

Dr Tan Seng Giaw: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, Kepong bangun.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, memang Yang Berhormat dari Padang Terap membangkitkan satu perkara yang penting. Nampaknya

saya pun seronok juga dia menunjukkan keprihatinan terhadap perkara ini. Walau bagaimanapun, adakah beliau sedar ini bukan sahaja muatan lebih, tetapi ini satu sistem yang rumit, yang merangkumi semua, daripada pengeluaran lesen kepada kenderaan seperti lori kepada kawalan, misalnya daripada Kuala Lumpur ke Bentong, ke Raub, ke Kuala Lipis, ke Gua Musang, kakitangan-kakitangan pelbagai Jabatan yang terlibat dan sebagainya, ini semuanya terlibat yang merangkumi satu sistem, satu rangkaian yang rumit. Adakah Yang Berhormat sedar?

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Pengerusi, saya sedar mengenai hal itu, sebab itu saya bawa masalah ini kepada Kementerian supaya pihak Kementerian memperbaiki dari segi pemberian lesen. Kalau satu-satu firma atau satu-satu individu itu didapati bersalah, tiga kali ditangkap lorinya kerana melanggar had muatan, patut diadakan satu prosedur yang mana ditarik balik lesen ataupun pemandu-pemandu yang menyebabkan kematian orang-orang yang tidak berdosa, macam berlaku baru-baru ini, jikalau didapati bersalah, mereka itu patut dihukum sebat, jangan setakat dipenjarakan sebulan, dua bulan, tiga bulan, tetapi disebat. Ini yang saya maksudkan supaya pihak Kementerian mengkaji keseluruhan sistem yang disebut oleh Yang Berhormat dari Kepong ini dibaiki.....

Dr Tan Seng Giaw: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, Kepong bangun lagi.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Ya, sila.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, maksud saya, Yang Berhormat dari Padang Terap, ialah bukan sahaja kesalahan ke atas pemandu sahaja dan syarikatnya, tetapi pegawai-pegawai yang memberi lesen, yang membenarkan berbuat demikian. Itu semua yang terlibat, bukan pemandu sahaja.

. **Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:** Maksud saya, Tuan Pengerusi, semualah - pegawai, pemandu, the whole system, dengan izin, termasuk Wakil Rakyat sendiri kalau Wakil Rakyat terlibat.

Tuan Pengerusi, saya harap perkara-perkara ini sepertimana yang ditolong oleh kawan saya dari Kepong tadi supaya dapat diambil perhatian ataupun satu kajian yang menyeluruh dibuat untuk menghindar perkaraperkara ini kerana keadaan di negara kita adalah satu keadaan yang rumit, selagi projek Labuhraya Utara-Selatan belum siap, saya fikir perkara ini akan terus berlaku kerana jalan-jalan yang merupakan trunk-road yang menghubungkan bandar-bandar besar di negara kita adalah jalan yang penuh sesak dengan kenderaan. Bukan setakat masa hari perayaan sahaja, tetapi tiap-tiap hari. Misalannya, jalan di antara Butterworth ke Ipoh, jalan itu bukanlah menjadi satu jalan yang boleh dikatakan jalan lagi, ianya menjadi satu lane dalam bandar yang besar, penuh sesak dengan lori-lori dan kereta-kereta dan tidak boleh kita sebagai pemandu menikmati keselesaan memandu di atas jalan raya di negara yang tercinta ini.

Tuan Pengerusi, saya bawa pula ke mukasurat 226, iaitu di bawah Butiran 020800, bertajuk Pemeriksaan, Pendaftaran dan Perlesenan Kapal-kapal yang mana peruntukan diberi sebanyak \$229,900 untuk tahun 1992.

Saya ingin membangkitkan, cuma hendak mengacum ataupun melapor kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri sahaja untuk bersiap sedia sebelum berlaku sesuatu kemalangan tragedi seperti yang berlaku di Laut Merah kelmarin di Mesir atau di Egypt. Mengenai dengan pengangkutan passengers (penumpang) daripada Tanah Besar ke Langkawi khususnya daripada Kuala Perlis, Kuala Kedah ke Langkawi ataupun kemungkinan di tempat-tempat lain ke Pulau Tioman dan lain-lain lagi kerana saya perhatikan bahawa tidak ada satu kawalan yang ketat mengenai dengan overloading.

Saya biasa melihat bahawa setengah daripada kapal-kapal ini membenarkan orang-orang yang tidak mendapat tiket menaiki kapal itu. Orang-orang yang tidak mendapat tiket apabila di masa peak season, Krismas ini menjadi peak season ke Langkawi ataupun ke Tioman dan ke mana-mana sahaja. Pihak-pihak yang mengendalikan kapal-kapal feri ini tentu sahaja akan cuba mengambil peluang untuk memaksimumkan keuntungannya dan selalu berlaku, 10 orang ditambah untuk menaiki feri itu, melebihi bilangan tiket yang dijual untuk tempat-tempat duduk yang dibenarkan oleh lesen-lesen kapal ini.

Saya bimbang, Tuan Pengerusi, kalau tidak dikuatkuasakan, penguatkuasaannya dibuat secara tegas oleh pihak Kementerian di bawah Pengangkutan Laut, saya pasti akan berlaku. Marilah kita

sebagai Kementerian yang di bawah kepimpinan Timbalan Menteri yang penuh bersemangat dan gigih ini menjalankan satu usaha pro-active, jangan lagi kita cuba melakukan ataupun membaiki selepas kemalangan, khususnya kemalangan jiwa berlaku, barulah kita hendak mengambil tindakan kerana itu sudah terlambat.

Saya harap di musim Krismas ini yang hanya dalam sebulan ataupun seminggu lagi pihak Kementerian dapat menghantar pegawai-pegawai yang berkenaan dengan penguatkuasaan untuk meneliti apa yang saya sebut tadi.

Dengan itu, Tuan Pengerusi, saya menyokong peruntukan untuk Kementerian ini.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Pasir Pinji.

4.34 ptg.

Tuan Kerk Kim Hock [Pasir Pinji]: Tuan Pengerusi, saya ingin merujuk mukasurat 230, Maksud Bekalan B.47, Butiran 080000, Program 080100 - Pengawalan Masalah Kemalangan Jalan Raya.

Tuan Pengerusi, jumlah kemalangan di jalan raya negara kita adalah antara yang tertinggi di dunia. Walaupun pelbagai usaha dari segi pendidikan, penguatkuasaan dan kejuruteraan telah dibuat, jumlah kemalangan nampaknya tidak surut. Malah, baru-baru ini Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah mengumumkan bahawa perangkaan purata orang yang mati dalam kemalangan jalan raya ialah 358 orang sebulan. Perangkaan ini telah menyebabkan jumlah kemalangan negara kita menjadi yang ketiga paling tinggi di dunia. Peningkatan ini berlaku apabila Kerajaan telah berazam ingin mengurangkan kadar kemalangan di jalanraya kita sebanyak 30% pada tahun 2000.

Tuan Pengerusi, sikap manusia telah dikesan oleh pihak Kementerian sebagai punca utama berlaku begitu tinggi kadar kemalangan di jalan raya kita. Usaha Kementerian untuk mengubah sikap manusia melalui proses pendidikan dengan melaksanakan kursus defensive driving, kempen-kempen keselamatan jalan raya dan sebagainya adalah ke arah yang betul, akan tetapi usaha "3E", dengan izin, Education, Enforcement dan Engineering yang digunakan sebagai pendekatan untuk mencari jalan mengurangkan kadar kemalangan di jalan raya nampaknya setakat ini cuma membawa kesan "3A" - Accident, Accident, Accident.

Tuan Pengerusi, pada pendapat saya, faktor penting yang akan menentukan kejayaan pihak Kementerian untuk mengubah sikap manusia adalah tergantung ke atas kejayaannya untuk melawan dengan sikap masyarakat kita. Dalam kata lain, Kementerian hendaklah menjalankan satu peperangan dengan masyarakat kita yang merupakan, dengan izin, a big and negative environment.

Tuan Pengerusi, umum mengetahui bahawa masyarakat kita mempunyai nilai-nilai negatif. Seseorang yang tidak membawa kereta dengan laju boleh dijadikan bahan ketawa di kalangan kawan-kawannya. Seseorang yang jarang memotong lori-lori besar di jalan raya kadang-kadang disifatkan sebagai tidak berani. Ini sama juga dengan orang-orang bukan Islam yang tidak minum arak atau beer disifatkan sebagai anti sosial atau orang-orang yang tidak merokok disifatkan sebagai not in the group, dengan izin.

Tuan Pengerusi, apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Dalam Negeri di Dewan yang mulia ini pada lhb Disember ini adalah relavant. Yang Berhormat telah berkata bahawa Pusat Serenti boleh menjadikan seorang penagih dadah sebagai seorang robot, seorang yang berkeyakinan, akan tetapi, masyarakat yang selalu menghina mereka akhirnya memaksa mereka balik kembali kepada kawan-kawan lama mereka. Apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Dalam Negeri jelas membuktikan, dengan izin:

"We can do wonders in a close environment, but the final success still depends on the society - the big and open environment."

Tuan Pengerusi, oleh yang demikian, saya berpendapat bahawa usaha dalam aspek pendidikan awam haruslah dilipatgandakan. Ketiadaan satu pun papantanda yang memaparkan tema atau cogankata kempen keselamatan jalan raya di Lebuhraya Air Keroh dan Sungai Besi adalah satu contoh menunjukkan usaha-usaha Kementerian dalam aspek pendidikan awam perlu ditingkatkan. Kempen memperkenalkan Wawasan 2020 telah dijalankan dengan begitu hangat dan kini Wawasan 2020 diperlihatkan dan diperkatakan di mana-mana sahaja. Sekiranya 50% usaha yang sama boleh ditumpukan kepada kempen keselamatan jalan raya, saya percaya kempen keselamatan jalan raya akan lebih berkesan.

Saya ingin beralih kepada aspek penguatkuasaan. Umum mengetahui bahawa had laju di jalan raya dan lebuhraya kita telah

dianggap oleh ramai orang sebagai hiasan pinggir jalan serupa dengan papan iklan. Walaupun bayaran kompaun telah dinaikkan, saya percaya sikap orang ramai masih kekal. Saya berpendapat ada dua faktor yang menyebabkan sikap begini selain daripada pengaruh buruk masyarakat kita.

Tuan Pengerusi, yang pertama, had laju yang ditentukan tidak meyakinkan para pengguna jalan raya bahawa membawa kereta melebihi had laju itu boleh mendatangkan akibat buruk oleh kerana, dengan izin, "The speed limit set is not synonymous with danger". Maka, orang-orang yang tidak ingin kemalangan berlaku ke atas dirinya sendiri pun tidak menghiraukan tanda had laju. Maka, masalah had laju juga harus dipandang dari sudut pendidikan dan bukan dari penguatkuasaan sahaja.

Tuan Pengerusi, faktor yang kedua, had laju yang ditentukan dianggap sebagai tidak realistik dan susah dipatuhi. Apabila seseorang pemandu merasa apa yang dipaksa ke atasnya adalah tidak munasabah, maka insentif untuknya mengelakkan perbuatan yang boleh menyebabkan ia didenda atau dihukum tidak wujud lagi. Saya bercadang supaya Kementerian Pengangkutan boleh mengadakan satu kajian ke atas had laju yang telah ditentukan terutama sekali di jalan raya di Kuala Lumpur. Tanda had laju 30 kilometer sejam yang didirikan di Jalan 222 Petaling Jaya iaitu di jalan berhampiran dengan lampu isyarat di Jalan 222 dan Jalan Templer harus dibuangkan dengan sertamerta kerana saya percaya tiada sesiapa pun yang boleh mematuhi had laju itu.

Tuan Pengerusi, mengenai road engineering, dengan izin, saya ingin bertanya apakah usaha dan langkah yang telah dibuat berikutan hasil kajian Dr. Amirudin Adnan dari Fakulti Kejuruteraan Universiti Malaya.

Dr. Amiruddin Adnan pernah berkata dalam Bahasa Inggeris dan saya quote dalam bahasa Inggeris, dengan izin:

"Such roads" - yang dimaksudkan ialah Malaysian roads are nice and quiet to drive on in dry weather but dangerous beyond certain speeds in wet weather. Comparing our road surfacings today with those in Britain, it would be probable that some of our trunk roads or even expressways may be relegated to 65 kilometers per hour speed limit roads."

Apakah jawapan pihak Kementerian terhadap hasil kajian itu?

Tuan Pengerusi, saya kini ingin merujuk mukasurat 229, Butiran 070000 - Pengangkutan Darat, Program Pengujian dan Pelesenan Pemandu.

Saya ingin bertanya pihak Kementerian apakah tindakan yang telah diambil ke atas 18 orang Penguji Pemandu JPJ yang telah dikesan oleh Biro Pengaduan Awam pada awal tahun ini sebagai telah terlibat dalam penyelewengan dan rasuah? Apakah langkah-langkah yang telah diambil untuk mencegah kejadian penyelewengan dan rasuah sebegini?

Tuan Pengerusi, akhir sekali saya ingin menyentuh mukasurat

233, Maksud Pembangunan 47, Butiran 04700 Pembelian Kren Kontena, Pelabuhan Kuantan.

Tuan Pengerusi, saya menyokong peruntukan untuk memodenkan dan mempertingkatkan keupayaan Pelabuhan Kuantan, akan tetapi faktor produktiviti dan kreativiti pihak pengurusan dan kakitangan hendaklah sentiasa diberi penekanan. Dalam hubungan ini, saya menyeru pihak Kementerian memastikan suasana, dengan izin, professional management sentiasa wujud di semua pelabuhan dan kejadian-kejadian yang berlaku akibat daripada unprofessional management di dalam Lembaga Pelabuhan Kuantan pada satu ketika tidak akan berulang lagi.

Satu kejadian yang saya maksudkan adalah kejadian di mana seorang Ketua Jurutera diarahkan, 'Get me water or you resign', dengan izin. Pada masa itu Kuantan menghadapi masalah bekalan air yang teruk. Ketua Jurutera itu yang mempunyai professional pride, dengan izin, pun meletakkan jawatannya tidak lama kemudian. Seorang Jurutera Mekanikal telah meletakkan jawatannya kerana beliau menganggap perbuatan memaksa semua pegawai-pegawai dan kakitangan-kakitangan pelabuhan yang bukan beragama Islam untuk menghadiri satu kelas pendidikan Islam sebagai satu perbuatan yang tidak menghormati hak asasi manusia. Semangat di kalangan kakitangan juga tidaklah tinggi kerana pelbagai sekatan pakaian diadakan ke atas sesiapa yang ingin menggunakan Dewan Serbaguna untuk menjalankan aktiviti sukan.

Saya difahamkan bantuan UMNO cawangan tempatan diminta mengenai sekatan ke atas pakaian itu, akan tetapi orang yang degil terus bermaharajalela di Pelabuhan pada ketika itu.

Tuan Pengerusi, walaupun kejadian yang saya katakan berlaku pada tahun 1983 dan 1984, dan orang berkenaan pun tidak ada berkhidmat dengan pelabuhan lagi.

Saya berharap pengurusan yang disifatkan sebagai, dengan izin, 'Religion first, Management second' ini tidak akan berlaku di mana-mana pelabuhan.

Tuan Pengerusi, saya menimbulkan perkara ini kerana Jurutera Mekanikal yang telah meletakkan jawatan itu yang dimaksudkan oleh saya adalah saya sendiri. Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Batang Lepar.

4.46 ptg.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Tuan Pengerusi, saya ingin merujuk kepada Maksud Bekalan 47 - Kementerian Pengangkutan, Butiran 040000 Pengangkutan Laut Sarawak.

Sebagaimana yang kita tahu, pengangkutan di Sarawak adalah tertumpu kepada pengangkutan sungai menggunakan bot-bot dan ekspres-ekspres yang mengangkut rakyat dari satu kampung ke satu kampung dan dari satu daerah ke satu daerah. Jadi oleh kerana tidak ada undang-undang yang tertentu selalu berlakunya kemalangan.

Ingin saya merujuk kembali kepada apa yang telah berlaku pada awal dan pertengahan tahun ini yang melibatkan dua kemalangan.

kemalangan yang pertama berlaku di Sibu yang mana tidak kurang daripada 5 orang telah mati terbunuh, dan salah satu daripada akhbar mengatakan, dan saya baca potongannya dalam bahasa Inggeris, dengan izin, "None of the survivors could explain how they escaped from the express boat which was completely sealed and with no emergency exit inside". Kemalangan yang kedua berlaku lagi pada 28.6.1991 yang mana 10 orang mati terbunuh dan adalah disebutkan di sini bahawa satu Mahkamah (Marine Inquiry Court) telah ditubuhkan di bawah Seksyen 207 Merchant Shipping Ordinance 1960. Saya ingin bertanya kepada pihak Kementerian apakah keputusan yang telah diambil ataupun dibuat oleh mahkamah ini, dan kepada rujukan yang dibuat oleh pihak Kementerian terutama sekali mengenai keselamatan pengguna-pengguna boat di seluruh Sarawak oleh kerana penggunaan bot di Sarawak adalah sebagai penggunaan kereta di Semenanjung Malaysia.

Saya ingin menegaskan bahawa penumpuan kita bukan sahaja dari segi undang-undang dan penguatkuasaan undang-undang, tetapi hendaklah juga kepada pembinaan bot, faktor-faktor keselamatan bot dan kemahiran-kemahiran orang mengendalikan bot. Jadi 3 faktor yang penting sekali ini mesti dilihat sebelum satu-satu bot itu dibiarkan atau digunakan sebagai ekspres boat atau transport boat ke mana-mana tempat ataupun dilesenkan mengangkut dan mengendalikan penumpang.

Ingin juga saya merujuk kepada Butiran yang sama, Program

040300 Pelampung, Lampu Isyarat, Alat-alat Bantuan Pelayaran dan Pengukuran Dasar Laut.

Pada Pilihanraya Negeri yang lepas negara kita telah diselubungi oleh kabus atau, dengan izin, haze yang begitu tebal sekali. Jadi...

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Jerebu ya.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Jerebu. Terima kasih, Tuan Pengerusi. Saya kadang-kadang terlupa. Jerebu yang begitu tebal sekali kadang-kadang orang menaiki bot di laut tidak nampak langsung ke arah mana mereka pergi, sama ada ke laut atau menuju ke darat. Pernah saya sendiri hampir terhanyut pergi ke Singapura semasa balik dari kawasan saya hendak balik ke Kuching. Tetapi alhamdulillah oleh kerana pengendali bot saya adalah seorang bekas merin Polis, beliau telah tahu kawasan itu dan dengan begitu baik sekali, dan saya tidak pergi ke Singapura. Kalau saya pergi menuju ke Singapura tentulah habis kerana minyak bot itu tidak sampai ke Singapura.

Adakah Kementerian bercadang hendak membuat api di pelampung-pelampung masuk ke sungai-sungai, menunjukkan jalan ke sungai-sungai itu? Saya menyarankan supaya diadakan pelampung-pelampung dengan berapi di pelampung tersebut bukan sahaja ketika jerebu yang begitu tebal tetapi juga di waktu malam.

Saya ingin berputar kepada Butiran 060000 - Pengangkutan Udara

Sarawak. Pengangkutan udara Sarawak adalah yang terpenting sekali dalam aspek pengangkutan di antara bandar-bandar yang besar di Sarawak dan juga di antara Sarawak dan Semenanjung, terutamanya di masa-masa perayaan. Umpamanya, minggu ini dan minggu akan datang adalah susah sekali mendapat tempat untuk balik ke Sarawak atau dari Sarawak hendak pergi ke Semenanjung.

Saya bercadang pada pihak Kementerian supaya mengadakan penerbangan yang lebih banyak lagi ke Sarawak, bukan sahaja untuk hari perayaan tetapi juga untuk menggalakkan pelancongan supaya jangan terhad penerbangan ke Sarawak.

Dalam hal ini ingin juga saya merujuk kepada Butiran 060200 Pengurusan dan Pengendalian Lapanganterbang. Di Sarawak ada satu lapanganterbang iaitu Lapanganterbang Sri Aman. Dahulunya pernah kita mengadakan penerbangan dari Kuching ke Sri Aman dan dari Sibu ke Sri Aman, tetapi semenjak kebelakangan ini hampir sudah 10 tahun tidak ada lagi penerbangan diadakan.

Saya juga faham perjalanan dari Kuching ke Sri Aman hanya memakan masa hanya 3 jam lebih menaiki kereta. Tetapi oleh kerana kadangkalanya terutama sekali pada waktu pagi pegawai-pegawai Kerajaan hendak mengadakan mesyuarat di Sri Aman ataupun peguam-peguam dan Hakim-hakim yang hendak membicarakan kes di mahkamah, adalah dipandangkan lebih baik dan selesa kalau penerbangan diadakan tiap-tiap hari.

Saya ada bertanya dengan pihak Kementerian apakah jadinya kepada Lapanganterbang Sri Aman ini sebab sungguhpun ada Lapanganterbang tetapi tidak ada kapalterbang yang mendarat di sana.

Dari situ izinkan saya berpindah kepada Butiran 070000 Pengangkutan Darat. Sebagaimana yang telah disebutkan berkali-kali oleh beberapa Ahli Yang Berhormat di Dewan yang mulia ini berhubung dengan kemalangan jalan raya di Malaysia yang mengatakan kemalangan jalan raya di Malaysia adalah di antara yang tertinggi sekali ataupun salah satu yang tertinggi di dunia, saya tidak boleh menafikan ataupun bersetuju dengan kata-kata Yang Berhormat itu kerana saya sendiri tidak mempunyai angka. Tetapi sebaliknya tidaklah dapat dinafikan kemalangan sering berlaku dan selalu terbaca di dalam suratkhobar mengatakan kemalangan berlaku di sana-sini dan membunuh rakyat Malaysia begitu banyak sekali. Bahkan lebih ramai rakyat Malaysia yang terbunuh di jalan raya daripada peperangan emergency. Jadi, berlandaskan hakikat itulah penekanan patut diberi kepada pendidikan keselamatan di jalan raya.

Pendidikan ini, ingin saya tegaskan di sini dan saya ulangi lagi di sini, pendidikan di jalan raya sepatutnya jangan dimulakan apabila seseorang itu sudah tahu memandu kereta dan mengambil lesen di Jabatan yang memberi lesen, tetapi sepatutnya diajar lebih awal lagi iaitu di peringkat sekolah. Saya ucapkan tahniah kepada pihak Kementerian kerana menggalakkan sedikit-sebanyak anak-anak sekolah daripada peringkat primary school lagi mengenal keselamatan jalan raya. Tetapi pelajaran yang diterima di peringkat ini sebagai aktiviti kokurikulum adalah belum mencukupi.

Kalau kita selidiki semula pada satu ketika dahulu ingin saya sebutkan lagi, negara Jepun adalah negara yang tertinggi sekali dalam kes kemalangan jalan raya. Tetapi oleh kerana tindakan yang begitu rapi sekali oleh pihak negara Jepun pada tahun 60an dan 70an, kemalangan di negara Jepun telah menurun, tidak begitu tinggi lagi. Pada masa dahulu negara Jepun dan negara Perancis adalah yang termasyhur sekali dari segi kemalangan jalan raya, tetapi pihak negara Jepun telah mengambil satu tindakan mengajar anak-anak daripada peringkat sekolah apa ertinya keselamatan jalan raya.

Tiap-tiap masyarakat mesti melibatkan diri dalam keselamatan jalan raya kerana pada masa sekarang kita menganggap kemalangan jalan raya ataupun nahas jalan raya hanya berlaku kepada orang lain, tidak berlaku pada kita. Jadi, pendekatan kita kepada masalah ini ialah untuk memberitahu kepada anak-anak kita yang bakal jadi pemandu dan pengguna jalan raya pada masa akan datang, iaitu kemalangan jalan raya bukan hanya berlaku pada orang ataupun neighbour kita sahaja, dengan izin, tetapi juga berlaku kepada kita sendiri dan keluarga kita. Kalau dapat ditekankan perkara ini dan dikenalkan kepada anak-anak kita, insya Allah, mungkin kita dapat mengurangkan kemalangan jalan raya.

Cadangan-cadangan yang diberi oleh Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia patutlah diambil berat dan diambil kira sama ada dari segi road engineering ataupun etika memandu. Kadangkala syor ataupun cadangan Majlis Keselamatan Jalan Raya tidak diambil berat oleh pihak-pihak yang tertentu. Maka terjadilah satu perkara yang mana kita mengadakan satu badan untuk menyelidiki dan mengenalpasti satu-satu perkara, tetapi cadangan dan syor mereka tidak diambil berat.

Jadi, saya mencadangkan apa-apa cadangan yang baik daripada pihak Majlis Keselamatan Jalan Raya sama ada di peringkat negara ataupun peringkat Negeri, hendaklah diambil kira. Begitu juga keselamatan jalan raya hendaklah ditekankan kepada pihak Majlis Keselamatan Jalan Raya yang mana mereka sendiri mengadakannya. Saya percaya jawatankuasa-jawatankuasa sendiri mungkin boleh ataupun pernah memberi syor ataupun cadangan dari segi road engineering untuk mengelakkan daripada berlaku kemalangan.

Mengenai Program 070600 Penguatkuasaan Undang-undang, pada masa sekarang sebagaimana kita tahu Jabatan Pengangkutan Jalan dan pihak Polis adalah agensi Kerajaan yang menguatkuasakan undang-undang, tetapi inginlah saya menyebutkan sebagai misalannya di Sarawak, penekanan amatlah dipentingkan kepada perkara-perkara yang tidak ada langsung kena-mengena atau hanya sedikit sahaja dengan cara coincidence, dengan izin, iaitu kesesakan jalan raya, illegal parking, ini sahaja ditekankan, tetapi orang yang tidak patuh kepada isyarat, lampu isyarat di jalan raya, penekanannya sangat berkurangan.

Jadi, nampaknya pihak Polis pun berkehendakkan satu pendidikan baru, pendidikan ke arah membawa keselamatan di jalan raya. Janganlah menekankan kepada mencari lesen kereta yang sudah expired, lesen memandu yang sudah mati, kereta-kereta lama, cek lesen kereta, macam itu sahaja. Jadi, penekanan patutlah diberi kepada pemandu yang tidak mengikut undang-undang memandu dengan laju atau memandu dengan cara yang tidak betul. Dalam soal ini kita mesti juga mengingatkan yang pokok pangkalnya masalah pemandu yang kurang cekap dan kurang baik ini adalah terletak pada tangan orang yang mengeluarkan lesen

itu sendiri, orang yang menjalankan peperiksaan kepada pemandu-pemandu sebelum lesen itu diberi. Jadi, adakah pengajar di sekolah-sekolah memandu sudah lengkap dengan ilmu yang baik, ilmu yang betul, tatacara mengendalikan kereta di jalan raya, bukan kepada skill, tetapi good driving. Skilled driver bila-bila kita boleh mengeluarkan, sesiapa sahaja boleh memandu kereta dengan begitu baik. Tetapi menjadi seorang pemandu yang baik adalah berkurangan sedikit, kerana pemandu yang baik itu mestilah dengan satu attitude yang baik, etika jalan raya yang baik. Tetapi kalau inilah yang berkurangan, akan wujudlah pemandu-pemandu yang boleh memandu kereta dengan laju dan cekap, tetapi tidak mempunyai fikiran keselamatan dan memberi keselamatan kepada orang lain dan juga kepada dirinya sendiri.

Dengan itu saya bercadang sebelum kita menekankan penguatkuasaan adalah satu kesalahan yang besar di dalam mengendalikan keselamatan di jalan raya, sepatutnya kita berbalik kepada pemandu yang belum lagi boleh memandu kereta di jalan raya....

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat....

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: ...mereka mesti mendapat pendidikan yang baik.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, sila gulung.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Saya hendak gulunglah ini. Jadi, mereka mesti mendapat pendidikan yang baik. Pengajarnya mesti mendapat pendidikan yang baik dan etika yang baik. Dengan itu, insya Allah, mungkin kita boleh mengeluarkan pemandu-pemandu yang baik dan keselamatan di jalan raya mungkin akan dapat diperbaiki pada masa-masa akan datang. Terima kasih, dengan itu saya menyokong.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian, oleh kerana kita telahpun jauh ketinggalan mengikut jadual, saya terpaksa memberi peluang kepada dua orang Ahli sahaja untuk berucap dan selepas itu Yang Berhormat Timbalan Menteri akan diminta menjawab. Tumpat.

5.00 ptg.

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood [Tumpat]: Tuan Pengerusi, Butiran 010500 Pengangkutan Udara.

Sebagaimana kita tahu, baru-baru ini pihak MAS telahpun membuat satu pengumuman tentang kenaikan gaji para pegawai dan para kakitangannya. Kita mengalu-alukanlah di atas usaha positif yang telah dilakukan oleh MAS itu di mana saya difahamkan kenaikan gaji atau taraf itu tidak melibatkan pegawai atau kakitangan Perkhidmatan Keselamatan Lapangan Terbang. Oleh itu, bagi meringkaskan ucapan saya ini, saya mencadangkan kepada pihak Kementerian supaya menaikkan mereka ini daripada Kumpulan D kepada Kumpulan C sesuai dengan pengambilan para pegawai dan para kakitangan Perkhidmatan Keselamatan Lapangan Terbang sekarang ialah mereka yang paling kurangnya berkelulusan SPM.

Yang kedua, saya pohon supaya elaun perumahan mereka juga diadakan. Sebagaimana kita tahu, para pegawai Bomba Lapangan Terbang ada elaun perumahan. Kenapa pegawai keselamatan lapangan terbang tidak ada elaun perumahan? Saya rasa itu sangat tidak adil, kerana tugas dan peranan mereka amatlah besar dan mereka tertakluk di bawah beberapa peraturan seperti peraturan Polis dan juga mereka tertakluk di bawah Perintah Am.

Selain daripada itu, mereka juga perlu diberi elaun lebih masa, sebab apa yang saya tahu mereka sehingga sekarang ini tidak pernah dapat dan tidak pernah diberi elaun lebih masa. Kadang-kadang kita

kasihan melihat betapa gigihnya mereka bekerja sepanjang hari terutama pada Musim Haji misalnya dan mereka itu sebagaimana kita tahu, bagi sayalah, merupakan di kalangan orang yang kedua terpenting di lapangan terbang selain daripada pramugari dan pramugara. Merekalah yang kita lihat, kalau pramugari senyum satu kali, mungkinlah mereka perlu senyum sepuluh kali. Jadi, kadang-kadang kenapa senyuman mereka tanpa bayaran sedangkan senyuman itu perlu bagi kita? Jadi, kalau dia masam, kita marah. Memanglah seorang yang tidak punya wang dalam sakunya, memang mukanya terlalu masam. Apa lagi yang bentuk mukanya memang demikian.

Yang kedua, Tuan Pengerusi, iaitu Butiran 020000 Pengangkutan Laut Semenanjung Malaysia, mukasurat 225.

Saya berpuashati dengan jawapan Yang Berhormat Timbalan Menteri baru-baru ini yang menjelaskan kepada Dewan ini kenapa Pelabuhan Kemaman diletakkan di bawah satu pentadbiran dengan pelabuhan Kuantan dan bagaimana statusnya Pelabuhan Kuantan dan bagaimana statusnya Pelabuhan Kemaman dan baru-baru ini saya telah menyoal satu soalan dan pihak Timbalan Menteri mohon ditangguhkan jawapan itu. Saya mohon supaya jawapan itu diberi tentang incomenya, manakah lebih baik Pelabuhan Kuantan dengan Pelabuhan Kemaman itu walaupun jaraknya tidak sampai satu jam kalau kita drive motokar untuk ke sana.

Apa yang saya perlu menimbulkan sekali lagi di sini sebagaimana yang sudah saya timbulkan tetapi yang saya mahu memanjangkan sedikit

sesuai dengan waktu yang ada iaitu bagi pendapat saya, saya rasa perlu di Kelantan itu dibuat satu pelabuhan, mini pelabuhankah dan sebagainya terserahlah. Yang perlunya, Kelantan perlu pada pelabuhan. Saya rasa dalam memikirkan persoalan ini, pihak Kerajaan janganlah meletakkan parti mana yang memerintah Kelantan. Kalaulah Kuala Lumpur ini boleh dibangunkan. Kalaulah Kota Melaka itu dapat dibangunkan. Kalaulah Petaling Jaya itu dapat dibangunkan. Kalaulah Georgetown itu dapat dibangunkan kerana di sana bukan Barisan Nasional yang menang dalam pilihanraya. Kenapa di Kelantan tidak boleh dibangunkan?

Saya rasa dalam persoalan ini, pihak Kerajaan dan pihak Kementerian tidak ada kemungkinan berfikiran seperti saya berfikir demikian. Kita harap demikianlah. Saya rasa Kelantan perlu ada satu pelabuhan. Ini kita lihat kepada masa hadapan Kelantan itu sendiri. Sebagaimana yang kita tahu, Kelantan adalah sebuah negeri di Malaysia yang kaya. Sekarang ini saya difahamkan sudah pun ada di lautan Cina, 50 batu daripada pantai Tumpat atau pantai Kelantan, sudahpun dijumpai minyak, gas dan sebagainya.

Saya kira Kelantan akan memainkan peranan yang besar di masa-masa akan datang dan juga Kelantan adalah merupakan pintu masuk dalam negara kita ini. Bagaimana di kawasan Tumpat ada pula kawasan bebas cukai, ada feri sekarang ini. Kalaulah Kerajaan atau pihak Kementerian sanggup mengadakan feri untuk menyeberangi di antara Pengkalan Kubur dengan Ta'bai, kenapa Kerajaan tidak boleh

mengadakan satu pelabuhan.

Baru-baru ini, pihak Timbalan Menteri telah menjelaskan di dalam Dewan ini, katanya laut Kelantan itu berpasir. Saya rasa laut mana tidak berpasir atas dunia ini. Tidak ada, semua laut berpasir. Katanya susah hendak buat pelabuhan. Memanglah kalau tidak hendak itu seribu dalih. Kalau hendak pun seribu daya orang kata. Kalaulah kita lihat di Rotterdam misalnya, bagaimana mereka membuat satu pelabuhan. Dari segi strategi, kita telah menampakkan tidak mungkin dapat dibuat pelabuhan tetapi sekarang kenapa Kerajaan Belanda memikir? Kalau orang Belanda itu orang yang kafir dan tidak Islam, kenapa kita seorang yang berfikiran luas, berfikiran rasional, yang berfikiran up-to-date tidak boleh memikirkan benda-benda seperti ini.

Sekarang ini kita cuba memikirkan menjangkau tahun 2000. Kenapa kita tidak boleh menyelesaikan masalah begini yang saya rasa tidak begitu sulit untuk diselesaikan. Masalah laut, laut itu boleh kita gali. Saya lihat, punca kemalangan jalan raya misalnya salah satu daripada faktornya dan saya akan menjelaskan kemudian.

Misalnya sekarang ini, satu syarikat dari luar negeri, saya harapkan pihak Kementerian tidak akan menyekat. Dia telah memohon dengan Kerajaan Negeri Kelantan untuk membuat satu mini pelabuhan di Tumpat dan difahamkan salah seorang daripada mereka itu yang datang dari luar negeri, saya temui dan mereka telah memberitahu kepada saya, dia telahpun menghabiskan \$ $\frac{1}{2}$ juta untuk membuat survey,

penyiasatan dan dia kata memang boleh dibuat satu pelabuhan dan dia sedang memohon untuk membuat pelabuhan di Tumpat sekarang ini dan pihak Kerajaan Negeri, insya Allah akan meluluskan. Kenapa satu syarikat daripada luar negeri telah datang membuat kajian dan telah memberi satu jawapan positif bahawasanya di Tumpat itu boleh kita buat satu pelabuhan. Kenapa kita yang ada di Malaysia ini dan kita yang bertanggungjawab terhadap negara kita ini, terhadap generasi kita di masa akan datang terhadap bangsa kita, tidak mahu menyelesaikan masalah ini? Saya rasa alangkah baiknya, pihak Kerajaan yang mengadakan rundingan dengan syarikat ini. Kalau syarikat ini hendak keluar \$50 juta, Kerajaan keluar \$500 juta, saya rasa boleh dijadikan pelabuhan yang baik.

Apa yang kita tahu sekarang ini Kerajaan Thailand di Songkhla. Saya baru balik dari Songkhla. Saya tengok cantik di sebelah sana, di Ta'bai pun cantik tetapi kalau kita mari sebelah Pengkalan Kubur ini, nampak buruk. Macam seolah-olah pergi di Songkhla bagus dengan pelabuhannya dia buatkan tetapi mari ke tempat kita, kita lihat keadaan rumah nelayan yang begitu buruk, yang tidak terbelas macam Mat Sabu kata, baru-baru ini ada satu kapal korek, Yang Berhormat Timbalan Menteri menjawab bahawa kapal korek itu diangkut ke Johor dengan alasan untuk diperbaiki. Sebenarnya dibawa ke Johor itu bukan untuk diperbaiki. Ia merupakan satu excuse untuk menyusahkan orang Kelantan supaya membenci kepada Kerajaan Angkatan Perpaduan Ummah, barangkali begitulah tetapi saya bukan tuduh tetapi barangkali begitu dan saya harap pihak Kementerian supaya mengambil perhatian dalam soal ini.

Tuan Pengerusi, yang terakhir, iaitu mukasurat 232, P.47, Butiran 00800 Pembaharuan Landasan.

Saya rasa sudah sampai masanya dan saya rasa inilah merupakan faktor yang paling utama kenapa di negara kita ataupun di Asia ini, negara kita adalah merupakan sebuah negara yang banyak berlakunya accidents - kemalangan jalan raya. Mengikut renungan saya, saya merasakan bahawa salah satu faktor ialah kerana masalah pengangkutan keretapi di negara kita ini tidak begitu berperanan walaupun ada reaksi untuk ke arah itu tetapi saya rasa tidak setaraf.

Misalnya, jalan keretapi terutama ke Pantai Timur, kita lihat, jalan keretapi ini ialah jalan keretapi tahun 50an. Tahun 50an ini sudah out-of-date, dengan izin, sudah tidak sesuai. Sebelum Kuala Lumpur membangun dan masa itu Shah Alam pun tidak wujud lagi dan di masa itu Singapura pun tidak sebagaimana sekarang ini, jalan keretapi itulah yang ada sekarang ini yang menghubungkan di antara Pantai Barat dengan Pantai Timur yang ada sekarang ini ialah jalan keretapi yang dibuat oleh penjajah - bukan kita benci kepada apa yang dibuat oleh penjajah itu tetapi saya rasa perlulah pihak Kementerian membuat satu master plan, membuat satu planning, perancangan bagaimana untuk merasionalisasikan Jabatan Keretapi ini termasuklah jalan keretapi dan stesen-stesen keretapi di seluruh negara kita ini. Macam stesen keretapi yang kita lihat di Pantai Timur, Tuhanlah yang tahu, "oh! my God", kasihan kita melihat, lekeh, tidak padan dengan taraf negara kita yang sedang membangun

nombor satu di Asia ini - memalukan. Saya rasa perlu semua dirombak dan dibuat lain yang mempunyai ukiran-ukiran yang tersendiri yang menggambarkan kita mempunyai identiti dan sebagainya dan landasan keretapi perlu diperbaiki.

Misalnya dari Kota Bharu pergi ke Kuala Terengganu - orang Terengganu lama tidak tahu keretapi, dahulu mereka panggil "kereta lipan", sekarang sudah tidak lagi. Saya rasa dari Kelantan pergi ke Kuala Terengganu, dari Kuala Terengganu masuk Kuantan pergi ke Johor Bahru. Sekarang ini setiap malam, bas malam dari Kota Bharu ke Pantai Barat tidak kurang daripada 35 buah bas setiap malam. Inilah yang melalui jalan-jalan ini dan inilah yang menyebabkan berlakunya kemalangan, ini termasuk juga lori-lori. Saya rasa kalau perancangan ini dapat dilaksanakan oleh pihak Kementerian, kemungkinan bebanan jalan raya terhadap lori-lori yang begitu berat untuk lalu di atasnya seolah-olah Kerajaan tidak ada kerja lain melainkan membaiki jalan raya sepanjang tahun - macam tiada kerja lain. Bayangkanlah bas setiap malam lalu, alhamdulillah, bumi Tuhan ini kuat. Kalau tidak kuat, saya rasa hancur bumi ini, kiamat kita, dengan lori balaknya.

Tuan Pengerusi [Tuan Ong Tee Keat]: Yang Berhormat, sila gulung.

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: Saya sedang menggulung sekarang ini. Saya rasa itulah sahaja, sebab saya tiada teks, susah sedikit kalau diganggu. Saya harap begitulah supaya Kerajaan merasionalisasikan keretapi ini termasuklah landasan keretapi,

stesen-stesen keretapi dan perhubungan-perhubungan melalui keretapi ini ke arah yang lebih canggih sebagaimana negara-negara Eropah, negara-negara Jepun, Korea dan sebagainya, sebab saya rasa pengangkutan keretapi ini merupakan satu-satunya pengangkutan yang terpenting di atas dunia ini. Sekian, terima kasih.

[Timbalan Yang di-Pertua ~~mempengerusi~~ Jawatankuasa]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Johor Bahru. Selepas ini Menteri menjawab.

5.15 ptg.

Tuan Mohamed Khaled bin Nordin [Johor Bahru]: Tuan Pengerusi, terima kasih kerana memberi peluang kepada saya sebagai yang terakhir dalam membahas peruntukan Kementerian Pengangkutan pada hari ini. Saya suka membangkitkan mengenai Butiran 010000, Program/Aktiviti 010500 Pengangkutan Udara.

Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengenai rancangan ataupun perancangan Kementerian mengenai Lapanganterbang Sultan Ismail, Johor Bahru. Saya pernah bertanyakan perkara yang sama dalam persidangan kali ini kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri dan jawapannya ialah khususnya mengenai pengangkutan dan menjadikan Lapanganterbang Senai ini sebagai cargo airport, dengan izin, tetapi jawapannya ialah, "sebenarnya permohonan itu dicadangkan oleh Kerajaan Negeri, tidak dicadangkan oleh Kementerian sendiri". Walaupun begitu jawapannya, saya berpendapat sudah sampai masanya bagi pihak Kementerian untuk menjalankan kajian untuk mewujudkan satu lapanganterbang yang khusus yang boleh dijadi-

kan sebagai lapanganterbang yang boleh mengendalikan cargo-cargo yang dibawa melalui udara. Saya mengatakan begini kerana pada hari ini perdagangan negara dengan negara-negara lain semakin bertambah. Kita hanya menambahkan pelabuhan-pelabuhan kita tetapi kita tahu bahawa potensi pengangkutan barang-barang ataupun cargo melalui udara memang ada dan seharusnya kita memulakan tindakan bagi kita mengeksploitkan potensi itu.

Selain daripada itu kita tahu bahawa lapanganterbang Subang memang tidak boleh hendak diperbesarkan lagi khususnya kalau hendak jadikan ia sebagai sebuah lapanganterbang kargo dan dalam hal ini saya percaya lapanganterbang Sultan Ismail Johor Bahru boleh memainkan peranan sebagai sebuah lapanganterbang kargo, kerana kedudukannya dalam sebuah negeri yang pesat membangun khususnya dari segi pembangunan industri. Juga kerana kedudukannya yang dekat dengan Singapura mungkin ia boleh mengeksploitkan kedudukan itu, kerana saya tahu kalau kita menghantar barang-barang melalui lapanganterbang Singapura, kosnya lebih tinggi. Kalau kita boleh mengadakan satu alternatif melalui Senai, Lapanganterbang Sultan Ismail Johor Bahru, mungkin potensinya untuk menjadikan sebuah lapanganterbang kargo memang ada.

Selain daripada itu saya juga ingin bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengenai rancangan pembesaran lapanganterbang itu sendiri. Saya difahamkan bahawa pada ketika ini tidak kurang daripada 16 penerbangan yang melalui Lapanganterbang Sultan Ismail Johor Bahru dan kadang-kala di satu ketika tiga

kepalterbang secara serentak berhenti disitu dan tangga pun tidak cukup. Ini saya menghadapinya sendiri. Kalau selalunya tangga kapalterbang diletakkan di hadapan dan di belakang kapalterbang tetapi kalau tiga kapalterbang berhenti singgah pada masa yang serentak, hanya satu tangga sahaja yang boleh diletakkan di kapalterbang dan lebih-lebih lagi dalam keadaan hari hujan, di dalam keadaan banyak penerbangan yang lalu di situ, saya rasa sudah sampai masanya bagi Lapanganterbang Senai itu diperbesarkan.

Saya difahamkan juga bahawa selain daripada penumpang-penumpang dalam negeri banyak juga penumpang-penumpang yang datangnya daripada kalangan rakyat Singapura. Mereka menggunakan lapanganterbang Senai untuk perjalanan sama ada pergi ke Kuala Lumpur ataupun pergi ke Malaysia Timur kerana tambangnya yang murah. Saya rasa ini harus dieksploit, bukan setakat itu sahaja.

Kalaulah MAS boleh menawarkan harga tiket yang murah, boleh memberikan perkhidmatan yang baik dan licin, bukan setakat rakyat Singapura menggunakan Lapanganterbang Senai untuk pergi ke Kuala Lumpur ataupun Malaysia Timur, tetapi boleh juga MAS menimbangkan untuk menyambung penerbangan dari Johor Bahru ke destinasi-destinasi yang mana memang digemari ataupun memang banyak dilawati oleh orang-orang Singapura, khususnya ke Hong Kong ataupun Taipei, Jepun, Australia dan lain-lain. Jadi, MAS kenalah buat kajian mengenai kecenderungan perjalanan orang-orang Singapura baik untuk makan angin ataupun untuk berniaga dan digunakan serta dieksploitkan Lapangan Terbang Sultan Ismail bagi kepentingan negara kita juga.

Selain daripada itu, saya suka juga menyentuh Butiran 070000 Program/Aktiviti Pengangkutan Darat di bawah 070700 Perancangan dan Pembangunan.

Saya hendak mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan kerana baru-baru ini saya ada membaca di dalam akbar di mana beliau ada membuat kenyataan akhbar yang menyentuh mengenai kesesakan lalu-lintas bukan sahaja di Kuala Lumpur tetapi juga di Johor Bahru. Memang di Johor Bahru seperti mana juga di Kuala Lumpur menghadapi satu keadaan kesesakan lalu-lintas yang amat teruk sekali, lebih-lebih lagi untuk mencari 'parking' di kawasan bandar memang susah.

Dalam hal ini, Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah membuat satu pengumuman yang mengatakan bahawa di Kuala Lumpur sendiri satu sistem metering, kalau tidak salah saya, akan

diperkenalkan di mana kalau kenderaan-kenderaan masuk ke satu-satu kawasan yang didapati sesak ataupun susah untuk mencari parking, ataupun lain-lain, maka kenderaan itu akan dikenakan bayaran. Kalau sistem itu berjaya di lakukan di Kuala Lumpur, maka ia akan diperkenalkan di Johor Bahru. Secara berterus-terang sukalah saya menyatakan bahawa pada pandangan saya kalau diperkenalkan sistem seperti itu, saya rasa tidak mungkin ia boleh menyelesaikan masalah lalu-lintas. Lebih-lebih lagi kalau di Johor Bahru di mana kos hidupnya tinggi dan kemudian hendak dikenakan satu sistem yang seolah-olah macam penalti, kalau masuk kawasan yang sesak dengan lalu-lintas - kereta yang masuk ke kawasan itu akan dikenakan penalti ataupun denda.

Pada saya, apa yang seharusnya dilakukan oleh pihak Kementerian ialah membuat satu kajian tentang alternatif sistem pengangkutan, bukan dengan mengadakan sistem seperti ini, kerana sistem seperti ini sebenarnya kalau boleh tiap-tiap pemandu kenderaan itu tidak mahu masuk ke kawasan itu, tetapi kerana mereka tidak mempunyai pilihan mereka terpaksa pergi ke kawasan itu. Oleh kerana mereka tidak ada pilihan pengangkutan ataupun tidak ada pilihan 'mode transportation', maka mereka terpaksa masuk ke kawasan itu.

Jadi, pada pandangan saya seharusnya pihak Kementerian membuat kajian mencari jalan apakah sistem-sistem alternatif yang seharusnya diperkenalkan. Kita ambil contoh Kuala Lumpur sahaja dan kita sudah

dengar berbagai-bagai sistem alternatif pengangkutan yang diumumkan, tetapi semuanya tidak jadi. Cubalah kita laksanakan salah satu daripada sistem itu, mungkin ia akan dapat mengatasi masalah kesesakan lalu-lintas yang dihadapi di Kuala Lumpur pada hari ini. Begitu juga di Johor Bahru, kalau kita perkenalkan sistem metering ini, mungkin yang akan banyak masuk ke kawasan itu ialah kereta-kereta daripada Singapura kerana mereka memang mampu bayar. Jadi, takkanlah rakyat kita sendiri kena naik bas ataupun kena tunggu teksi. Yang banyak menggunakan sistem jalan raya di bandar Johor Bahru ialah kereta-kereta dari Singapura.

Jadi, pada pandangan saya eloklah dibuat kajian dahulu dan dicari alternatif sistem pengangkutan dan kalau sudah ada benda itu, baharulah mungkin kita boleh perkenalkan sistem metering kerana pemandu-pemandu mempunyai pilihan sama ada mereka hendak gunakan sistem pengangkutan awam ataupun mereka hendak dikenakan sistem metering seperti yang diumumkan oleh pihak Yang Berhormat Menteri Pengangkutan baru-baru ini.

Akhir sekali, Tuan Pengerusi, saya suka menyentuh Maksud Pembangunan 47 Butiran 00900, Meningkatkan Keupayaan Keretapi Tanah Melayu.

Saya pernah membangkitkan bahawa Keretapi Tanah Melayu tidak boleh mengharap kepada perkhidmatannya semata-mata. Kalau mengharap kepada perkhidmatan semata-mata, memang ia tidak boleh membuat untung ataupun hendak membuat duit untuk membayar kos operasinya pun susah hendak dilakukan. Dalam hal ini saya

pernah mencadangkan supaya, kerana KTM ini banyak tanah di merata-rata tempat, apalah salahnya dimajukan tanah tersebut dan kalau KTM tidak mempunyai modal, tidak mempunyai duit untuk membiayai pembangunan itu, maka bolehlah diswastakan projek-projek ke atas tanah-tanah yang dimiliki oleh pihak KTM.

Dalam hal ini saya suka merujuk kepada tanah-tanah KTM yang terdapat di dalam kawasan bandar Johor Bahru. Hari ini pembangunan bandar Johor Bahru telah menjadikan tanah-tanah tersebut sebagai satu 'eye sore', kerana tanah-tanah itu dalam keadaan yang terbiar dan lebih-lebih lagi kalau KTM membangunkan tanah-tanah itu, sudah tentu ia dapat mengurangkan kos pembelian ataupun penjualan gerai-gerai ataupun kedai-kedai itu sudah tentu dapat dibangunkan kalau tanah-tanah tersebut dibangunkan dan akhirnya dapat membantu mengurangkan kos penjualan tapak-tapak perniagaan tersebut.

Jadi, saya mengharapkan supaya pihak KTM dapat menjalankan kajian ke atas tanah-tanah tersebut kerana pada ketika ini di Johor Bahru permintaan kepada tapak-tapak tanah yang komersial ini memang sedang dalam demand yang tinggi. Kalau peluang ini dilepaskan, maka satu hari nanti, apabila KTM hendak membangunkan tanah itu, sudah tidak ada permintaan lagi, akhirnya pembangunan tersebut menjadi sia-sia. Kalau hendak dibangunkan dan diswastakan, hendaklah dibuat kajian daripada sekarang iaitu ketika dalam keadaan pasaran yang masih ada lagi pada hari ini.

Jadi, saya menyokong Belanjawan untuk Kementerian ini dan saya mengucapkan terima kasih.

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Yang Berhormat Timbalan Menteri menjawab.

5.27 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail]: Tuan Pengerusi, saya mengucapkan berbanyak-banyak terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian membincangkan butiran-butiran di bawah Kementerian Pengangkutan.

Yang Berhormat dari Padang Terap telah begitu menekankan mengenai keselamatan jalan raya dan demikian juga Yang Berhormat dari Pasir Pinji, Yang Berhormat dari Batang Lupar dan nampaknya boleh dikatakan semua orang, bukan sahaja berminat tetapi prihatin terhadap keselamatan jalan raya. Yang Berhormat tadi menegur berbagai-bagai perkara mengenai pemandu, penguatkuasaan, pendidikan dan latihan dan Yang Berhormat dari Pasir Pinji menyebut "3E" jadi "3A", katanya. Jadi, semua ini memang kami juga bukan sahaja prihatin tetapi memandang serius dan bertindak ke atas perkara-perkara ini. Jadi, saya rangkumkanlah kesemuanya.

Tadi, yang dikomenkan ialah sistem ini agak banyak kelemahan-kelemahan di sana-sini. Menyedari hakikat bahawa ada kelemahan-kelemahan di sana-sinilah, maka Kerajaan khususnya Kerajaan Barisan Nasional, menubuhkan Jawatankuasa Kabinet Mengenai

Keselamatan Jalan Raya yang dipengerusikan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri sendiri dan juga di pihak Kementerian iaitu Jabatan-jabatan dan agensi-agensi yang bertanggungjawab melaksanakan sama ada pendidikan, penguatkuasaan dan juga kejuruteraan ini di bawah Majlis Keselamatan Jalan Raya. Semua Kementerian dan Jabatan-jabatan yang berkaitan iaitu Kementerian Pengangkutan sendiri, Kementerian Pendidikan, Kementerian Kerja Raya, Lembaga Lebuhraya dan pihak Polis dan kesemuanya duduk di dalam Majlis Keselamatan Jalan Raya dan masing-masing mengambil tanggungjawab dalam bidang-bidang yang mereka laksanakan di bawah tanggungjawab masing-masing.

Misalnya, dari segi pendidikan. Kementerian Pendidikan mempengerusikan Jawatankuasa Pendidikan untuk menentukan bahawa pendidikan yang sempurna diberikan mengenai Keselamatan Jalan Raya kepada kanak-kanak di sekolah dan saya sudah banyak kali dalam Dewan Rakyat dan Dewan Negara, menghuraikan tindakan-tindakan yang diambil dari segi pendidikan iaitu mengarahkan supaya semua sekolah-sekolah menubuhkan Kelab-kelab Keselamatan Jalan Raya sebagai aktiviti ko-kurikulum. Di negeri-negeri, Majlis Keselamatan Jalan Raya menjalankan berbagai-bagai aktiviti dari segi pendidikan dan membantu pihak-pihak sekolah melaksanakan aktiviti-aktiviti ini.

Dari segi kejuruteraan, JKR sendiri bertanggungjawab dan kita telah mengenalpasti tempat-tempat ataupun yang dikatakan black spot yang sering berlaku kemalangan di jalan-jalan raya. Usaha dan tindakan-tindakan sedang diambil dan berterusan diambil untuk memperbaiki tempat-tempat yang sering berlaku kemalangan.

Di samping itu, memanglah sangat diakui bahawa sikap manusia ini agak sukar sangat untuk kita menukarnya dan saya sangat-sangat berharap, saya sudah menyeru dan merayu kepada Ahli-ahli Yang Berhormat iaitu masing-masing bila bercakap di kawasan itu, tidak usahlah bercakap hal politik sahaja, masukkanlah mengenai keselamatan jalan raya. Saya ke mana-mana saya pergi, saya berceritalah juga mengenai keselamatan jalan raya. Saya harap Yang Berhormat-Yang Berhormat semua terutamanya Jari parti-parti Pembangkang, janganlah menuduh kami ini sahaja tidak buat kerja. Jadi, tanggungjawab mengenai keselamatan jalan raya ini tanggungjawab semua. Bukan sahaja tanggungjawab Kerajaan atau tanggungjawab Kementerian Pengangkutan atau Jabatan Pengangkutan Jalan atau Polis tetapi tanggungjawab semua, kerana sikaplah faktor yang paling utama yang mesti kita ubah untuk menentukan bahawa kita dapat melahirkan pemandu-pemandu yang bertanggungjawab.

Mengenai untuk melahirkan pemandu-pemandu yang berhemat, bertanggungjawab, berdisiplin di jalan raya sehingga kita menggubal Korikulum Baru Sekolah Memandu. Dalam usaha melaksanakan Korikulum Baru Sekolah Memandu ini, Jabatan Pengangkutan Jalan sudah melatih lebih daripada 3,000 pengajar-pengajar yang mengajar di sekolah-sekolah memandu dan mereka inilah sekarang ini sedang menjalankan tugas masing-masing.

Saya sangat-sangat berharap bahawa orang ramai yang sudah terlepas sebelum Korikulum Baru Sekolah Memandu ini, saya berharap mempunyai kesedaran dan sekurang-kurangnya membaca mengenai pemanduan berhemat atau dengan izin, defensive driving, kerana ini satu bahagian latihan untuk calon-calon pemandu yang kita yakin kalau mereka mengamalkannya, mereka dapat mengelakkan diri daripada terlibat dalam kemalangan jalan raya. Untuk ini.....

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Yang Berhormat, Batang Lupa bangun.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Terima kasih, Tuan Pengerusi dan Yang Berhormat Timbalan Menteri. Soal kesalahan yang berlaku ataupun selalu dibuat oleh pihak pemandu dan ramai Ahli Yang Berhormat telah menyentuh mengenai perangai pemandu-pemandu kereta, bas, lori ataupun kereta pengangkutan awam tetapi kebiasaannya

kesalahan ini terbahagi kepada dua. Satu kesalahan-kesalahan teknikal iaitu kalau kereta rosak, in a state of disrepair, barulah pihak majikan dipertanggungjawabkan. Tetapi kalau kesalahan itu bercorak kesalahan pemandu itu sendiri, macam careless driving, negligence driving, pemandu itu sahaja ditekankan. Adakah pihak Kementerian mengambil tindakan ataupun bercadang untuk mengambil tindakan supaya kesalahan-kesalahan pemandu yang bercorak kesalahan pemandu itu sendiri, majikanpun mesti didapati salah bersama?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, samalah juga seperti pekerja-pekerja lain. Kalau dia buat salah, dia mencuri dan dia dibawa ke mahkamah, takkanlah pula majikan dia hendak dihukum. Jadi, bab-bab teknikal yang dikatakan oleh Yang Berhormat itu tadi, betul. Kalau kenderaan perdagangan yang mesti diperiksa setiap enam bulan sekali, kalau ada kesalahan-kesalahan teknikal, brek tidak makan dan sebagainya, memanglah mereka didenda atau diambil tindakan mengenai kesalahan itu.

Tetapi kalau dari segi kesalahan memandu, pemandu itu sendirilah yang bertanggungjawab. Itu sebabnya kita mengadakan Kurikulum Baru Sekolah Memandu. Kita mengadakan berbagai-bagai sistem ini untuk menentukan pemandu-pemandu yang dilahir atau dihasilkan melalui latihan memandu dengan kurikulum baru ini adalah pemandu-pemandu yang bukan sahaja mahir memandu tetapi mempunyai

perasaan tanggungjawab, disiplin dan berhemat. Ini yang dikatakan defensive driving, yang saya katakan tadi. Kalau unsur-unsur ini diamal dan dilaksanakan oleh pemandu-pemandu ini, mereka boleh dapat mengelakkan diri daripada terlibat dengan kemalangan ataupun mengelakkan daripada terlibat dengan kemalangan yang dahsyat. Dia boleh tahu dan mengelakkan dan dalam keadaan sedemikian apa yang dia mesti buat. Jadi, itu yang kita latih sekarang ini.

Itu sebablah seluruh sistem, memang seluruh sistem itu yang kita hendak perbetulkan. Jadi, dari segi penguatkuasaan kita tahu selama ini Jabatan Pengangkutan Jalan dan pihak Polis kekurangan kakitangan dan alat-alat untuk menjalankan penguatkuasaan. Dalam Belanjawan 1992 ini kita ada mintalah peruntukan-peruntukan ini. Dalam soalan-soalan di Dewan ini juga saya telahpun menghuraikan iaitu perbelanjaan kita membeli tujuh unit peronda dengan berbagai-bagai alat untuk lebih memudahkan kerja-kerja penguatkuasaan. Bahkan rancangan sedang dijalankan untuk mengkomputerkan, on line semua Jabatan Pengangkutan Jalan supaya maklumat-maklumat mudah diperolehi daripada satu tempat ke satu tempat. Misalnya, kalau di Kuala Lumpur hendak maklumat apa yang berlaku di Kedah, dengan mudah kita boleh mendapat maklumat-maklumat itu. Dengan cara adanya komputer jugapun, kita dapat mengesan pemandu-pemandu ini tadi.

Tuan Pengerusi, mengenai keselamatan jalan raya, saya rasa saya sudah jawablah banyak perkara mengenai itu. Berkaitan dengan kamera yang diadakan di Karak itu, bukanlah untuk "gempak" seperti yang dikatakan oleh Yang Berhormat dari Padang Terap tadi. Sebenarnya kamera itu berjalan, cuma susah kita hendak tangkap pemandu ini sebab mereka bila tukar alamat atau bila pindah ke tempat lain, dia tidak beri maklumat tentang pindah itu. Jadi, dalam rekod JPJ alamat baru tidak ada, kita hubungi tidak dapat. Jadi, bila kita ada komputer nanti, saya rasa lebih mudahlah kita dapat melaksanakan. Itu sahajasanya kelemahannya yang didapati.

Mengenai memberi kuasa kepada pegawai A, memang ini masih berjalan, cuma rasa saya sambutan daripada pegawai-pegawai kumpulan A ini agak merosotlah. Saya rasa tidak seronok, sebab mereka ini sepatutnyalah apabila diberikan tanggungjawab, dibolehkan membuat laporan, dapatlah membantu pihak kita membuat laporan dan kita dapat tahu. Tetapi agaknya satu perkara yang menyebabkan mereka ini tidak mahu membuat laporan kerana masing-masing pun kadang-kadang suka laju juga. Itu satu.

Yang keduanya bila sudah buat laporan, bila kes ini dibawa ke mahkamah yang melapor terpaksa hadir di mahkamah. Jadi, sebagai rakyat yang bertanggungjawab, kita mestilah sanggup berbuat demikian. Ahli-ahli Yang Berhormat semua, nanti saya minta Jabatan

Pengangkutan Jalan beri borang-borang kepada Ahli-ahli Yang Berhormat supaya dapat melaporkan.

Saya sangat-sangat berterima kasihlah di atas kerjasama Ahli-ahli Yang Berhormat untuk membantu kami dalam hal ini. Laporan yang telah dibuat oleh Yang Berhormat itu, saya akan sampaikan kepada Jabatan Pengangkutan Jalan mengenai kejadian 10hb. November 1991 - WCF 8443. Ini mengenai penguatkuasaan terhadap over-loading. Yang Berhormat dari Padang Terap juga mengatakan bahawa dahulu memang kalau lori-lori ini berhenti di tepi jalan, pegawai-pegawai penguatkuasa tidak boleh buat apa-apa. Tetapi undang-undang itu sudah kita pinda iaitu kalau di mana sahaja lori ini berada, sama ada di bawah jejambatkah, di tepi jalankah, di dalam terowong atau di mana sahaja, dia boleh diambil tindakan penguatkuasaan kecuali dia sudah masuk dalam gate rumah dia.

Kalau dia telah masuk dalam gate rumahnya, kita tidak boleh apa-apa lagi. Jadi, mereka ini tidak sedar, agaknya dia rasa kalau dia duduk sahaja di tepi jalan itu, dia tidak boleh diambil tindakan, sebenarnya boleh diambil tindakan.

Pihak Kementerian juga telahpun mengadakan peruntukan-peruntukan untuk mengadakan, saya telah jawab dalam Dewan ini juga, iaitu 13 mesin timbang yang akan dilaksanakan di seluruh negara di mana kalau didapati atau disyaki bahawa lori itu lebih muatan, maka lori itu akan dibawa ke mesin timbang yang terdekat dan akan ditimbang. Kalau dia lebih muatan dia akan disaman, akan diambil tindakan. Itu mengenai tindakan kepada lori yang berhenti di tepi jalan dan berat.

Yang Berhormat juga menyebut mengenai menarik balik lesen sekiranya firma-firma atau kenderaan-kenderaan perdagangan ini membuat kesilapan banyak kali. Memang ini dilakukan, memang Jabatan Pengangkutan Jalan yang membuat penguatkuasaan, apabila mendapati bahawa satu-satu kenderaan atau syarikat membuat kesalahan-kesalahan yang berkali-kali, mereka ini dilaporkan kepada Kementerian Perusahaan Awam. Kami tidak boleh tarik, kami hanya diberi kuasa untuk tahan lesen dan road taxnya sahaja, dengan izin, selama satu

bulan, lebih daripada itu tidak ada kuasa. Jadi, terpaksa kita rujuk kepada Kementerian Perusahaan Awam.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, Parit Sulong bangun.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Pengerusi, saya cuma hendak bertanya dua perkara dalam konteks penguatkuasaan. Pertamanya, pada hari Sabtu yang lalu, Polis Cawangan Anti Dadah mengadakan operasi ke atas pemandu-pemandu Bas Mini di ibu kota dan mendapati berpuluh-puluh ataupun saya rasa lebih kurang 12 orang pemandu yang didapati penagih dadah dan memiliki dadah. Adakah pihak Kementerian akan mengambil tindakan ke atas pemilik-pemilik lesen Bas Mini yang sedemikian?

Yang keduanya, sejak beberapa tahun lalu, Persatuan Pengusaha Bas Ekspres Bumiputera (PEMBAWA) di seluruh negara telahpun mengemukakan beberapa memorandum demi memorandum kepada Kementerian Pengangkutan dan agensi-agensi yang relevan mengenai existence ataupun kewujudan Bas Persiaran yang mengendalikan operasi ekspres haram dan apakah tindakan yang telah diambil dan apakah tindakan selanjutnya yang akan diambil terhadap hal ini?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, mengenai operasi Polis Cawangan Anti Dadah, apabila mereka itu dilaporkan kepada JPJ barulah kita akan mengambil tindakan yang sewajarnya mengikut kesalahan-kesalahannya.

Mengenai PEMBAWA, sebenarnya PEMBAWA sendiri pun telahpun ada berdialog dengan saya sendiri dan kita menyedari bahawa kegiatan bas-bas ekspres haram ini berlaku dan dalam penguatkuasaan kita sentiasa menjalankan usaha-usaha.

Saya pernah juga menjawab soalan di Dewan ini bahawa lebih daripada 1,000 bas kita ambil tindakan dalam satu tahun. Macam saya kata tadilah, kuasa JPJ tidak boleh menarik balik permit mereka, menahan selama sebulan dan mereka ini didenda apabila sudah melakukan kesalahan itu lebih misalnya dua, tiga kali, kita laporkan, kita cadangkan supaya ditarik balik permit mereka. Ini yang kita lakukan. Tetapi kalau Yang Berhormat minta angka itu sekarang tidak adalah pada saya. Kalau kemudian, bolehlah saya beri.

Yang kedua, Yang Berhormat dari Padang Terap tadi telah menyebut mengenai pemeriksaan kapal. Saya sedar bahawa dalam musim-musim perayaan biasanya bot-bot seperti juga Yang Berhormat dari Batang Lepar kata tadi, bot-bot ini overloaded. Tetapi kita telah membuat satu peraturan, iaitu bila-bila masa sahaja pengusaha-pengusaha kapal mesti menyerahkan senarai nama penumpang-penumpang kepada Pegawai Jabatan Laut yang bertugas di jeti atau di pengkalan, tempat kapal atau feri atau bot itu hendak bertolak, misalnya di Kuala Perlis atau di Langkawi. Dan ini adalah untuk menentukan bahawa bot-bot atau feri-feri itu tidak berlebihan muatan atau overloading, dengan izin.

Di musim-musim perayaan biasanya dibenarkan bot-bot ini membuat operasi sehingga larut malam iaitu lebih daripada biasa untuk mengelakkan bahawa overloading tidak berlaku kerana kita tahu ianya sangat merbahaya.

Yang Berhormat dari Batang Lupar tadi menyebut mengenai kemalangan di air iaitu yang berlaku di Sibu dalam tahun ini. Memang kita sangat menyedari dan di luar Dewan pun, Yang Berhormat dengan saya sudah berbincang mengenai isu yang sama dan saya telah menjelaskan perkara-perkara ini sebab saya sendiri dalam tahun ini juga telah melawat Jabatan Laut Sarawak untuk mendapat tahu apakah masalah-masalah yang dihadapi dari segi mengelakkan kemalangan ini.

Ternyata di Sarawak yang banyak sangat menggunakan air memanglah banyak masalah kerana dianggarkan - ini dianggarkan sebab dia tidak berdaftar, mereka ini tidak didaftarkan - dianggarkan bahawa ada lebih 11,000 orang Juragan atau Boatman, dengan izin, yang bergerak sepanjang masa di perairan seluruh negeri Sarawak dan lebih daripada 50% dari mereka memang tidak pernah terlatih dan tidak mempunyai sijil. Ini memang agak menjadi satu kerumitan bagi kita untuk menyelesaikan masalah ini. { Walau bagaimanapun, kita akan terus berusaha untuk menghubungi mereka itu, kalau Yang Berhormat-Yang Berhormat boleh tolong, misalnya kita buat daripada satu kawasan Yang Berhormat, katalah kita buat pilot project di

kawasan Yang Berhormat, kita cuba mendapatkan semua Juragan-juragan dan pengusaha-pengusaha ini supaya mereka ini dilatih dan dapat sijil dan faham dari segi pengendalian di air. Dari segi bot-botnya itu, memang bot-bot ini mesti diperiksa sebelum ianya disahkan di segi sea worthiness, iaitu layak belayar, layak digunakan dalam air.

Kalau mereka tidak memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan di dalam Merchant Shipping Ordinance yang berkuatkuasa di negara kita ini, mereka tidak diluluskan. Yang Berhormat ada mengatakan kepada saya mereka ini menentukan hanya dari segi teknikal kekuatan bot itu sahaja. Bahkan memang dalam itupun, syarat-syaratnya, life jacketnya mesti ada dan pintu kecemasan juga mesti ada. Saya sendiri pun bila saya naik feri dan sebagainya, saya suruh mereka ini tengok sama ada pintu ini sudah berkaratkah, kalau dikunci ada mangganya, anak kuncinya di mana, boleh dibuka atau tidak boleh dibuka. Dan nampaknya kita terpaksa membuat penguatkuasaan ataupun lawatan mengejut lebih kerap lagi dalam perkara ini.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar]: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Batang Lumar bangun lagi.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: Tuan Pengerusi, minta maaf, saya ingin bertanya sedikit. Ini ada fenomena yang berlaku di Sarawak tidak berapa lama dahulu, sekarang pun masih berlaku. Kalau

seseorang itu membina satu express boat, kalau umpamanya daripada Sarikei pergi ke Sibul, perjalanan express boat itu umpamanya satu jam, jadi datang satu taukeh lagi buat satu lagi express boat yang boleh jalan 45 minit, yang satu lagi buat setengah jam sahaja.

Jadi, mereka berlumba yang mana satu boleh buat bot yang cepat, ini boleh mendatangkan merbahaya. Jadi, adakah cadangan Kementerian hendak menghadkan laju bot ini di sungai?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, sebenarnya pembinaan bot ini samalah macam pembinaan kereta. Ada kereta maksimumnya 110 kilometer, ada yang boleh sampai 160 kilometer, mungkin ada yang lebih sampai 200 kilometer satu jam. Begitu jugalah bot-bot ini, cuma tujuannya janganlah mereka berlumba pula dalam sungai itu. Samalah juga seperti yang berlaku di atas darat. Jadi, ini sekali lagi ialah penguatkuasaan. Saya yakin bahawa penguatkuasaan ini akan dapat dilaksanakan lebih kerap lagi kerana saya tengok dalam peruntukan yang kita bahaskan i i memang ada peruntukan-peruntukan tambahan untuk Pegawai-pegawai Laut.

Dr Kua Kia Soong: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Petaling Jaya bangun.

Dr Kua Kia Soong: Saya minta penjelasan sedikit. 3 bulan yang lalu saya ada pergi ke Sibu. Saya pun ada naik feri dari Sibu ke Sarikei dan ke Kuching. Saya ada naik satu feri yang telah diubahsuai, ada satu pintu utama sahaja, tak ada exit lain. Adakah ini satu masalah penguatkuasaan ataupun pengubahsuaian feri ini telah diluluskan oleh Kementerian. Bukan sahaja feri yang merbahaya, tetapi dalam feri ini ada video yang saya rasa tidak sesuai untuk kanak-kanak. Terima kasih.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, oleh kerana kes ini khusus mengenai satu perkara, saya tak dapat hendak menjawab sekarang ini sama ada betul atau tidak, apa sebabnya, sama ada diperiksa atau tidak diperiksa, sudah diubahsuai atau tidak. Mengenai video pun tak dapat saya hendak jawab. Sepatutnya memang di mana-mana pun, sama ada dalam bas ekspres atau dalam feri ekspres, bahan-bahan yang tidak patut dilihat itu memang tak bolehlah disiarkan. Saya ambil maklum apa Yang Berhormat beritahu.

Yang Berhormat dari Pasir Pinji tadi juga telah bercakap mengenai kemalangan jalan raya yang telahpun saya ulas. Seperti yang kita maklum bahawa matlamat Kerajaan ialah untuk mengurangkan sebanyak 30% kemalangan jalan raya menjelang tahun 2000. Saya juga

telah mengulas mengenai 3E tadi dan sikap masyarakat - Yang Berhormat pun bersetuju. Saya berharap semua orang dapat mengubah sikap. Mula-mula kita ubah sikap kita sendiri, kita ubah sikap anggota keluarga kita dan kemudian dapat kita membantu dari segi mengubah sikap masyarakat kita.

Mengenai pandangan Yang Berhormat berkenaan papan-papan tanda, mungkin ada setengah-setengah tempat itu tak cukup, saya akan arahkan Jabatan-jabatan yang berkenaan supaya menambahkannya lagi. Memang kalau Yang Berhormat semua melihat di jalan-jalan raya banyak tempat kita ada papan-papan tanda yang besar mengenai kemalangan jalan raya dan unsur-unsur keselamatan yang kita paparkan. Semalam saya berada di Alor Setar, saya tengok papan-papan tanda besar ada di situ semua. Kalau adalah tempat-tempat lain, terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang memberikan ingatan kepada kami.

Mengenai had laju, memang benar ada setengah-setengah tempat dalam Kuala Lumpur misalnya had laju itu tidak realistik. Memang sudah ada ditubuhkan satu jawatankuasa untuk mengkaji had laju di dalam Kuala Lumpur. Jawatankuasa ini akan membuat keputusan di mana patut ditingkatkan lagi had laju itu dan di mana patut diturunkan. Sebenarnya bila Yang Berhormat kata mengenai road engineering, Dr. Aminuddin Adnan ada buat komen dan sebagainya, Dr. Aminuddin Adnan sendiri adalah ahli Jawatankuasa Majlis Keselamatan Jalan Raya dan beliau memang diberikan tanggungjawab untuk membuat banyak penyelidikan dan baru-baru ini beliau juga telah dibenarkan menganjurkan satu simposium yang menjemput pakar-pakar dari luar

supaya dapat membantu kita dan pakar-pakar yang ada di negara kita ini mencari jalan untuk melaksanakan matlamat Jawatankuasa Kabinet Mengenai Keselamatan Jalan Raya.

Yang Berhormat juga menyebut mengenai program ujian dan perlesenan pemandu. Saya telah menyatakan bahawa Kurikulum Baru Sekolah Memandu yang dilaksanakan semua ini, 18 orang penguji mengenai rasuah, apa langkah-langkah diambil. Setiap aduan yang diterima oleh Jabatan atau Kementerian mengenai apa sahaja, sebenarnya kita laporkan kepada pihak Polis, dan pihak Polis akan membuat penyiasatan. Semasa penyiasatan dijalankan biasanya pegawai-pegawai ini ditahan daripada bekerja. Kalau mereka itu didapati bersalah, maka tindakan yang wajar akan diambil oleh pihak Polis terhadapnya. Jadi kalau mereka tak bersalah, maka mereka dimasukkan balik kepada kerjanya. Pernah berlaku setelah 12 tahun kesnya tergantung, tergantung, tergantung, akhir-akhirnya didapati tak bersalah dan terpaksa pula Kerajaan bayar arrears dan sebagainya kepada pegawai tersebut. Jadi perkara ini kita tak bolehlah buat keputusan mendadak atau secepat yang kita hendak.

Saya berterima kasih atas pandangan Yang Berhormat mengenai Lembaga Pelabuhan Kuantan yang menekankan mengenai produktiviti. Memang kita menekankan mengenai produktiviti dengan management yang profesional ke arah meningkatkan lagi produktiviti Lembaga Pelabuhan tersebut. Apatah lagi sekarang ini Lembaga Pelabuhan Kuantan juga diberi kuasa untuk mentadbirkan Lembaga Pelabuhan Kemaman, maka sudah tentulah perkara-perkara yang positif kita tekankan dan kita

tentukan. Saya minta maaflah apa yang berlaku kepada Yang Berhormat semasa bertugas di Lembaga Pelabuhan Kuantan, masa itu tahun 1983/84 saya belum masuk lagi Kementerian Pengangkutan dan masa itu saya adalah backbencher macam Yang Berhormat jugalah, saya orang yang menyoyal selalu, saya pun tak tahu mengenai perkara yang telah berlaku itu. Saya beri jaminan bahawa perkara-perkara seperti ini dalam keadaan hari ini, rasa saya tidak berlaku lagi.

Bagi menjawab teguran Yang Berhormat dari Batang Lupar, tadi saya telah mengulas mengenai keselamatan di air dan juga mengenai alat bantu pelayaran - seperti mana yang telah Yang Berhormat sebutkan, apabila keadaan kabus atau berjerebu - bukan berjelebu tetapi berjerebu, memanglah kalau masa keadaan kabus dan berjerebu sepatutnya mereka ini tak nampak, tak usahlah berlayar, kenapa hendak berlayar juga? Samalah juga macam di atas darat, jadi tunggulah. Macam kapal terbang.....

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar: [Bangun]

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tunggu sekejap, Yang Berhormat. Macam kapal terbang pun kalau kita tengok kabus, kita tak beri kapal terbang itu turun kerana ianya akan terjadi kemalangan. Tunggulah satu dua jam sehingga sudah hilang kabus itu. Biasanya kalau pukul 6.00 pagi, 7.00 pagi kabus tebal lagi, kalau sudah pukul 8.00, 9.00, 10.00 pagi itu sudah hilanglah kabus. Pengalaman saya baru-baru ini pada 24hb yang lalu saya balik daripada Jeddah, hendak turun tetapi tak boleh turun, terpaksa suruh pergi ke Pulau Pinang pula kerana kalau turun, nanti bahaya pula sebab kabus terlampau tebal. Jadi mereka terpaksa menggunakan juga inisiatif

ataupun pengetahuan mereka sendiri dalam keadaan ini. Namun begitu memang kita menyediakan tanda-tanda pandu arah. Kalau di Kuala Sungai biasanya adalah tanda-tanda ini, yang dipanggil boya-boya. Tetapi Yang Berhormat kata hendak boya taruh lampu yang luminous, rasa saya agaknya ada boya yang berlampu. Walau bagaimanapun, saya ambil catatan dan saya suruh tengok bahawa perkara ini tidak berlaku lagi ataupun tanda-tanda arah ini diadakan.

Mengenai pengangkutan udara di Sarawak, memanglah kita menyedari bahawa komunikasi yang paling cepat, yang paling diperlukan di Sarawak ialah udara, kalau tidak, air. Jadi, udara ini penting juga. Pihak MAS sendiri di musim-musim perayaan kita tahu memang lebih ramai orang akan bergerak daripada Sarawak ke luar-luar, ke Singapura, ke Kuala Lumpur dan ke tempat-tempat lain, biasanya memang pihak MAS mengadakan penerbangan-penerbangan tambahan. Oleh kerana begitu banyak permintaan yang mengatakan bahawa tak cukup, tak cukup, tak cukup, bahkan kita membenarkan SIA untuk terbang ke Sarawak. Jadi kalau tak cukup lagi, Yang Berhormat, kita terpaksa kajilah. Kalau sudah berlebihan-lebih sangat pula, nanti tak cukup kapal terbang pula kita. Apabila kita menambahkan penerbangan, biasanya masa itu bukanlah masa peak period yang dikehendaki oleh orang. Kita terpaksa buat masa-masa lain, sebab kapal terbang kita ini terpaksa pergi ke tempat-tempat lain dan kemudian datang ke Kuching misalnya. Jadi peak period itu tak dapat kita hendak mengadakan sebanyak-banyak yang boleh kerana tak mampu dari segi kapal terbangnya. Untuk menyelesaikan sebahagian

lagi masalah yang tak cukup penerbangan ini tadi, itu sebab kita benarkan SIA pergi ke Kuching. Jadi ini satu cara kita hendak menyelesaikan masalah.

Mengenai pengurusan Lapangan Terbang Seri Aman, memang dahulu MAS ada beroperasi ke lapangan terbang tersebut tetapi didapati bahawa permintaannya tidak viable, tak cukup untuk menampung kos operasi, jadi itu sebabnya diberhentikan. Tetapi kalau besok pula dirasakan ramai lagi pula orang akan menggunakan lapangan terbang itu atau hendak bergerak daripada Kuching ke Seri Aman, kita kaji semula dan kalau permintaannya bertambah kita akan tengok balik.

Mengenai pengangkutan darat, kemalangan tadi sudah saya ceritakan. Memang kita mengambil pengalaman-pengalaman negara-negara lain yang maju yang sudah dapat mengurangkan dan menurunkan bilangan kemalangan di jalanraya, Jepun misalnya. Namun begitu, walaupun untuk menakutkan diri kita sendiri ataupun untuk mengingatkan diri kita sendiri, memang kita tahu bahawa bilangan kemalangan di negara kita ini agak tinggi, tetapi kalau dibandingkan dengan 48 negara yang ada tercatat dalam satu senarai di seluruh negara ini, kita nombor 25.

Bolehlah kita rasa lega sedikit. Tetapi, walau macam manapun saya hendak Yang Berhormat-Yang Berhormat semua mesti ambil tanggungjawab di kawasan masing-masing. Beri inisiatif sedikit, beri galakan kepada kumpulan-kumpulan yang ada di sekolah-sekolah, kelab-kelab keselamatan jalanraya supaya mereka ini benar-benar sensitif atau peka kepada keselamatan jalanraya.

Mengenai penguatkuasaan JPJ atau Polis, sebenarnya dari segi salah parking, kesesakan lalu-lintas, semua itu memanglah salah kerana kalau kita salah parking, kita menyusahkan orang lain, boleh menyebabkan kesesakan lalu-lintas dan pelanggaran undang-undang pun ada, rasa saya diambil tindakan, cuma saya tidak dapat memberi jumlah kesalahan-kesalahan itu di sini. Mungkin kemudian esok saya dapat memberikan maklumat itu kepada Yang Berhormat.

Dari segi memeriksa orang-orang ini tadi, peperiksaan mesti lengkap dan sebagainya, insya Allah lengkap, kerana ujian yang

kita laksanakan dengan ada Kurikulum Baru Sekolah Memandu ini kita ada tiga bahagian ujian, iaitu ujian isyarat lalu-lintas (highway code), dengan izin, dan kita ada ujian statik, iaitu ujian macam mana hendak parking, macam mana hendak undur (reverse) dan sebagainya. Kemudian kita terpaksa adakan ujian lalu di jalan-jalanraya dalam bandar. Jadi, tiga bahagian ujian ini, rasa saya kalau betul-betul dipatuhi dan diamalkan oleh pemandu-pemandu kita, insya Allah, kita tidak ada masalah.

Dr. Tan Seng Giaw: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Johar bin Haji Mahiruddin]: Yang Berhormat, Kepong bangun.

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, bolehkah Yang Berhormat menjelaskan adakah menjadi dasar Kementeriannya untuk mengarah semua sekolah memandu supaya mengaturkan kursus-kursus untuk mempelajari highway code. Misalnya, ada setengah-setengah sekolah memandu yang misalnya mengadakan satu hari penuh untuk memberi pendidikan highway code. Adakah ini satu dasar? Adakah highway code ini dan semua yang ada kena mengena dengan undang-undang memandu? Adakah ini satu dasar dan adakah keberkesanan di dalam dasar ini?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, memang apa yang diajarkan itu, highway code, macam saya kata tadi, bahagian pertama, highway code di mana seseorang calon pemandu mesti menghadiri ceramah atau kelas selama 5 jam untuk memahami satu isyarat lalu-lintas (highway code). Yang keduanya, mereka akan

diajar pemanduan berhemat dari segi teori, macam mana kalau jalan itu ada bersimpang, siapa yang lebih utama hendak jalan dahulu, siapa yang kemudian dan ini memang tiap-tiap sekolah memandu mesti mengadakan kelas-kelas ini, kerana ianya adalah asas kepada Kurikulum Baru Sekolah Memandu.

Dr. Tan Seng Giaw: [Bangun]

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Nantilah sekejap!

[Ketawa] Dan bukan semua sekolah memandu mampu mengadakan, sebab sekolah memandu kecil-kecil ini, ada satu dua kereta atau kenderaan sahaja, ia tidak mampu tetapi mereka boleh bergabung. Mereka boleh bergabung tiga atau empat atau 10 atau persatuan-persatuan mereka boleh bergabung dan pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan, mereka ini dari satu masa ke satu masa mesti memeriksa bahawa sekolah-sekolah memandu ini mempunyai kemudahan kelas-kelas ini untuk mengajar dan kalau tidak ada mereka mesti tidak boleh menghantar calonnya, kerana calon ini mesti melalui 5 jam - dapat pengetahuan ini dan dapat pengajaran ini, baru mereka boleh mengambil bahagian kedua dan kemudiannya bahagian ketiga.

Dr. Tan Seng Giaw: [Bangun]

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Nanti sekejap. Saya dalam proses buat lawatan mengejut. Baru pagi semalam saya telah melawat tiga kelas yang diadakan oleh sekolah-sekolah memandu ini dan mendapati bahawa semuanya mempunyai kemudahan-kemudahan dan penceramah-penceramah adalah penceramah yang sudah dilatih oleh JPJ. Jadi, kalau dalam kawasan Yang Berhormat ada sekolah-sekolah

yang tidak lengkap macam itu, berilah tahu saya, saya boleh buat lawatan mengejut.

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, bolehkah Yang Berhormat membuat kajian ke atas keberkesanan syarahan ataupun kursus-kursus yang disebutkan tadi 5 jam itu nampaknya ada setengah-setengah, ia buatlah 5 jam dengan apa yang disebutkan sebagai pensyarah yang terlatih, itu memang dia buat cara yang mungkin kononnya yang terlatih, tetapi saya nampak pemahaman ataupun keberkesanan mungkin dapat dipertikaikan. Bolehkah Yang Berhormat membuat kajian yang teliti atas keberkesanan dasar tersebut?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, memang kita buat penilaian kepada hasil-hasil, iaitu bila mereka ini pergi ujian dan ada setengah-setengah tempat lulus 60%, ada lulus 70% dan tidak adalah yang lulus sampai 90%, sebab perkara ini perkara baru dan rasa saya memang kalau agaknya Yang Berhormat sendiri pun pergi masuk balik kelas Kurikulum Baru Sekolah Memandu, mungkin bila diuji tak lulus. [Ketawa] Kerana memang ianya lebih susah lagi daripada dahulu-dahulu.

Jadi, memang kami membuat penilaian dan membuat penelitian mengenai perkara ini dan sebenarnya 5 jam itu mereka tidak semestinya buat satu hari suntuk 5 jam; ianya boleh dipecah-pecahkan, tetapi orang-orang yang hendak datang pula kadang-kadang dia tidak hendak datang dua tiga kali. Jadi, ini satu lagi perkara yang rasa saya patutlah kita teliti balik, sebab saya sendiri pun merasakan bahawa kalau 5 jam sekali gus duduk itu, dia tidak boleh terima lagi

- sudah tidak boleh absorb lagi bahan-bahan itu. Jadi, Yang Berhormat tak usah susah hatilah. Saya melawat mengejut dan saya hendak tengok apa keberkesanannya dan dari pada hasil ujian calon-calon memandu itu, kita akan dapat menilai.

Tuan Lim Kit Siang: Tuan Pengerusi, adakah Yang Berhormat buat lawatan terkejut pagi ini oleh kerana ada perbincangan petang ini dalam Dewan yang mulia ini dan apabila tidak ada perbincangan dalam peringkat Jawatankuasa, tidak ada lawatan terkejut?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yang Berhormat, saya jawab ini semua tadi dengan tidak tengok pun apa pegawai beri. Ini menunjukkan bahawa saya hafal apa yang berlaku di bawah Kementerian saya. [Tepok] Yang Berhormat itu sahaja hendak usik saya.

Tuan Lim Guan Eng: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Ya, Kota Melaka bangun.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Saya membuat lawatan mengejut merata-merata, semua Jabatan saya lawat, tanya pegawai-pegawai saya itu. Ya, sila.

Tuan Lim Guan Eng: Nampaknya Yang Berhormat Timbalan Menteri memang hafal, kerana tak payah rujuk kepada kakitangannya, tetapi adakah kerana ketidakhadiran Yang Berhormat Menteri menunjukkan bahawa Yang Berhormat Menteri Pengangkutan memang tidak hafal, tidak faham mengenai Kementeriannya, oleh sebab itu beliau tidak berani, takut untuk menghadiri perbincangan ini, kerana tidak tahu menjawab soalan yang ditujukan kepada pihak Kementerian.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Pengerusi, Yang Berhormat itu pun nakal juga! [Ketawa] Dia ini Menteri saya, dia buat kerja yang lain, dia pergi melawat juga tempat-tempat dan seperti kata Yang Berhormat dari Johor Bharu tadi supaya diadakan time charge system, semuanya itu, itu pekerja jugalah, sebab Yang Berhormat Menteri sudah lebih berpengalaman, lebih lagi daripada saya, dia tak payahlah datang, biar sayalah belajar pula!

Dr. Kua Kia Soong: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Ya, Petaling Jaya bangun.

Dr Kua Kia Soong: Tuan Pengerusi, untuk rekod yang spesifik sahaja, di mana Yang Berhormat Menteri Pengangkutan pada petang ini?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yang Berhormat Menteri Pengangkutan menjalankan tugasnya,....

Dr Kua Kia Soong: Ya betul, di mana? Saya mahu tahu?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yalah dia menjalankan tugasnya, dia tidak perlu report kepada saya [Ketawa]. Saya, kalau hendak bertugas di luar perlu report kepada Menteri, Menteri tidak perlu report kepada saya. [Ketawa]

Tuan Lau Dak Kee: [Bangun]

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Ya, Ipoh bangun.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Cukuplah sudah pukul berapa ini, lagi 20 minit?

Tuan Lau Dak Kee: Sekali sahaja, maaf ya.

Nampaknya Timbalan Menteri begitu teliti untuk menjalankan tugasnya, berdasarkan jawapan yang diberi oleh Timbalan Menteri

tadi berkenaan dengan sekolah-sekolah untuk belajar memandu.

Kalau saya tidak salah Menteri Pengangkutan sendiri telah berkata pada suatu hari, semua pemandu-pemandu kena diuji semula selepas 5 tahun setelah dia mempunyai lesen memandu. Dan di sini juga nampaknya Timbalan Menteri mengatakan mungkin kalau hendak masuk kelas semula ini susah hendak mendapat kelulusan.

Saya hendak tahu adakah Menteri Pengangkutan pada ketika itu, apabila Menteri mencadangkan pemandu-pemandu yang mempunyai lesen yang lebih dari 5 tahun itu kena diuji semula? Adakah cadangan-cadangan ini yang bertentangan dengan pendapat daripada Timbalannya?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yang Berhormat cadangan-cadangan ini ada macam-macam, kita terima daripada Yang Berhormat-Yang Berhormat, daripada orang ramai, cuma satu kemungkinan, kalau kita hendak uji selepas 5 tahun sama ada mereka ini masih cekap lagi atau tidak, hafal atau tidak lagi isyarat lalulintas jalanraya dan sebagainya. Dan tidak payahlah hendak diundang-undangkan, kita tidak hendak uji, cuma kita hendak up-date, dengan izin, pertingkatkan pengetahuan kita. Macam saya kata tadi kita hadir Kelas-kelas Pemanduan Berhemat itu untuk kepentingan kita, untuk menjaga keselamatan kita. Bila masa pula saya dengan Menteri bercanggah, ini hanya cadangan-cadangan belum lagi pun diimplimentasikan, cadangan sebaik-baiknya adalah selepas 5 tahun, macam

kalau pegawai-pegawainya ada ujian kecekapannya untuk naik pangkat dan sebagainya. Jadi inilah satu-satu caranya secara voluntary, dengan izin, kalau boleh hadir Kelas-kelas Pemanduan Berhemat itu supaya dapat memahami dan lebih baik untuk kita. Yang Berhormat tidak usah tanya lagi, sudah dekat hendak habis, saya hendak habiskan petang ini juga.

Yang Berhormat dari Tumpat telah menyentuh mengenai MAS menaikkan gaji pekerja-pekerja dan beliau kata patut dinaikkan taraf pegawai-pegawai kakitangan lapanganterbang. MAS Syarikat diswastakan dan Jabatan Penerbangan Awam adalah Jabatan Kerajaan dan seperti yang kita maklum, bahawa lapanganterbang-lapanganterbang akan dicorporatise dan kemudiannya akan diswastakan. Apabila perkara ini berlaku semua perkara dari segi kakitangan, dari segi perkhidmatan, skim gaji dan sebagainya semuanya akan dikaji dan dipertimbangkan dan semua mereka akan diberi opsyen untuk memilih yang mana satu yang mereka hendak, sama ada hendak berkhidmat dengan Kerajaan terus ataupun hendak berkhidmat dengan syarikat swasta. Jadi, perkara-perkara ini akan dengan sendirinyalah akan diselesaikan.

Yang Berhormat, saya merasakan Yang Berhormat masih lagi mempunyai sangkaan yang negatif terhadap Kerajaan Barisan Nasional.

Sebenarnya mengikut kajian, saya sudah jawab dahulu, mengikut kajian Pelabuhan Kebangsaan yang telah dibuat oleh Kerajaan

Persekutuan bahawa di Kelantan tidak wajar diwujudkan satu pelabuhan kerana terlalu jauh di utara, dan oleh kerana ada keperluan orang-orang Kelantan dan mungkin orang Takbai hendak pergi balik dan sebagainya, kita adakan satu jeti baru di Kuala Besar yang berharga \$3.5 juta, dan ini cukup memadai untuk keperluan penduduk-penduduk dari Kelantan dan juga di Thailand untuk berurusan.

Yang Berhormat, bukanlah kerana kami hendak mencari jalan, mencari helah hendak seribu daya, tidak hendak seribu daleh, seperti kata Yang Berhormat tadi itu - bukan - tidak seperti itu langsung, dan kalau adapun syarikat-syarikat swasta dari mana-mana hendak membuat satu pelabuhan dengan Kerajaan Negeri, saya telah sebut dahulu juga dalam jawapan saya bahawa mengikut Jadual 11 Perlembagaan Persekutuan semua pelabuhan-pelabuhan adalah tanggungjawab Kerajaan Persekutuan. Jadi, kalau mereka ada cadangan, mereka terpaksa datang kepada Kerajaan Persekutuan.

Mengenai kapal korek yang dibawa ke Johor, Yang Berhormat, kalau kapal korek itu diletak sahaja di situ kalau ia sudah rosak, ia berkarat terus, jadi tidak ada apa faedah, tidak ada apa gunanya, memang terpaksa dibawa untuk direpair. Dan sekarang ini kita ada juga minta peruntukan untuk membeli satu lagi kapal korek supaya lebih memudahkan, supaya dapat diletak dua di Pantai Timur, dua di Pantai Barat dan menjalankan kerja mendalamkan dan mengorek supaya tidak sebu kuala-kuala sungai untuk nelayan-nelayan dan

bot-bot pergi balik.

Mengenai pembaharuan landasan, kalau Yang Berhormat teliti begitu banyak wang peruntukan sama ada berbentuk pinjaman atau secara langsung yang diperuntukkan oleh Kerajaan bagi Keretapi Tanah Melayu, dan Yang Berhormat kata tadi di Pantai Timur katanya landasan tidak baik dan sebagainya.

Yang Berhormat sejak tahun 1989 lagi, awal tahun 1989 landasan ke Pantai Timur, Sungai Yu ke Tumpat dan sebagainya sudahpun diperbaiki dan memanglah kita tidak dapat membina stesen-stesen baru diseluruh negara, kerana ianya akan memakan belanja beratus-ratus juta ringgit, tetapi Keretapi Tanah Melayu dalam tahun 1990 telah memperuntukkan \$1 juta lebih untuk meremaja, membaiki dan juga mengindahkan stesen-stesen di sepanjang daripada Mentakab sampai ke Wakaf Baru. Jadi inilah usaha-usaha yang dapat kita jalankan.....

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: [Bangun]

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yang Berhormat cukuplah itu, ini masa sudah lewat, saya tidak hendak sambung pula lagi besok. Tidak apa nanti dahulu.

Mengenai kerja-kerja untuk meningkatkan landasan-landasan untuk meningkatkan rolling stock, gerabak dan sebagainya ini sedang dilaksanakan. Dan rail berkembar yang dilaksanakan sekarang di antara Seremban-Kuala Lumpur dan Rawang-Kuala Lumpur, Pelabuhan Klang-Kuala Lumpur ke Lapanganterbang Subang semuanya adalah untuk

meningkatkan khidmat keretapi ini supaya lebih banyak lagi boleh keretapi ulangalik memberikan perkhidmatan kepada orang ramai, sekurang-kurangnya ia dapat mengurangkan kesesakan di jalanraya dan ada alternatif bagi pengguna-pengguna untuk menggunakan keretapi.

Memang kita hendak menjadikan keretapi itu pengangkutan yang terpenting, tetapi 900 kilometer rail ini kita mesti perbaiki keseluruhannya. Jadi daripada Slim River sampai ke Singapura kita telahpun siapkan kerja-kerjanya, tetapi daripada Slim River ke Butterworth akan dilaksanakan dari peruntukan yang akan kita luluskan.

Yang Berhormat dari Johor Bahru telah menyentuh mengenai Lapangan terbang Senai. Sebenarnya kita pun bersetuju kalau Lapangan terbang ini dapat dijadikan lapangan terbang kargo, masalahnya kargonya tidak ada, tidak mencukupi. Jadi sekarang ini kemudahan-kemudahan untuk mengendalikan 20,000 tan kargo boleh disediakan tempatnya, ada kemudahannya, cuma kargonya tidak sampai sebanyak itu. Walau bagaimanapun, kita akan berusaha supaya mencari jalan-jalan menggalakkan syarikat-syarikat atau kilang-kilang yang berdekatan untuk menggunakan Lapangan terbang Senai ini.

Mengenai penumpang begitu juga, mungkin agaknya sekali-sekala kita lihat bahawa ramai agaknya orang-orang Singapura menggunakan Lapangan terbang Senai, walau bagaimanapun kajian-kajian mesti dijalankan dahulu oleh pihak MAS misalnya dari segi berapa ramai

penumpang yang memerlukan dan permintaan-permintaan dan mengenai destinasi-destinasi lain, selain daripada dalam Malaysia, ini juga terpaksa dikaji dengan teliti kerana kita juga mempunyai penerbangan-penerbangan dari destinasi lain yang juga pergi ke tempat-tempat lain.

Di samping itu kita harus juga mendapatkan landing rights, dengan izin, daripada negara-negara yang bersabit kalau kita hendak pergi ke lapanganterbang-lapanganterbang di negara-negara yang berkenaan.

Mengenai membayar masa untuk berada di dalam tadi, ini satu sistem yang mungkin belum lagi kita kaji dan akan kita kaji. Bukan hanya Kementerian Pengangkutan sahaja yang hendak mengkajinya, Kementerian-kementerian lain juga yang berkaitan perlu mengkaji. Misalnya Dewan Bandaraya, kerana sesuatu tempat, Kuala Lumpur contohnya ialah di bawah pentadbiran Dewan Bandaraya, maka satu-satu sistem yang hendak kita laksanakan itu kita terpaksa berbincang dengan jabatan-jabatan dan agensi-agensi yang sama-sama bertanggungjawab.

Sebenarnya cadangan untuk mengadakan alternatif sistem pengangkutan ataupun mode pengangkutan lain di dalam Kuala Lumpur ini sekarang pun memang sudah lama dibincangkan, tetapi kita terpaksa berbincang, menganalisa dengan teliti satu-satu mode pengangkutan kerana bila kita mengadakan satu mode pengangkutan monorel, misalnya kita mesti memikirkan apa jadi kepada Bas Mini, apa jadi kepada pemandu-pemandu teksi. Banyak lagi mode-mode lain yang mungkin akan terlibat. Jadi, ini akan mengambil masa dan apatah lagi projek-projek itu menelan belanja sampai beratus-ratus juta ringgit.

Mengenai KTM, memang KTM sekarang ini, saya sudah jelas tadi meningkatkan perkhidmatannya dari segi relnya, dari segi rolling stocknya membaiki jambatan-jambatan yang dilalui oleh landasan-landasan keretapi. Dan tanah-tanah KTM dalam bandar memang banyak dan KTM juga mempunyai cadangan untuk membina atau membangunkan tanah-tanah ini secara komersial. Bahkan tanah yang

di Singapura juga akan dibangun secara komersial bersama-sama dengan Kerajaan Singapura. Stesen-stesen Keretapi yang ada di negara kita ini akan dijadikan kompleks beli-belah dengan kemudahan-kemudahan hotel restoran dan sebagainya untuk orang ramai. Ini memang dalam rangka jangka panjang yang dirancang oleh KTM.

Tuan Pengerusi, rasa itu sahajalah perkara-perkara yang telah dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat yang berminat kepada Kementerian Pengangkutan, dan saya ucapkan ribuan terima kasih, dan saya mengambil perhatian yang serius terhadap perkara-perkara yang telah disebutkan, saranan, cadangan-cadangan dan ini adalah dipertanggungjawabkan oleh Kementerian Pengangkutan.

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalahnya ialah bahawa wang sejumlah \$131,101,800 untuk Maksud B.47; \$10 untuk Maksud B.48 di bawah Kementerian Pengangkutan jadi sebahagian daripada Jadual hendaklah disetujui.

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Wang sebanyak \$131,101,800 untuk Maksud B.47; \$10 untuk Maksud B.48 diperintahkan jadi sebahagian daripada Jadual.

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Masalahnya ialah bahawa perbelanjaan sebanyak \$391,789,920 untuk Maksud P.47 dan \$132,828,000 yang disebutkan untuk Maksud P.48 dalam Anggaran Pembangunan bagi tahun 1992 hendaklah diluluskan.

Masalah dikemuka bagi diputuskan dan disetujui.

Wang sebanyak \$391,789,920 untuk Maksud P.47 dan \$132,828,000 untuk Maksud P.48 diluluskan jadi sebahagian daripada Anggaran Pembangunan, 1992.

Maksud B.49 dan B.50 [Jadual] -

Maksud P.49 dan P.50 [Anggaran Pembangunan, 1992] -

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Kepala Bekalan B.49, B.50 dan Kepala Bekalan P.49 dan P.50 di bawah Kementerian Tenaga, Telekom dan Pos terbuka untuk dibahas. Maran. 6.24 ptg.

Dato' Haji Mohamad bin Abdullah [Maran]: Terima kasih, Tuan Pengerusi, saya ingin mengambil bahagian dalam Kementerian ini. Saya merujuk kepada mukasurat 241, iaitu Kementerian Tenaga, Telekom dan Pos, Butiran 010000 Khidmat Bantuan, Program dan Aktiviti 010200 Rancangan dan Pembangunan.

Baru-baru ini kita kedengaran bahawa Kementerian ini menswastakan perkhidmatan Pos. Jadi, saya ingin bertanya apakah langkah-langkah akhir yang telah disiapkan oleh Kementerian ini bagi menentukan penswastaan tersebut dan bilakah Jabatan Pos ini perkhidmatannya akan diswastakan?

Yang kedua, apabila kita menswastakan Jabatan ini, sudah barang tentu mana-mana syarikat yang mengambilalih perkhidmatan ini akan dikenakan bayaran tertentu kepada Kerajaan. Apabila bayaran ini dikenakan, maka pihak syarikat yang menjalankan swasta ini akan mengenakan perkhidmatan-perkhidmatan tertentu bagi mendapatkan kembali pendapatan yang mana mereka telah bayar kepada Kerajaan. Saya minta penjelasan daripada Kementerian yang berkenaan, adakah Kerajaan akan memberi jaminan yang mana syarikat yang akan menjalankan penswastaan ini tidak begitu menekan kepada pelanggan-pelanggan. Maksud saya akan dikenakan bayaran yang tinggi kepada rakyat yang sudah barang tentu akan membebaskan seluruh

rakyat terutama sekali rakyat yang berpendapatan rendah yang perlu menggunakan perkhidmatan Pos.

Yang kedua, apakah jaminan daripada syarikat yang mengambilalih ini bagi menentukan perkhidmatan Pos di luar bandar akan juga diberi perhatian? Kerana kita kedapatan bahawa penduduk-penduduk luar bandar adalah menghadapi berbagai masalah mengenai dengan pos ini. Kalau sekiranya swasta ataupun syarikat yang menjalankan swasta ini tidak mengambil perhatian, sudah barang tentu akan menyukar dan menyusahkan lagi penduduk-penduduk luar bandar, termasuk juga penduduk yang berpendapatan rendah yang tinggal di luar bandar. Jadi, persoalan saya bagaimana jaminan Kerajaan supaya syarikat yang menjalankan perkhidmatan ini benar-benar akan memberi perkhidmatan kepada penduduk-penduduk luar bandar.

Selain daripada itu, berhubung dengan kakitangan sudah barang tentu syarikat ini akan sama ada mengambil kakitangan yang baru ataupun menggunakan pegawai-pegawai ataupun kakitangan-kakitangan yang berkhidmat sekarang. Soalan saya, adakah Kerajaan akan memastikan bahawa syarikat yang berkenaan akan mengambil semua, siapa-siapa kakitangan yang ada sekarang untuk berkhidmat dengan Jabatan pos apabila diswastakan kelak.

Selain daripada itu, apakah kita sekarang terpaksa meluluskan peruntukan yang besar untuk membangunkan lagi berbagai-bagai kemudahan pos, sedangkan kita hendak menswastakan perkhidmatan ini. Bagi saya kalaulah sekiranya perkhidmatan ini hendak diswastakan, maka saya kira tidak perlu lagi berusaha untuk memperbaiki berbagai-bagai alat kelengkapan pos sekarang. Seeloknya kita kekalkan

apa yang ada sekarang dan kita terus swastakan supaya pihak swasta yang mengeluarkan perbelanjaan bagi melengkapkan lagi peralatan dan kelengkapan-kelengkapan pos kerana mereka akan menjalankan terus. Kalau sekiranya kita melengkap sekarang, jadi kita akan menggunakan kewangan yang banyak, sedangkan selepas itu kita menyerahkan kepada syarikat. Jadi, ini akan merugikan kepada Kerajaan. Lebih kita gunakan peruntukan yang kita ada ini, kita gunakan kepada projek-projek yang lain yang lebih sesuai kepada rakyat di negara kita ini.

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Yang Berhormat, masa untuk hari ini sudah cukup, sambung esok ya.

Dato' Haji Mohamad bin Abdullah: Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Masa ada 10 minit.

Dato' Haji Mohamad bin Abdullah: Memang saya tunggu begitu, Tuan Pengerusi. Terima kasih.

Majlis Mesyuarat bersidang semula

Tuan Pengerusi [Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin]: Ahli-ahli Yang Berhormat, Dewan ini ditangguhkan sekarang sehingga hari esok jam 2.30 petang.

Dewan ditangguhkan pada pukul 6.30 petang.