

Jilid1
Bil.64



Hari Khamis
25hb Julai, 1991

MALAYSIA

PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

House of Representatives

PARLIMEN KELAPAN

Eighth Parliament

PENGGAL PERTAMA

First Session

KANDUNGAN

PENGUMUMAN TIMBALAN YANG D-PERTUA:

Mesyuarat Dewan Rakyat—Penambahan Hari [Ruangan 10517]

USUL-USUL:

Akta Kastaml967 [Ruangan 10517]

Akta Eksais 1976 [Ruangan 10526]

Akta Cukai Jualan 1972 [Ruangan 10528]

Waktu Mesyuarat dan Urusan yang dibebaskan daripada Peraturan Mesyuarat
[Ruangan 10624]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Penerbangan Awam (Pindaan) [Ruangan 10530]

Rang Undang-undang Perkhidmatan-perkhidmatan Lapangan Terbang dan
Penerbangan (Syarikat Pengendali)[Ruangan 10603]

Rang Undang-undang Kerelapi [Ruangan 10634]

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT YANG KELAPAN

Penyata Rasmi Parlimen

PENGGAL YANG PERTAMA

AHLI-AHLI DEWAN RAKYAT

Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, TAN SRI DATO' MOHAMED ZAHIR BIN HAJI ISMAIL, P.M.N., S.P.M.K., D.S.D.K., J.M.N.

Yang Amat Berhormat Perdana Menteri dan Menteri Dalam Negeri, DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD, D.K.I., D.U.K., S.S.D.K., S.S.A.P., S.P.M.S., S.P.M.J., D.P., D.U.P.N., S.P.N.S., S.P.D.K., S.P.C.M., S.S M.T., D.U.N M, PIS.(KubangPasu).

Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Pembangunan Luar Bandar, TUAN ABDUL GHAFAR BIN BABA (Jasin).

Yang Berhormat Menteri Pengangkutan, DATO' SERI DR LING LIONG SIK, S.P.M.P., D.P.M.P, (Labis).

Menteri Tenaga, Telekom dan Pos, DATO' SERI S. SAMY VELLU, S.P.M.P., S.P.M.J., D.P.M.S., P.C.M., A.M.N. (Sungai Siput).

Menteri Perusahaan Utama, DATO' SERI DR LIM KENG YAIK, S.P.M.P., D.P.C.M. (Beruas).

Menteri Kerja Raya, DATUK LEO MOGGIE ANAK IROK, P.N.B.S. (Kanowit).

Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri, DATO' SERI RAFIDAH AZIZ, S.P.M.P., D.P.M.S., A.M.N. (Kuala Kangsar).

Menteri Pendidikan, DATO' DR HAJI SULAIMAN BIN HAJI DAUD, S.I.M.P., P.N.B.S., J.B.S. (Petra Jaya).

Menteri Pertanian, DATUK SERI SANUSI BIN JUNID, S.S.S.A., D.S.D.K., D.G.S.M., S.M.K. (Jerlun-Langkawi).

Menteri Kewangan, DATO' SERI ANWAR BIN IBRAHIM, S.S.A.P, (Pcrmalang Pauh).

Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna, DATO' HAJI ABU HASSAN BIN HAJI OMAR, S.P.M.S., D.P.M.S., S.M.T., P.I.S. (Kuala Selangor).

Menteri Kesihatan, DATO' LEE KIM SAI, D.S.S.A., P.P.N. (Hulu Langat).

Menteri Pertahanan, DATO' SERI HAJI MOHD. NAJIB BIN TUN HAJI ABDUL RAZAK (Orang Kaya Indera Shahbandar), S.S.A.P., S.I.M.P., D.S.A.P., P.N.B.S. (Pekan).

Menteri Penerangan, DATO' MOHAMED BIN RAHMAT, S.P.M.J., S.I.M.P., S.S.S.A., S.S.I.J., D.P.M.J., D.P.M.S., P.N.B.S., K.M.N.(Pulai)

Yang Berhormat DR KUA KIA SOONG (Petaling Jaya).

TUAN LAI LUN TZEE (Sandakan).

TUAN LAU DAK KEE (Ipoh),

„ TUAN ROBERT LAU HOI CHEW (Sibu).

TUAN LIEW AH KIM (Seputeh).

TUAN LIM GUAN ENG (Kota Melaka).

TUAN LIM HOCK SENG (Bagan).

TUAN LIM KIT SIANG (Tanjong).

„ PUAN LIM LAY HOON (Padang Serai).

DATIN LING CHOOI SIENG (Lumui).

„ TUAN HAJI MAHBUD BIN HAJI HASHIM (Sabak Bernam).

TUAN MAIDOM P. PANSAL (Kota Belud).

„ DR T. MARIMUTHU (Telok Kemang).

TUAN MICHAEL ASANG, B.S.K. (Jambongan).

TUAN MICHAEL LISA KAYA @ GOR KAYA (Bukit Mas).

TUAN HAJI MOHAMAD BIN ABDULLAH, P.J.K. (Maran).

TOAN HAJI MOHAMAD BIN SABU (Nilam Puri).

TUAN MOHAMED KAMAL BIN HUSSAIN (Lembah Pantai).

„ TUAN MOHAMED KHALED BIN NORDIN (Johor Bahru).

DATO' HAJI MOHAMMAD ABU BAKAR BIN RAUTIN IBRAHIM, D.S.D.K., K.M.N. (Kuala Kedah).

DATO' HAJI MOHD. SHARIF BIN JAJANG, D.P.M.S., A.M.N., P.J.K. (Sepang).

„ TLAN MOHD. TAMRIN BIN ABDUL GHAFAR (Batu Berendam).

TUAN HAJI MOHD. ZIHIN BIN HAJI MOHD. HASSAN (Larut).

DATUK MONGGOH OROW, P.G.D.K., K.M.N., A.D.K. (Tuaran).

TUN DATU HAJI MUSTAPHA BIN DATU HARUN, S.M.N., S.P.D.K., S.I.M.P., P.N.B.S., S.P.M.J., S.P.M.P., S.P.C.M., K.C.R.L., K.st.J. (Limbawang).

TUAN NASRUDDIN BIN HAJI ALANG SAIDIN, A.M.P. (Parit).

DR NAWAWI BIN MAT AWIN (Tambun).

„ TUAN NURNIKMAN BIN ABDULLAH (Kimanis).

TUAN ONG TIN KIM (Teluk Intan).

DR OSMAN MINUDIN (Kinabalu).

„ DATUK JOSEPH PAIRIN KITINGAN (Keningau).

„ TUAN G. PALANIVEL (Hulu Selangor).

Yang Berhormat DR PATAU RUBIS, P.B.S. (Mas Gading).

DATUK DOMINIC JOSEPH PUTHUCHEARY (Nibong Tebal).

DATO' HAJI QAMARUZAMAN, P.D.M.P., P.C.M., K.M.N., B.C.K., P.I.K. (Bagan Serai).

TUAN RADIN MALLEH (Padas).

PUAN HAJAH RAKIBAH BINTI HAJI ABDUL MANAP (Shah Alam).

TUAN RICHARD RIOT ANAK JAEM (Serian).

PUAN ROHANI BINTI ABD. KARIM (Santubong).

TUAN RUHANIE BIN AHMAD (Parit Sulong).

„ Y.B.M. TENGKU TAN SRI RAZALEIGH HAMZAH, D.K., P.S.M., S.P.M.K., S.S.A.P., S.P.M.S. (Gua Musang).

TUAN SAIDIN @ YUSOP BIN ADAM (Tanjong Karang).

„ DR SANUSI BIN DAENG MARIOK (Rantau Panjang).

TUAN SHAHIDAN BIN KASSIM, A.M.P. (Arau).

„ TUAN SIM KWANG YANG (Bandar Kuching).

PUAN SITI ZAINABON BINTI ABU BAKAR (Tebrau).

„ TUAN S. S. SUBRAMANIAM, J.S.M., P.J.K., A.M.S. (Segamat).

„ TUAN HAJI SUKRI BIN HAJI MOHAMED (Kok Lanas).

TUAN TAIMIN BIN LUMAING (Pensiangan).

„ DATUK DANIEL TAJEM ANAK MIRI, P.N.B.S., J.M.N. (Sri Aman).

TUANTANKOK WAI (Sungai Besi).

DR TAN SENG GIAW (Kepong).

TUAN THOMAS SALANG SIDEN (Julau).

TUAN WAHAB BIN SUHAILI (Batang Sadong).

WAN HANAPIAH BIN WAN MAT SAMAN (Kota Setar).

WAN JUNAIDI BIN TUANKU JAAFAR (Batang Lupar).

TUAN HAJI WAN MOHD. JAMIL BIN WAN MAHMOOD (Tumpat).

„ WAN OMAR BIN WAN MAJID (Pasir Puteh).

TUAN WEE CHOO KEONG (Bukit Bintang).

TUAN WONG WING ON (Kampar),

„ TUAN VUN SHIN CHOI @ JOSEPH VOON (Tanjong Aru).

DATUK AMAR JAMES WONG KIM MIN (Bintulu).

TUAN JASON WONG SING NANG (Lanang).

TUAN WOON SEE CHIN, S.M.J., A.M.N., P.I.S. (Senai).

TUAN GEOFFREY YEE LING FOOK (Tawau).

TUAN YIM CHEE CHONG (Seremban).

TUAN PHILIP YONG CHIEW LIP (Gaya).

DEWAN RAKYAT

PEGAWAI-PEGAWAI KANAN

Setiausaha Dewan Rakyat: Dato' Haji Wan Zahir bin Sheikh Abdul Rahman, D.P.M.P.,
J.S.M.

Penolong Setiausaha: Abdullah bin Abdul Wahab.

Penolong Setiausaha: Haji Ghazali bin Haji Abdul Hamid, A.M.N.

BAHAGIAN PENYATA RASMI PARLIMEN

Ketua Penyunting: Hj. Yahya bin Manap.

Penyunting Kanan: Haji Osman bin Sidik.

Penolong Penyunting: Ramaswamy.

Penolong Penyunting: Shamsiah binti Md. Yusop.

Pelapor Perbahasan Parlimen:

Haji Suhor bin Husin.

Mohd. Saleh bin Mohd. Yusof.

Supiah binti Dewak.

Ismail bin Haji Hassan.

Hajah Kalsom binti Ghazali.

Mohamed bin Osman.

Norishah binti Mohd. Thani.

Zaharah binti Naim.

Su Soon Chuan.

Norwahidah binti Azizi,

Rozita binti Abd. Samad.

Jainah binti Sakimin.

BENTARA MESYUARAT

Mejar (B) Mohd. Kassim bin Hashim

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT

Khamis, 25hb Julai, 1991

Mesyuarat dimulakan pada pukul 2.30 petang

DOA

(Timbalan Yang di-Pertua
mempengerusikan Mesyuarat)

**PENGUMUMAN TIMBALAN
YANG DI-PERTUA**

**MESYUARAT DEWAN RAKYAT—
PENAMBAHAN HARI**

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, dengan ini saya suka hendak memberitahu iaitu Yang Amat Berhormat Perdana Menteri selaku Ketua Majlis Dewan Rakyat dan mengikut peruntukan Peraturan Mesyuarat 11 (2) telah bersetuju supaya mesyuarat Dewan Rakyat yang berjalan sekarang ini ditambah dua hari lagi, iaitu pada 29 dan 30hb Julai, 1991 untuk memberi masa yang lebih bagi Dewan Rakyat membahaskan Rang Undang-undang yang dibentangkan oleh Kerajaan. *(Tepuk)*

USUL-USUL

AKTA KASTAM, 1967

2.34 ptg.

**Setiausaha Parlimen Kementerian
Kewangan (Tuan Mustapa bin
Mohamed):** Tuan Yang di-Pertua, saya

mohon mencadangkan bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diletakkan kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 11, Akta Kastam 67, Perintah-perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) hingga (37) 1990 yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kertas Statut Bil. 83 hingga 101/91, 150/90, 102/91 dan 103/91 disahkan.

Tuan Yang di-Pertua, Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) 1990 adalah bertujuan supaya diskripsi ke atas jenis kapal-kapal di bawah kepala-kepala nombor Kepala Tarif 8901, 8902 dan 8904 dipinda. Kod-kod Tarif 8901.10 200, 8901.20 200, 8901.30 200, 8901.90 200, 8902.00 200 dan 8904.00 200 seperti yang dipinda untuk kapal-kapal yang beratnya lebih daripada 26 gross tonnage, dengan izin, tetapi kurang daripada 4,000 gross tonnage dikenakan duti import sebanyak 10%. Langkah ini bertujuan untuk memberi perlindungan kepada industri pembinaan dan pembaikan perkapalan. Dengan adanya duti perlindungan ini adalah diharapkan industri ini dapat terus berkembang dan mengurangkan pergantungan kita kepada kapal yang diimport daripada luar negeri.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1990 adalah bertujuan untuk menurunkan kadar duti import ke atas, dengan izin, buffed tyres daripada kadar 50% atau \$8 sekilogram yang mana lebih tinggi kepada kadar 5%. Langkah ini adalah bertujuan untuk mengatasi masalah kekurangan bekalan buffed tyres tempatan bagi industri membuat tayar celup.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 18) 1990 adalah bertujuan supaya hati rotan yang berukuran lidak melebihi 12 mm, kulit rotan dan rotan belah di bawah nombor-nombor Kepala Tarif 1401.20 910 dan 1401.20 920 dikecualikan dari pengharaman eksport di Semenanjung Malaysia. Di samping itu, duti eksport sebanyak \$ 1,000 setan metrik dikenakan ke atas jenis-jenis rotan berkenaan.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 19) 1990 adalah bertujuan untuk menghapuskan atau menurunkan cukai ke atas beberapa alat sukan, muzik dan bot pelesenan. Langkah ini diambil bertujuan untuk menggalakkan perkembangan sukan dan pelancongan di negara kita.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 20) 1990 pula adalah bertujuan untuk menghapuskan duti import 30% ke atas video camera yang digunakan dalam pengeluaran filem-filem komersial dan iklan bagi tujuan menggalakkan industri perfileman.

Tuan Yang di-Pertua, Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 21), (24), (26), (27), (28), (33), (34) dan (37) 90 adalah bertujuan untuk meminda kadar duti import ke atas beberapa barangan petroleum di seluruh negara berdasarkan kepadakajian harga barangan petroleum yang dibuat dari semasa ke semasa.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 22) 1990 adalah bertujuan untuk menaikkan kadar duti eksport ke atas unrefined lead and lead waste dan scrap dari 10% kepada 15%. Langkah ini diambil bertujuan untuk memastikan supaya syarikat tempatan mendapat bekalan bahan lead waste dan scrap bagi mengeluarkan lead alloy yang mencukupi.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 23) 1990 adalah bertujuan untuk meminda kadar duti import ke atas, dengan izin, earth leakage circuit breaker dari 35% atau \$7.30 bagi satu set kepada

15% dan komponen bagi earth leakage circuit breaker dari 35% kepada 15%. Langkah ini dibuat untuk mengurangkan perlindungan tarif atas earth leakage circuit breaker.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 25) 1990 adalah bertujuan untuk mengurangkan kadar duti import ke atas chlorine, hydro chloride acid dan sodium hydroxide. Penurunan duti ini dibuat kerana pada masa ini keupayaan pengeluar-pengeluar tempatan tidak mencukupi untuk membekalkan permintaan di pasaran tempatan.

Tuan Yang di-Pertua, Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 29) 1990 adalah bertujuan untuk mewujudkan satu kod tarif atas, dengan izin, dental alloy dengan mengenakan duti import sebanyak 20%. Langkah ini bertujuan untuk melindungi pengeluar "dental alloy" tempatan.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 30) 1990 adalah bertujuan untuk meminda kadar duti import atas, dengan izin, domestic size LPG cylinders daripada \$15 seunit kepada 15%. Langkah ini bertujuan untuk mengurangkan duti import atas "domestic size LPG cylinders" ke tahap yang munasabah, iaitu 15%, supaya ianya selaras dengan paras perlindungan ke atas lain-lain "containers of iron or steel".

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 31) 1990 pula bertujuan untuk membetulkan kesilapan-kesilapan yang terdapat di dalam Perintah Duti Kastam 1988 yang telah berbangkit semasa Nomenclature Sistem Berharmonis disediakan oleh Majlis Kerjasama Kastam Sedunia.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 32) dan (No. 36) 1990 adalah langkah terakhir bagi menyatukan cukai tokoh dengan duti import bertujuan memudahkan sistem percukaian dalam negara yang telah bermula sejak Belanjawan 1984.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 35), Tuan Yang di-Pertua, adalah berhubung dengan cadangan-cadangan cukai bagi Belanjawan 1991 dan bertujuan untuk:

- (i) menghapuskan duti eksport getah dan lada bagi meningkatkan pendapatan penanam bahan-bahan utama tersebut;
- (ii) menghapuskan duti eksport atas semua galian bagi menggalakkan aktiviti carigali dan perlombongan bahan-bahan tersebut;
- (iii) menghapuskan duti impori atas getah, timah dan lada bagi menggalakkan perdagangan barangan ini dalam Bursa Komoditi Kuala Lumpur supaya ianya menjadi satu pasaran hadapan yang diiktiraf di peringkat antarabangsa; dan
- (iv) menghapuskan dan mengurangkan duti import ke atas barang-barang tertentu seperti mesin kira-kira, alat-alat elektrik, barang-barang makanan, perabot, alat solek, tayar dan lain-lain bertujuan untuk mengurangkan perlindungan tarif atas barang-barang ini kerana barang-barang berkenaan telahpun menikmati perlindungan tarif yang tinggi sejak sekian lama.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Siapa menyokong?

Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan (Tuan Haji Daud bin Dato' Haji Taha): Saya menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang ini terbuka untuk dibahas. Kota Melaka.

2.43ptg.

Tuan Lim Guan Eng (Kota Melaka): Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya bangun untuk mengambil bahagian dalam usul yang dibawa oleh Yang Berhormat Setiausaha Parlimen Kementerian Kewangan dan minta bahawa pindaan-pindaan dibuat ke atas perintah-perintah duti yang berikut.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak merujuk kepada Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1990 di bawah Akta Kastam 1967. Tuan Yang di-Pertua, saya hendak menyatakan tentangan parti DAP terhadap pindaan ini kerana langkah yang dibuat oleh pihak Kerajaan tidak memberikan peluang kepada para penjual alat-alat motor kerana peningkatan duti import yang demikian bermakna bahawa alat-alat untuk motosikal juga akan naik. Kalau begitu, ini bermakna bahawa para pengguna akan dipaksa membayar harga yang lebih tinggi untuk segala pembaikan atau repair yang dibuat ke atas motosikal mereka. Saya berharap bahawa pihak Kementerian boleh menimbangkan masalah para pengguna di peringkat bawahan. Pihak Kerajaan harus peka bahawa kebanyakan pemilik motosikal adalah terdiri daripada golongan yang tidak berada dan langkah sedemikian akan sedikit-sebanyak menambah lagi beban kewangan yang kini ditanggung oleh mereka. Saya hendak meminta apakah rasional Kementerian Kewangan untuk mengambil langkah sedemikian dan apakah jumlah yang boleh dipungut daripada langkah ini, dan sama adakah Kementerian telah mengkaji impact ke atas para pengguna?

Tuan Yang di-Pertua, saya juga telah menerima satu bantahan daripada beberapa pertubuhan mengenai langkah ini dan adalah difahami bahawa duti import telah dinaikkan dengan secara mendadak atau secara tergesa-gesa yang dikuatkuasakan sejak 11hb Julai. Saya juga berharap bahawa pihak Kerajaan boleh menangguhkan langkah ini

sekurang-kurangnya sehingga selepas rundingan dibuat dengan para pekedai-pekedai motosikal untuk memastikan bahawa kos ini tidak disalurkan atau tidak dikenakan ke atas para pengguna.

Tuan Yang di-Pertua, saya tidak hendak berucap dengan panjang lebar mengenai dengan semua pindaan ini dan saya berharap pihak Kementerian boleh mengambil tindakan yang sewajarnya. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Setiausaha Parlimen, sila jawab.

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan terima kasih kepada Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka kerana bercakap ke atas usul ini. Walau bagaimanapun, saya kurang pasti sama ada Yang Berhormat telah merujuk kepada pindaan yang dibahaskan dalam Dewan pada petang ini.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) adalah bertujuan untuk mengurangkan bukannya menaikkan kadar duti. Pindaan ini berkuatkuasa sejak 1 hb Mei, 1990 iaitu lebih daripada setahun yang lalu. *(Tepuk)* Sebenarnya, sebelum ini duti yang dikenakan ialah 50%, dan Kerajaan dengan mengambil kira penderitaan yang dialami oleh rakyat yang berpendapatan rendah, telah mengambil keputusan sejak 1 hb Mei, 1990 untuk mengurangkan duti ini daripada 50% kepada 5% sahaja. *(Tepuk)* Oleh itu, beban kewangan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat dari Kota Melaka tidak berbangkit sama sekali. Mengenai perkara ketiga, sekiranya Ahli Yang Berhormat mempunyai bantahan yang dikatakan dia terima bolehlah dikemukakan kepada saya.

Tuan Lim Guan Eng: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, hendak bagi jalan atau tidak?

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tidak perlu.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kalau macam itu, Yang Berhormat Setiausaha Parlimen teruskan. Yang Berhormat dari Kota Melaka, sila duduk. *(Disampuk)* Dia tidak beri jalan, Teruskan, Yang Berhormat Setiausaha Parlimen. Hendak beri jalan atau tidak?

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tidak bagi. Tuan Yang di-Pertua, perkara ini adalah straightforward, tidak perlu perbincangan kerana apa yang dibangkitkan ialah sama ada duti dinaikkan. Dalam hal ini, saya hendak tegaskan bahawa duti dikurangkan sebanyak 45% iaitu daripada 50% kepada 5% sahaja.

Tuan Lim Guan Eng: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat dari Kota Melaka. Dia tidak beri jalan.

Tuan Lim Guan Eng: Saya ingin tahu.....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, sila duduk. Teruskan, Yang Berhormat Setiausaha Parlimen.

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, sekian sahaja. Terima kasih. *(Ketawa)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa usul atas nama Yang Berhormat Menteri Kewangan iaitu kandungannya sepertimana yang dibacakan tadi hendaklah disetujui.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujukan.

Diputuskan,

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diberi kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 11, Akta Kastam 1967, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) 1990;
- (ii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1990;
- (iii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 18) 1990;
- (iv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 19) 1990;
- (v) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 20) 1990;
- (vi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 21) 1990;
- (vii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 22) 1990;
- (viii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 23) 1990;
- (ix) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 24) 1990;
- (x) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 25) 1990;
- (xi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 26) 1990;
- (xii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 27) 1990;
- (xiii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 28) 1990;
- (xiv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 29) 1990;
- (xv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 30) 1990;
- (xvi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 31) 1990;
- (xvii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 32) 1990;
- (xviii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 33) 1990;

(xix) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 34) 1990;

(xx) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 35) 1990;

(xxi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 36) 1990;

(xxii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 37) 1990;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kerta Statut bil. 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 150/90, 102 dan 103 tahun 1991 disahkan.

AKTA EKSAIS 1976

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diberi kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 6, Akta Eksais 1976, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6) 1990;
- (ii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 7) 1990;
- (iii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 8) 1990;
- (iv) Perintah Duti Eksais " (Pindaan) (No. 9) 1990;
- (v) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 10) 1990;
- (vi) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 11) 1990;
- (vii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 12) 1990;
- (viii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 13) 1990;
- (ix) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 14) 1990;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kertas Statut bil. 104, 105, 106, 107, 108, 109,110,151/90 dan 111 tahun 1991 disahkan.

Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6,7,8,9,10,11,12 dan 14/1990) adalah bertujuan untuk meminda kadar duti eksais ke atas beberapa barangan petroleum di seluruh negara berdasarkan kepada kajian harga barangan petroleum yang dibuat dari masa ke semasa.

Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 13) 1990 adalah bertujuan untuk menaikkan duti eksais ke atas rokok dan minuman keras seperti beer dan stout bertujuan untuk tidak menggalakkan penggunaan barang-barang tersebut sebagaimana yang diumumkan dalam belanjawan 1991 yang lalu.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang ini terbuka untuk dibahas.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sckarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa usul atas nama Yang Berhormat Menteri Kewangan iaitu kandungannya sepertimana yang dibacakan tadi oleh Yang Berhormat Setiausaha Parlimen, Kementerian Kewangan hendaklah disetujui.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Diputuskan,

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diberi kepadanya oleh

subseksyen (2) seksyen 6, Akta Eksais 1976, Perintah-Perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6) 1990;
- (ii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 7) 1990;
- (iii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 8) 1990;
- (iv) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 9) 1990;
- (v) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 10) 1990;
- (vi) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 11) 1990;
- (vii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 12) 1990;
- (viii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 13) 1990;
- (ix) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 14) 1990;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kertas Statut bil. 104, 105, 106, 107, 108, 109,110,151/90 dan 111 tahun 1991 disahkan.

AKTA CUKAI JUALAN 1972

Tuan Mustapa bin Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diletakkan kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 15, Akta Cukai Jualan 1972, Perintah-Perintah berikut:

- (i) Perintah Cukai Jualan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 2) 1990; dan
- (ii) Perintah Cukai Jualan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 3) 1990;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kertas Statut Bil. 112/91 dan 113/91 disahkan.

Tuan Yang di-Perlu, Perintah Cukai Jualan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 2) 1990 adalah bertujuan untuk mengenakan cukai jualan sebanyak 5% ke atas, dengan izin, denatured ethyl alcohol bagi meluaskan skop cukai jualan.

Perintah Cukai Juatan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 3) 1990 adalah bertujuan mengecualikan dengan izin, asbestos cement joints bagi menyamakan kedudukannya dengan asbestos cement pipes yang telahpun dikecualikan daripada cukai jualan.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Kesihatan (Tuan Mohamed Farid bin Ariffin): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang ini terbuka untuk dibahas.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Usul atas nama Yang Berhormat Menteri Kewangan iaitu isi kandungannya sepertimana yang dibacakan tadi hendaklah disetujui.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Diputuskan,

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diletakkan kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 15, Akta Cukai Jualan 1972, Perintah-Perintah berikut:

- (i) Perintah Cukai Jualan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 2) 1990; dan

- (ii) Perintah Cukai Jualan (Kadar-kadar Cukai) (Pindaan) (No. 3) 1990;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai Kertas-kertas Statut Bil. 112/91 dan 113/91 disahkan.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PENERBANGAN AWAM (PINDAAN)

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

2.55 *ptg.*

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan bahawa rang undang-undang menetapkan peranan, tugas Jabatan Penerbangan sebagai satu badan kawalselia, dengan izin, regulatory body, yang meliputi aspek pelesenan, pemeriksaan dan pengawalan padang terbang, caj-caj dan bayaran, tarikh pemindahan harta dari DCA kepada syarikat pengendali, tanggungjawab dan tugas syarikat pengendali dan hukuman-hukuman boleh dikenakan ke atas syarikat bagi kesalahan-kesalahan yang dilakukan dibacakan kali yang kedua sekarang,

Tuan Yang di-Pertua, saya mengemukakan rang undang-undang mengenai cadangan pindaan kepada Akta Penerbangan Awam 1969. Untuk makluman Tuan Yang di-Pertua, beberapa tindakan telah diambil dalam usaha untuk memperbadankan Jabatan Penerbangan Awam. Ini termasuk kajian-kajian mengenai struktur kewangan, kedudukan kakitangan dan aspek perundangan.

Berhubung dengan aspek perundangan, adalah didapati Akta Penerbangan Awam 1969 tidak begitu

lengkap mengenai beberapa aspek dalam konteks memperbadankan lapangan-terbang. Secara umumnya, pindaan-pindaan yang dicadangkan adalah uniuik menetapkan tugas, peranan DCA sebagai badan kawalselia, dengan izin, regulatory body. Di samping itu beberapa peruntukan baru berkaitan dengan pelesenan, pemeriksaan dan pengawalan padang terbang, caj-caj dan bayaran, tarikh pemindahan harta DCA kepada syarikat pengendali, hukuman-hukuman yang boleh dikenakan ke atas syarikat juga diadakan. Antara perbekalan-perbekalan penting yang dicadangkan adalah seperti berikut:

- (1) menetapkan peranan dan tugas Ketua Pengarah Jabatan Penerbangan Awam sebagai pihak berkuasa di dalam hal-hal kawalselia teknikal dan ekonomi;
- (2) peruntukan baru dalam Akta mengenai pelesenan, pemeriksaan dan pengawalan padang terbang demi keselamatan penerbangan awam;
- (3) peruntukan baru untuk membolehkan Menteri Pengangkutan membuat peruntukan-peruntukan yang menetapkan caj-caj dan fee-fee bagi perkhidmatan-perkhidmatan yang disediakan di lapangan-lapangan terbang dan pengutipan caj-caj dan fee-fee berkaitan;
- (4) kuasa Menicn mengeluarkan lesen untuk tujuan membina, menyelenggara dan mengendalikan lapangan-lapangan terbang;
- (5) peruntukan baru untuk menetapkan tarikh pemindahan harta-harta Jabatan Penerbangan Awam yang ditetapkan, dengan izin, specified kepada syarikat pengendali;
- (6) peruntukan baru untuk membolehkan DCA mengutip pendapatan dari syarikat

pengendali akibat daripada pemberian lesen dan perkhidmatan tertentu yang diberi oleh DCA;

- (7) peruntukan baru untuk membolehkan Menteri Pengangkutan memberi lesen kepada sesuatu syarikat yang dinamakan oleh Kerajaan untuk mengusahakan apa-apa perkhidmatan di lapangan-lapangan terbang yang ditetapkan. Dalam lesen berkenaan tempoh lesen, fee tahunan, tugas-tugas tertentu syarikat itu dan apa-apa terma dan syarat yang didapati sesuai oleh Menteri Pengangkutan akan dikenakan;
- (8) peruntukan baru yang memberi kuasa kepada syarikat pelesen untuk memungut caj-caj dan fee-fee yang ditetapkan oleh Menteri Pengangkutan;
- (9) peruntukan baru untuk memperuntukkan cara serta garispanduan di mana syarikat pengendali boleh mengemukakan permohonan dalam bentuk memorandum untuk mengubahsuai kadar caj yang sedia ada dan prosedur pertimbangan permohonan itu oleh Menteri Pengangkutan;
- (10) peruntukan baru mengkehendaki Menteri Pengangkutan untuk membuat peraturan-peraturan mengenai perubahan pada caj-caj dan fee-fee jika beliau meluluskan permohonan syarikat pelesen itu;
- (11) peruntukan baru menyatakan tugas dan tanggungjawab syarikat pengendali terhadap piawai keselamatan dan operasi yang ditetapkan oleh Ketua Pengarah Penerbangan Awam;
- (12) peruntukan baru mengenai penalti am bagi kesalahan-

kesalahan yang dilakukan oleh syarikat berlesen di mana kesalahan-kesalahan itu tiada penalti yang nyata, dengan izin, specified;

- (13) peruntukan baru untuk memberi kuasa kepada Ketua Pengarah untuk membuat pemeriksaan ke atas premis, bangunan serta kemudahan-kemudahan di lapangan-lapangan terbang yang dikendalikan oleh syarikat berlesen de.ni kepentingan penerbangan awam;
- (14) peruntukan yang memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk menggantung atau membatalkan lesen apabila syarat-syarat lesen tidak dipatuhi oleh syarikat berlesen. Bagaimanapun, syarikat berlesen itu boleh membuat representasi kepada cadangan pembatalan lesen berkenaan;
- (15) peruntukan yang memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk menggantung atau membatalkan lesen apabila mana-mana peruntukan Akta atau peraturan tidak dipatuhi oleh syarikat pengendali sekiranya didapati bahawa kepatuhan itu adalah serius sifatnya. Namun demikian, peluang adalah diberi kepada syarikat berkenaan untuk membuat representasi terhadap cadangan pembatalan lesen berkaitan;
- (16) peruntukan yang memberi kuasa khas kepada Yang di-Pertuan Agong dalam apa-apa darurat awam atau demi kepentingan keselamatan awam untuk memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan menggantung lesen syarikat pengendali dan mengambil milikan sementara mana-mana lapangan terbang. Dalam keadaan sedemikian syarikat pengendali akan diberi kompensasi kewangan yang munasabah; dan

- (17) peruntukan baru yang membolehkan peraturan-peraturan di mana diadakan terhadap kegunaan tanah-tanah di Pulau Pinang dan Melaka di antara Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan-kerajaan Negeri dan syarikat pengendali.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Belia dan Sukan (Cik Teng Gaik Kwan): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta PenerbanganAwam 1969dibacakankali kedua sekarang dan terbuka unluk dibahas. Ya, Pasir Pinji.

3.00ptg.

Tuan Kerk Kim Hock (Pasir Pinji): Tuan Yang di-Pertua, mengikut Anggaran Kewangan Jabatan Penerbangan Tahun 1991, Jabatan ini ialah mengalami kerugian yang berterusan dan kerugian terkumpul bagi Jabatan ini pada tahun 1989 adalah sebanyak \$381.67 juta. Adakah keadaan yang membimbangkan ini telah menyebabkan pihak Kerajaan untuk menswastakan lapangan-lapangan terbang di negara kita?

Tuan Yang di-Pertua, secara prinsip, penswastaan adalah satu konsep yang baik dan yang boleh menguntungkan rakyat. Ia boleh memastikan satu pengurusan yang efektif dan efisien serta perkhidmatan yang bermutu tinggi. Pengurusan swasta yang lebih business minded, dengan izin, tanpa hatangan-halangan birokrasi boleh dapat memberi perkhidmatan yang lebih sensitif dan responsif terhadap keperluan masyarakat.

Tuan Yang di-Pertua, akan tetapi, apa yang boleh berlaku tidak semestinya berlaku. Sebuah syarikat swasta yang tidak mempunyai, dengan izin, basic and necessary conditions tidak akan mencapai pengurusan efektif dan perkhidmatan bermutu tinggi tanpa mengenakan bayaran yang tinggi ke atas pihak pengguna. Dalam hal penswastaan lapangan terbang, terutama sekali lagi lapangan-lapangan terbang domestik, satah satu basic conditions, dengan izin, yang dimaksudkan adalah jumlah penumpang dan penggunaan terminal yang mencukupi.

Tuan Yang di-Pertua, bagi syarikat swasta untuk memperolehi pendapatan yang memadai, jumlah penumpang dan penggunaan terminal mestilah tinggi. Dalam aspek ini, lapangan-lapangan terbang antarabangsa seperti Subang, Kuala Lumpur dan Pulau Pinang tidak menimbulkan apa-apa masalah, akan tetapi bagi lapangan-lapangan terbang domestik seperti Ipoh dan lain-lain, jumlah penumpang dan penggunaan terminal mungkin tidak mencukupi dari segi economic viability, dengan izin.

Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya, pada kini kebanyakan lapangan-lapangan terbang mengalami kerugian oleh kerana jumlah pendapatan adalah rendah, maka tentulah pihak swasta terpaksa menaikkan caj-caj dan fees. Ini bermakna kerugian yang dahulunya dipikul oleh Jabatan Penerbangan Awam, kini terpaksa ditanggung oleh pihak pengguna secara langsung, Ini bermakna kerugian bagi pihak pengguna.

Tuan Yang di-Pertua, walaupun Rang Undang-undang yang dibentangkan mempunyai proviso di mana Kerajaan masih dapat mengawal ketat ke atas syarikat berlesen, dalam aspek-aspek mustahak seperti aspek-aspek melibatkan caj-caj dan fees, saya khuatir bahawa walaupun Menteri mempunyai kuasa untuk menolak cadangan-

cadangan bagi menaikkan caj-caj dan fees, dengan izin, his hands are tied and his choice is only Hobson's choice when he comes to practical consideration of economic viability for the privatised companies.

Tuan Yang di-Pertua, sekiranya syarikat swasta tidak diberikan kenaikan caj dan fees, akankah syarikat swasta memberi perhatian yang penuh terhadap aspek-aspek lain seperti aspek keselamatan? Umum mengetahui sistem keselamatan yang diamalkan di lapangan-lapangan terbang sekarang adalah mematuhi dan sentiasa mengikut segala kehendak-kehendak yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa atau ICAO, akan tetapi, seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan, berikunya kejadian pada 26hb Mac tahun ini di mana pesawat SQ 117 dirampas telah menunjukkan bahawa tindakan perlu diambil untuk menambah atau mengganti alat-alat keselamatan yang sedia ada dengan alat-alat keselamatan yang lebih moden bagi menyesuaikan dengan perkembangan teknologi semasa. Mampukah syarikat swasta bagi lapangan-lapangan domestik memberi priority kepada keperluan ini?

Tuan Yang di-Pertua, mengikut satu jawapan yang diberikan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan di Dewan yang mulia ini, bagi tempoh Januari 1990 hingga Mei 1991, terdapat sebanyak 32 pembatalan penerbangan dan 348 kes kelewatan penerbangan yang berlaku di Lapangan Terbang Sultan Azlan Shah Ipoh. Bagaimanakah syarikat swasta bagi lapangan terbang domestik ini dapat menyelesaikan masalah ini tanpa mengenakan caj-caj yang akan merugikan pihak pengguna apabila ia terpaksa memperolehi alat-alat yang lebih moden dan dengan izin, sophisticated.

Tuan Yang di-Pertua, tidak hairanlah Lapangan Terbang Antarabangsa Subang yang mempunyai penumpang dan penggunaan terminal yang tinggi akan menjadi rebusan pihak swasta yang berminat. Adalah wajar bahawa syarikat berlesen yang mengambilalih Lapangan Terbang Subang ini haruslah juga diwajibkan menanggung obligasi masyarakatnya scpcru Syarikat Telekom Malaysia Berhad diwajibkan untuk memberi perkhidmatan kepada penduduk-penduduk di luar bandar walaupun perkhidmatan ini tidak menguntungkannya.

Akhir sekali Tuan Yang di-Pertua, penswastaan tidak haruslah dijadikan sebagai satu skim cepat kaya bagi syarikat-syarikat atau individu-individu yang mempunyai pengaruh politik atau perhubungan rapat dengan Kerajaan. Dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, privatisation boleh menguntungkan negara, tetapi piratisation boleh merugikan rakyat. Sekian, terima kasih. (Tepuk)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Pasir Mas.

3.06ptg.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali (Pasir Mas): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk menyokong Akta untuk meminda Akta Penerbangan Awam Tahun 1969 sepertimana yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan.

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya niat dan tujuan Akta ini dipinda ialah untuk menyelaraskan tugas-tugas Jabatan Penerbangan Awam sesudah ianya diswastakan dan tujuan-tujuan jelas di dalam Akta ini seperti diterangkan dalam Huraian kepada Akta yang telah dibentangkan ini. Cuma saya ingin menarik perhatian beberapa perkara daripada pihak Kementerian Pengangkutan, antara lain harapan kita ialah apabila ianya diswastakan nanti,

bukan sahaja dari segi kawalan keselamatan, tetapi juga dari segi mutu perkhidmatan lapangan terbang kita di seluruh negara akan lebih bertambah baik.

Untuk tujuan itulah sayapercaya Akta ini dikemukakan. Kita tidak ragu-ragu lagi bahawasanya selepas ini prestasi yang ada di lapangan terbang kita di seluruh negara akan bcr tambah lebih cemerlang lagi. Cuma satu perkara yang saya hendak bangkitkan dahulu ialah mengenai pengurusan Lapangan Terbang di Subang. Walaupun ianya sekarang ini di Terminal Satu bagi tujuan untuk pengangkutan kapalterbang di peringkat antarabangsa, tetapi kita dapati banyak lagi boleh diperbaiki, boleh ditingkatkan lagi dari segi mutu perkhidmatannya. Antara lain, dari segi kesesakan di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang di waktu peak hours, dengan izin, kita dapati masih nampak dalam keadaan yang bertaburan terlalu ramai di lobi lapangan terbang sehinggakan urusan untuk check-in, dengan izin, kita kadang-kadang dapati agak kelam-kabut.

Maka, sebab itu saya berharap suasana di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang bukan sahaja ianya cantik di dalam, tetapi di luar juga cantik. Seperti kemudahan tempat-tempat duduk bagi penumpang-penumpang. Kita lihat sekarang ini semua kemudahan dibuat di dalam, tetapi di luar didapati kerusinya tidak banyak. Ramai mereka yang mengunjung Lapangan Terbang Subang terpaksa berdiri walaupun ada kerusi di luar dan kerusi di luar pula tak secantik kerusi di dalam. Saya percaya dalam dan luar semuanya penting supaya lapangan terbang kita ini indah di dalam, indah juga di luar sebab di waktu kita hendak check-in ataupun penumpang sampai keluar, mereka juga dapat melihat keindahan lapangan terbang kita dan tidak semata-mata di dalam kawasan tempat menunggu. Ini saya percaya satu perkara yang penting. Begitu juga lapangan terbang di peringkat domestik di negeri-negeri.

Perkara yang kedua, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin bertanya kepada Timbalan Menteri Pengangkutan, apakah sudah jadi dengan cadangan untuk meningkatkan taraf Lapangan Terbang Pengkalan Chepa Kelantan-Lapangan Terhang Sultan Ismail Putra Kelantan, yang sudah tertangguh banyak tahun dahulu, yang ada cadangannya untuk dibina lapangan terbang baru dan sudah pun satu peringkat dahulu diluluskan, tetapi sampai sekarang ini saya dapati bclum ada apa-apa kemajuan.

Yang ketiga, saya ingin bertanya mengenai dengan kedudukan Lapangan Terbang Sultan Abdul Halim Shah di Kedah, yang saya dapati terbengkalai begitu lama. Saya ingin tahu syarikat manakah yang mengendali kerja-kerja pengubahsuaian dan berapa syarikat sudah berubah tangan dan beralih tangan kerana sampai sekarang ini pun saya tengok belum lagi selesai, malah di luar lapangan terbang, dalam kawasan lapangan terbang dalam suasana kerja-kerja kontrak itu dibuat, lalang-lalang dan rumput, kayu-kayu bertaburan. Saya rasa ini tidak sesuai dengan imej yang kita hendak tonjolkan sekarang ini. Walaupun kerja-kerja pembinaan sedang dijalankan di mana-mana sahaja lapangan terbang, tetapi dari segi kebersihan mestilah diambil-kira, mestilah diawasi. Jangan kita tunggu sampai lapangan terbang itu siap.

Sebab walau macam mana pun pengubahsuaian itu dibuat, keluar masuk kapalterbang setiap hari berlaku. Jadi kalau pelancong-pelancong datang dan apabila mereka turun ke lapangan terbang, sebelum mereka selesai keluar daripada lapanganterbang mereka dapat melihatdi tepi-tepi padang itu ada kayu, ada batu, lalang dan sebagainya dan saya percaya ini tidak memberi imej yang baik kepada Jabatan Penerbangan Awam ini dan tidaklah sebagaimana yang kita kehendaki.

Sebab itu saya percaya apabila pihak swasta mengambilalih perkara-perkara seperi ini mesti dipentingkan dahulu selain daripada keselamatan. Soal-soal keselamatan memang perkara ini tidak dipertikaikan lagi kerana perkara-perkara seperti ini sudah pun dibangkitkan dalam Dewan yang mulia ini bebcrapa kali apabila berlaku rampasan kapalterbang dahulu, peristiwa SQ 117 baru-baru ini, yang memerlukan tindakan dan peraturan yang lebih tegas. Tetapi kita juga mesti turut bekerjasama, tidak kira rakyat biasa, tidak kira VIP dan sebagainya iaitu supaya semua orang ini mesti mengikuti peraturan yang biasa. Kena semak, kena checklah. Maksudnya kena periksa keselamatan sebelum menaiki kapalterbang. Tidak ada sesiapa yang dikecualikan, tinggal lagi memang kita perlu kepada alat-alat keselamatan yang lebih moden. Tetapi kalaupun kita ada alat-alat keselamatan lebih moden sekarang ini, Tuan Yang di-Pertua, seperti peristiwa perampasan kapalterbang juga satu kerja yang sudah pun begitu canggih. Kadang-kadang walaupun begitu baik kiii mengadakan keselamatan tetapi jika kita tidak awasi dari segi human factor, yang saya pentingkan ialah human factor iaitu alen, kesedaran dan kewibawaan pegawai-pegawai keselamatan itu.

Kalaupun ada alat-alat yang moden kita beli dengan mahal, kita letak di situ untuk periksa tetapi kalau orang yang jaga itu tidur macam mana? Kalau orang yang jaga itu lalai macam mana? Maka alat-alat yang kita beli beratus juta pun tidak akan bermanfaat. Bererli latihan kepada pegawai-pegawai keselamatan lebih dipentingkan lagi selain daripada alat-alat keselamatan. Sebab saya percaya kalau kakitangan keselamatan ini dilatih supaya ianya bermutu tinggi dan kalau perlu dihantar ke luar negeri untuk mendapat latihan yang lebih baik, maka harus digalakkan supaya mereka ini dalam keadaan berwaspada dan cekap di sepanjang masa. Tidak seperti yang kita lihat sekarang ini ada waktu-waktu

nampaknya bersemangat, sebab dari pengalaman saya, Tuan Yang di-Pertua, apabila masuk lapangan terbang sewaktu check itu digunakan alat itu sampai tiga empat kali, depan belakangnya dicheck. Ada juga waktu saya masuk dia tidak ada check pun, jalan sahaja. Jadi saya tengok tidak consistent.

Jadi, bagaimana kalau hal ini berlaku di waktu ada niat mereka yang tidak bertanggungjawab untuk menimbulkan kekecohan ataupun masalah di lapangan terbang. Bererti dia mesti standard, sepanjang masa urusan keselamatan ini, tidak ada waktu atau musim. Apabila kita dengar ada rampasan kapal terbang berlaku maka dalam tempoh seminggu itu berderet, beratur kita hendak check keselamatan. Lepas seminggu itu dia relax, balik macam dulu pula. Jangan waktu berlaku sahaja satu peristiwa baru kita serius tetapi dia mesti consistent dari segi keselamatan di lapangan terbang ini. Ini dari segi perhalian saya kerana sentiasa juga guna telapi setakat dalam negeri ini sahaja, Tuan Yang di-Pertua. Luar negeri tidak adalah. Tetapi setakat dalam negeri, ulang-alik ke Kelantan saya ada sekali-sekala pengalaman seumpama ini yang saya kira mutu dari segi kakitangan keselamatan ini mestilah dipertingkatkan. Dan ini tanggungjawab pihak swasta, syarikat yang akan diberi nanti untuk mengendalikan lapangan terbang.

Jadi, jangan mereka ini duduk fikir soal keuntungan sahaja sehingga lupa kepada tanggungjawab-tanggungjawab yang lebih penting ini di waktu mengendali lapangan terbang ini nanti.

Itu sahaja, Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Klang.

3.13 ptg.

Tuan Fong Kui Lun (Klang): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk

membahaskan Rang Undang-undang Penerbangan Awam (Pindaan) yang bertujuan aniaranya lain untuk memperkemas tugas dan tanggungjawab Ketua Pengarah Penerbangan di samping mengadakan peruntukan bagi memudahkan kerja-kerja penswasaan lapangan terbang.

Bagi saya pindaan ini memberi kuasa yang lebih ketat kepada Ketua Pengarah ekoran peristiwa rampasan pesawat Singapore Airline SQ 117 yang berlaku tidak lama dahulu.

Keadaan boleh berlaku kerana petugas-petugas di Lapangan terbang Antarabangsa Subang tidak menyedari kehadiran mereka kerana sistem kawalan dan penguatkuasaan selama ini berkeadaan lemah. Akibatnya pegganas-peggnas mudah bergerak dan mcnaiki pesawat-pesawat. Selepas itu kita menyaksikan berbagai pihak memperkatakan kelemahan sistem yang ada.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mencadangkan supaya dijalankan sistem pemeriksaan badan penumpang (body checking), ke atas semua penumpang termasuk orang-orang kenamaan. Apa yang berlaku sekarang orang kenamaan atau pihak yang menggunakan nama orang kenamaan mudah melintasi halangan Imigresen sedangkan penumpang biasa akan tersangkut jika pemeriksaan betul-belul dibuat.

Tuan Yang di-Pertua, di samping itu saya ingin membangkitkan masalah lapangan terbang antarabangsa kedua sepertimana yang dilaporkan bahawa lapangan terbang antarabangsa kedua ada ura-ura akan dibina dalam negeri Selangor. Banyak tempat telah dicadangkan telapi tapak yang tepat masih belum diputuskan oleh Kabinet. Saya ingin mencadangkan supaya lapangan terbang antarabangsa kedua dibina di Pulau Carey. Tapak tersebut jauh dari gangguan dan jalan perhubungan boleh dibina di tempat tersebut menerusi lebuh raya baru.

Tuan Yang di-Pertua, pembinaan lapangan terbang antarabangsa di Pulau Carey boleh dipandang sebagai lapangan terbang berkembar dengan Lapangan terbang Antarabangsa Subang.

Tuan Yang di-Pertua, satu hal lagi yang sedang hangat dibahaskan oleh orangramai ialah harga tambang yang melambung tinggi oleh MAS sedangkan syarikat-syarikat lain tidak sedemikian, Keadaan ini berlaku contohnya orang-orang Islam yang pergi menunaikan fardu Haji ke destinasi yang lain, mengapa syarikat penerbangan lain boleh mengcnakan harga yang rendah tetapi MAS mengenakan harga tambang yang tinggi.

Satu-satu yang menarik dalam Rang Undang-undang ini apabila Kerajaan memperkenalkan

Dr Haji Jamaluddin bin Haji Jarjis: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, nanti sekejap. Rompin bangun. Hendak apa?

Tuan Fong Kui Lun: Tidak beri. Tidak beri.

Dr Haji Jamaluddin bin Haji Jarjis: Sedikit sahaja.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Dia tidak beri.

Dr Haji Jamaluddin bin Haji Jarjis: Hendak tanya sahaja kenapa dia, adakah dia berhajat untuk tukar ke agama Islam dan adakah dia berhajat hendak naik Haji?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Rompin, sila duduk ya.

Tuan Fong Kui Lun: Peruntukan seksyen yang berkaitan dengan perkhidmatan di bawah seksyen 24A Pasal 10 Rang Undang-undang, hasrat Kerajaan lebih didorong untuk menjadikan bidang penerbangan satu-satu yang menguntungkan.

Tidak lama dulu Timbalan Menteri Pengangkutan ada menyebutkan dalam Dewan yang mulia ini tentang kerugian yang dialami oleh banyak pihak berkuasa lapangan terbang kerana kos penyelenggaraan yang tinggi berbanding dengan hasil.

Tuan Yang di-Pertua, jika Kerajaan berbuat demikian hendaklah dipastikan bahawa langkah penswastaan akan menguniungkan banyak pihak bukan dibolot oleh satu-satu golongan elit penerbangan sahaja. Tender terbuka wajarlah dikeluarkan untuk memberi peluang banyak pihak kerana banyak aduan didengar bahawa Kerajaan memilih kasih dalam meneruskan projek penswastaan kepada sesebuah syarikat.

Tuan Yang di-Pertua, cadangan Kerajaan untuk memisahkan bidang penerbangan komersil dalam dan luar negara supaya diuruskan oleh syarikat-syarikat yang berbeza, mempunyai kecenderungan bahawa syarikat penerbangan dalam negeri yang ada sekarang berpeluang besar menguasai laluan ataupun tidak menghadapi laluan sukar. Ini bererti pihak lain yang berminat tidak akan berpeluang mendapatkannya. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tanjong.

3.20 ptg.

Tuan Lim Kit Siang (Tanjong): Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang di hadapan kita ialah bertujuan, antara lain, untuk menswastakan perkhidmatan-perkhidmatan lapangan terbang dan penerbangan. Sungguhpun pihak Kerajaan mengatakan bahawa penswastaan akan membawa satu hakikat di mana kecekapan akan meningkat, tetapi itu bukanlah satu, dengan izin, inevitable result. Oleh kerana kiia ada conioh-contoh yang banyak di mana penswastaan tidak berjaya untuk meningkatkan perkhidmatan-perkhidmatan, sebaliknya perkhidmatan-perkhidmatan lebih merosot dan ini boleh dilihat daripada

seluruh negara, khasnya dalam penswastan perkhidmatan pengutipan sampah oleh Kerajaan-kerajaan Tempatan di mana rungutan, sunguian rakyat, penduduk-penduduk Kerajaan Tempatan begitu banyak bahawa sampah sarap tidak dibersihkan, bukan sahaja di satu tempat tetapi di seluruh negara, di Ngeri Pulau Pinang, di Prai di mana sekarang ada pilihanraya kecil.

Sungguhpun baru-baru ini semua kakitangan Kerajaan Tempatan pergi ke Prai untuk membuang sampah dan mengakibatkan kawasan-kawasan di lain tempat di Seberang Perai diabaikan, dicuainya. Inilah mainan politik. Penswastan pun digunakan sebagai alat politik. Itulah sangat malangnya.

Mengenai perkhidmatan lapangan-lapanganterbang, saya mahu tahu apa peruntukan yang ada yang boleh menjamin bahawa prestasi dan kecekapan akan lebih baik? Semalam apabila saya datang ke Kuala Lumpur oleh kerana dalam dua minggu ini hari-hari saya berulang-alik, pagi datang ke Parlimen, petang pergi ke Prai oleh kerana Menteri-menteri semua pergi Prai, Perdana Menteri pun pergi Prai, Timbalan Perdana Menteri pun pergi Prai, hari ini pergi Prai, semua Menteri tidak mahu menjalankan tugas kerana pergi Prai. Ini adalah kecuaiannya yang besar sekali. Tengok! mana ada Menteri? Sana seorang Timbalan Menteri sahaja, (*Ketawa*) bukan Menteri penuh.

Semalam bila saya balik daripada Pulau Pinang—MH 319 antara Pulau Pinang ke K.L. 40 minit flight tetapi untuk turun (disembarkation) lebih daripada setengah jam. Ada saksi, Yang Berhormat dari Petaling Jaya.

Beberapa Ahli: Ho! ho! ho!

Tuan Lim Kit Siang: Apa kecekapan ini? Ho! ho! ho! Itu bukan binatang. Apa ho! ho! ho! Flight journey 40 minit tetapi turun daripada kapalterbang keluar ke Terminal Dua lebih daripada setengah jam. Apa kecekapan ini? Itulah standard Barisan Nasional, mungkin. Sebab itu

mereka sangat suka. Apa guna naik kapalterbang MAS 40 minit kalau mahu turun lebih daripada setengah jam. Kenapa ada berlaku semacam itu? Apabila turun daripada kapalterbang naik bas oleh kerana singgah di Terminal Satu mahu pergi ke Terminal Dua ada traffic light—ada traffic jam dalam Subang Airport, bukan di luar—di dalam di mana ada kapalterbang-kapalterbang—bukan ada kenderaan kereta—ada traffic light merah 20 minit, tidak mahu berubah. Apa ini?

Tuan Yang di-Pertua, dengan izin, it is nonsense and ridiculous. Orang tidak faham, janganlah cakap Inggeris.

Seorang Ahli: Berlagak.

Tuan Lim Kit Siang: Ya, kalau mahu bercakap berdiri, saya beri jalan. Jangan jadi pengecut.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, teruskan sahaja.

Tuan Lim Kit Siang: Ya, mereka mahu provoke, saya bagi chance kepada mereka.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tiada sesiapa yang bangun.

Tuan Lim Kit Siang: Diam-diam sahaja duduk, apa guna?

Beberapa Ahli: Duduk!

Tuan Lim Kit Siang: Saya harap bahawa pihak yang bertanggungjawab apabila khasnya perkhidmatan penerbangan diswastakan adalah peruntukan di mana perkara semacam apa yang beriak. . . ah! lagi seorang Timbalan Menteri balik daripada Prai. (*Ketawa*) Semalam kita jumpa di airport, kita tahu semua pergi sana.

Dato' Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Tiada kerja lainkah dia ini.

Tuan Lim Kit Siang: Yalah.....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, jangan berdialog di sini.

Tuan Lim Kit Siang: Ya, ya. Setengah daripada Kerajaan di Prailah.

Seorang Ahli: Why? You are so scared?

Tuan Lim Kit Siang: Not scared, that is why I came back.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, saya mengingatkan jangan berdialog. Teruskan Yang Berhormat dari Tanjong.

Tuan Lim Kit Siang: Kalau sekarang apabila perkhidmatan penerbangan di bawah tanggungjawab DCA pun berlaku perkara-perkara yang begitu luar biasa di mana flight 40 minit, mahu turun lebih daripada setengah jam, apa safeguard, apa peruntukan yang ada yang bolch memastikan bahawa satu perkhidmatan yang lebih cekap? Saya harap bahawa Yang Berhormat Timbalan Menteri dalam perkara yang saya ada bangkitkan mengadakan satu siasatan supaya perkara ini tidak berlaku lagi. Habis journey 40 minit, lebih 30 minit turun, traffic jam dalam airport di mana sepatutnya tidak ada traffic jam.

Kedua, mengenai perkhidmatan airport khususnya untuk semua penumpang-penumpang. Apabila ada kelewatan atau apa-apa dalam sesuatu penerbangan, jarang sekali satu pengumuman dibuat supaya semua penumpang bolch tahu lebih awal apa yang berlaku. Mereka tunggu-tunggu flight 5.30, tunggu sampai 5.40 barulah ada pengumuman. Oh! ada kelewatan. Ini bukan kecekapan, ini adalah tidak kecekapan. Tentu lebih awal daripada 5.30 sudah tahu ada kelewatan, siang-siang buat pengumuman. Kenapa begitu sukar? Adakah itu tradisi Barisan Nasional tidak mahu siang-siang memberi perkhidmatan yang lebih baik? Itu adakah sikap service-oriented ataupun tidak service-oriented? Adakah penswastan perkhidmatan ini lebih

service-oriented? Saya tidak begitu yakin akan lebih service-oriented. Ada banyak masalah di banyak airport di negara kita seperti airport di Negeri Pulau Pinang, tentulah VIP-VIP semacam Yang Berhormat Timbalan Menteri Tanah yang baru balik daripada Prai tidak akan menghadapi masalah semacam itu, bila sampai kereta VIP sudah menunggu, kereta VIP Pulau Pinang datang untuk membawa Yang Berhormat Timbalan Menteri turun ke Prai. Itu salah guna kuasa, tahu? Yang Berhormat Timbalan Menteri pergi ke Prai untuk kempen, bukan untuk tujuan Kerajaan. Itu salah guna kuasa.

Seorang Ahli: Mana tahu?

Tuan Lim Kit Siang: Saya tahu. Malam apa kerja? Ada kerja malamkah? (Ketawa) Oh! ada kerja malam, khas pergi malam balik hari ini. Apakerja itu? Cakap. (Ketawa)

Dato' Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Tuan Yang di-Pertua, saya tidak kuasa hendak ambil bahagian, tinggal lagi Yang Berhormat nampak saya pergi sahaja, yang dia agak saya pergi Prai. Saya akuilah saya pergi Prai hendak lawan you, fasal apa yang hendak takut?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Timbalan Menteri, apa penjelasan yang hendak diminta itu.

Dato' Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Ini penjelasanlah. (Ketawa)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ini kenyataan, bukan penjelasan.

Dato' Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Lagi pun sebelah pagi ini saya buat kerja, macam mana Yang Berhormat tahu?

Tuan Lim Kit Siang: Itulah Yang Berhormat Timbalan Menteri sudah mengakui dia sudah salahguna kuasa. Saya bagi chance pada dia beritahu Dewan yang mulia ini apa kerja dia pergi

Pulau Pinang untuk malam itu. Dia pergi Prai, dia sendiri mengakui. Saya tidak takut, hari-hari pun dalam saya tidak takut, Perdana Menteri datang pun saya tidak takut, Timbalan Perdana Menteri datang pun saya tidak takut. Tetapi masalahnya ialah Menteri-menteri, Timbalan-timbalan Menteri pergi kempen untuk parti politik, salahguna kuasa, salahguna kemudahan. Itu satu contoh, menggunakan kereta VIP, kereta Kerajaan Negeri Pulau Pinang, tetapi penumpang-penumpang yang biasa mahu letak kereta di car park, car park tidak cukup, cari sini, cari sana—tidak cukup tempat untuk letak kereta di Airport negeri Pulau Pinang.

Dato' Alias bin Md. Ali: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Tanjong, Hulu Terengganu bangun. Hendak beri jalan atau tidak?

Dato' Alias bin Md. Ali: Hendak beri jalan?

Tuan Lim Kit Siang: Oh! tahu mengenai "kerja malam" Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Hendak beri jalan atau tidak?

Dato' Alias bin Md. Ali: Hendak beri jalan tidak?

Tuan Lim Kit Siang: Boleh, boleh jalan.

Dato' Alias bin Md. Ali: Sama ada Yang Berhormat dari Tanjong

Seorang Ahli: Boo!

Tuan Lim Kit Siang: Semacam dalam Zoo!

Beberapa Ahli: Boo!

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, kalau hendak beri jalan, beri dia cakap ya.

Dato' Alias bin Md. Ali: Adakah Yang Berhormat itu sedar bahawa kerana Timbalan Menteri dan Menteri Kerajaan Barisan Nasional rajin pergi merata-rata tempat masuk kampung keluar kampung, itu menunjukkan kecekapan Kerajaan Barisan Nasional dan Menteri-menten kita tidak duduk di pejabat sahaja. Dan kalau mereka pergi ke mana-mana apa peduli Yang Berhormat dari Tanjong?

Tuan Lim Kit Siang: Terima kasihlah, tetapi malangnya dia ampu-ampu pun tidak dapat pangkat, Setiausaha Parlimen tidak dapat, Timbalan Menteri tidak dapat, turunkan pangkat.

Dato' Alias bin Md. Ali: Saya object.

Tuan Lim Kit Siang: Object tidak apa, saya teruskan, saya repeat, you object, saya ulang.

Dato' Alias bin Md. Ali: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Hulu Terengganu bangun atas apa?

Dato' Alias bin Md. Ali: Saya object.

Tuan Lim Kit Siang: Dia object, saya ulang, lagi mahu object?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat dari Tanjong diingatkan.

Tuan Lim Kit Siang: Baik.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): ...teruskan ucapan.

Tuan Lim Kit Siang: Dan point saya ialah Menteri-menteri, Timbalan-timbalan Menteri tidak faham masalah rakyat. *(Disampuk)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat sekalian, bertenang ya. *(Disampuk)* Yang Berhormat-Yang Berhormat sekalian, diingatkan jangan berdialog dan patuhi tertib.

Tuan Lim Kit Siang: Tidak laham...
...

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tanjong teruskan.

Tuan Lim Kit Siang: Tidak faham bahawa kemudahan-kemudahan yang cukup, mereka tidak faham mereka dapat kemudahan-kemudahan VIP, tetapi salahguna kuasa, pergi malam, kerja-balik, tidak tahu apa kerja malam.

Setiausaha Parlimen di Jabatan Perdana Menteri (Tuan Othman bin Abdul): Baliklah.

Tuan Lim Kit Siang: Ha! apa kerja malam itu?

Tuan Othman bin Abdul: Bodoh!

Tuan Lim Kit Siang: Orang yang lebih bodoh di sana. . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat diingatkan, perkataan "bodoh" itu unparliamentary dan saya menegah... .

Tuan Lim Kit Siang: Tarik balik.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): . . . perkataan ini digunakan.

Tuan Othman bin Abdul: Kalau bodoh memang bodoh. (*Disampuk*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Setiausaha Parlimen, sila duduk dan tertib! Tanjong teruskan.

Tuan Lim Kit Siang: Dia kata "bodoh" bukan? Akui, boleh minta dia tarik balik, dia sendiri akui.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Nanti dahulu, saya akan buat satu keputusan.

Tuan Othman bin Abdul: Memang bodoh! (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Setiausaha Parlimen, sila tarik balik perkataan "bodoh" yang saya dengar tadi.

Tuan Othman bin Abdul: Saya tarik balik perkataan "bodoh"—memang bodoh.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tarik balik tanpa sebarang ulasan.

Tuan Othman bin Abdul: Saya tarik balik perkataan "memang bodoh".

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Tanpa sebarang ulasan. Tanjong teruskan.

Tuan Lim Kit Siang: Dia belum tarik balik, dia kata lagi "memang bodoh"... .

Tuan Othman bin Abdul: Tidakada.

Tuan Lim Kit Siang: Saya dengar dan kita lihat perangai beliau.

Tuan Othman bin Abdul: Saya hendak cakap apa dia peduli. Bodoh!

Tuan Lim Kit Siang: Tengok itu apa tatatertib ini?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Saya berharap Yang Berhormat-Yang Berhormat sekalian dari kedua-dua pihak bila menyebut sesuatu itu kenajaga kedudukan masing-masing supaya setimpal dengan gelaran Ahli Yang Berhormat. Tanjong teruskan.

Tuan Lim Kit Siang: Bukan sahaja Menieri-menteri, Timbalan-timbalan Menteri salahguna kuasa kemudahan-kemudahan VIP, mereka salahguna kedudukan dalam Dewan yang mulia ini, sampai Kerusi pun marah. (*Ketawa*)

Saya ingin sebut contoh car park di Lapangan terbang di Pulau Pinang—tidak cukup. Kenapa DCA tidak ada foresight, sekarang jam di sana—susah

dan saya percaya di semua Airport seperti di Penang, Ipoh, Subang dan saya percaya di Kuala Terengganu, sungguhpun orang daripada Terengganu tidak mahu bangkit perkara semacam ini takut tidak boleh ampu lagi, Kelantan semua ada masalah-masalah, oleh kerana ketidakcekapan pihak-pihak yang berkuasa, dengan penswastan kita boleh komplek.

Sekarang Kerajaan masih bertanggungjawab, kita komplek pun Kerajaan tidak mahu hirau. Kalau sekarang ada satu badan swasta yang bertanggungjawab, ada komplek lagi, akan lebih tidak responsif. Dengan sebab itu saya harap bahawa sebelum penswastan perkhidmatan-perkhidmatan Airport diadakan, satu rancangan satu skim boleh diadakan supaya komplek-komplek dari orang ramai boleh diambil perhatian yang serius, bukan secara berpura-pura sahaja bahawa komplek dilayani, tetapi hendaklah diikuti dengan tindakan untuk mengatasi semua komplek-komplek tersebut. Terima kasih,

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan OngTeeKeat): Arau.

3.37ptg.

Tuan Shahidan bin Kassim (Arau): Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyokong Rang Undang-undang ini iaitu berhubung dengan meminda Akta Penerbangan Awam 1969.

Tuan Yang di-Pertua, di sini ada dua isu utama yang ingin saya beri perhatian. Walaupun di sini saya rasa perbincangan harus ditumpukan kepada lapangan terbang dan bukan kepada kapalterbang, bukan kepada MAS, tetapi nampaknya oleh kerana yang akan menjawab ialah Menteri yang sama, saya juga akan menyentuh sedikit berhubung dengan kapalterbang juga.

Yang pertama, Tuan Yang di-Pertua, berhubung dengan cadangan lapangan terbang yang kedua, kita tahu bahawa ini adalah cadangan yang baik. Walau bagaimanapun ianya akan mengambil

masa. Jadi soalnya apakah boleh pihak Kerajaan memikirkan untuk memperbaiki keadaan Lapangan Terbang Antarabangsa di Subang sendiri.

Saya lihat landasan yang ada sekarang cuma satu landasan sahajadan yang satu lagi di sebelah sana dipakai oleh pihak Tentera Udara. Jadi apakah boleh untuk menyelesaikan masalah sekarang supaya kita memikirkan untuk diperbesarkan landasan yang di sebelah pihak Tentera Udara itu dijadikan landasan selari dengan landasan yang ada sekarang. Walaupun ianya akan melibatkan pengambilan tanah yang banyak, tetapi ini adalah penting untuk menyelesaikan masalah segera. Kalau kita terpaksa menunggu lapangan terbang yang kedua, ianya akan mengambil masa yang panjang dan berdasarkan perkembangan yang ada sekarang, saya tengok bahawa lapangan terbang kita mungkin tidak dapat menampung tentang masalah pengangkutan udara yang begitu meningkat dari masa ke semasa.

Yang keduanya, saya tidak pasti orang-orang DAP yang telah memberi komen tadi bahawa mereka naik kapalterbang dan terpaksa menunggu 1/2 jam atau 40 minit dari Pulau Pinang ke Kuala Lumpur dan menunggu 30 minit untuk dibawa ke Terminal II. Saya rasa orang yang paling kerap sekali berulang termasuk orang Alor Selar dan sahabat saya dari Padang Terap, kami di antara orang yang kerap berulang sekurang-kurangnya seminggu dua kali, tidak payah tunggu "Prai" kita akan datang ke Kuala Lumpur sekurang-kurangnya seminggu dua kali, dan kita pun duduk di Kelas Ekonomi seperti orang lain. Memanglah sekali-sekala ada timbul masalah, tetapi pada keseluruhannya saya ingat operasinya tidak sampai 5 minit. Ini satu pembohongan, dan pembohongan ini saya akan bawa kepada Jawatankuasa Hak Keistimewaan Dewan. Saya sudah bawa satu pembohongannya mengenai kenyataannya mengenai FIMA baru-baru ini, saya sudah bawa dan saya berharap ianya akan dipertimbangkan. Saya akan bawa dari masa ke semasa

sebab dia selalu bcrbohong. Jadi, orang yang berbohong tidak ada pilihan. Dalam Parlimen yang mulia ini sanggup berbohong dan tidak sanggup menerima cabaran daripada Menteri Kewangan untuk mengulangi kenyataan pembohongannya di Parlimen ini di luar Parlimen, Tidak adapun. Saya baca suratkhbar, tidak adapun. (*Ketawa*) Sekarang siapa yang pengecut, siapa yang pengecut?

Seorang Ahli: DAP.

Tuan Shahidan bin Kassim: Bagus, itu jawapan yang tepat. (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, jangan berdialog.

Tuan Shahidan bin Kassim: Mencabar kiri kanan, tidak takut Perdana Menteri, tidak takut Timbalan Perdana Menteri. Siapa takut, mereka bukanlah hantu hendak takut, tetapi tidak payah sebutkan. Dan siapa pula takut Pembangkang? Saya, kalau Pembangkang, saya kuyu satu-satu sahaja dalam bentuk apa sekalipun—dalam bentuk apa, perbincangan, dalam bentuk lain pun boleh, any time. Tambah yang kecil dari Kepong itu, lagi cepat saya habiskan. (*Ketawa*) Ini saya hendak beritahu bahawa kalau kita hendak bercakap, jangan hanya pengalaman sekali sahaja, pengalaman sekali, kerana delay 40 minit, kita anggap ini adalah merupakan kelewatan yang selalu berlaku.

Tuan Yang di-Pertua, kita amat kesal kerana kesilapan yang berlaku, sekali-sekala masalah ini berlaku, kita anggap ini adalah masalah utama yang berlaku di lapangan terbang kita. Saya tidak tahulah, kalau tanya siapa-siapa pun dalam Dewan ini yang selalu pergi ke luar negeri dan yang selalu naik kapalterbang, saya rasa tidak ada perkhidmatan yang baik seperti MAS. Bagi saya dan bagi banyak kawan-kawan, bagi Wakil-wakil PAS pun, 46 pun—macam Wakil dari Nilam Puri pun dia selalu pergi ke Iran atau mana-mana,

dia kata MAS juga yang terbaik. (*Ketawa*) Jadi, we see at home, tidak ada airline lain. Apa yang kurang dalam MAS? Kita tanya orang-orang Australia, tidak ada airline, Qantas pun dilempar ke tepi, tidak ada airline yang terbaik untuk dia pergi ke Europe. Dan orang Europe kalau hendak pergi ke Australia pun dia terpaksa ambil MAS. Dia maki sedikit-sedikit pun tetapi MAS juga menjadi pilihannya, sebab MAS ini dia boleh tunggang daripada dia naik sampai turun pun boleh. Tetapi kapalterbang lain selepas diberi sekali, lepas itu kena bayar.

Kalau "soft drink" baru tidak kena bayar duit—ini di antara, bagi saya, penerbangan yang terbaik. Jadi, kalau sekiranya ada sekali-sekala berlaku kelewatan, itu bukan menunjukkan sifat penerbangan tersebut, tetapi ini memang berlaku sekali-sekala, malah dengan penerbangan-penerbangan lain, dan ini berlaku bukan pula kerana seperti kita sedia maklum, kehendak mereka. Kadang-kadang dia pergi ke Alor Setar, mungkin dia pergi ke Pulau Pinang dengan satu kapalterbang, kemudian ada orang yang buat perangai sedikit, terlewat masuk 5 minit. Jadi, 5 minit delay di sini sambung sampai ke Kuching. Jadi, kena ttkir benda-benda yang macam ini. Orang yang selalu naik macam kami, kita menerima hakikat ini.

Walau bagaimanapun, ia lebih cepat daripada bas, daripada kerclapi. Itu yang penting. Dan sayacadangkan DAPkalau Hkirkan MAS selalu lewat naik keretapi. Tambang keretapi free bagi kita semua—first class pula dia beri.

Jadi, saya memohonlah, Tuan Yang di-Pertua, supaya kita rasional sedikit dalam memberi teguran dan sekali-sekala kalau perkara ini berlaku supaya kita memikirkan ini yang patut kita beri teguran. Bukan kata-kata ini tidak guna, tidak guna pun, naik juga. Kalau tidak guna, tidak payah naik, beri orang lain naik sebab sekarang ini ada waiting list, orang yang menunggu tidak berhenti. Saya lagi seronok kalau dia orang tidak

naik, sebab senang kita boleh naik. Sebab sekarang ini kadang-kadang sampai seminggu, macam malam ini saya hendak balik ke Alor Sctar tetapi tidak ada kapalterbang, saya naik terpaksa melalui Pulau Pinang, tidak mengapa, asalkan MAS sahaja kita akan naik.

Kemudian yang berikutnya, Tuan Yang di-Pertua, ini bcrhubung dengan masatah penerbangan tempatan. Jadi, sementara menunggu lapangan terbang yang kedua, kita tahu bahawa penggunaan bas ini, dia akan mengambil masa sedikit dan dalam masa yang sama dia selera menjadi lain. Kita pergi ke Pulau Pinang, kita boleh masuk terus ke Terminal, kita pergi ke Kota Kinabalu, ke Kuching, kita masuk terus ke Terminal, tetapi bila sampai ke Subang untuk penerbangan tempatan, kita kena naik bas. Jadi, ini dia citarasa yang diubahkan dengan serta-merta menyebabkan orang yang mempunyai mulut dan mempunyai lidah yang tidak boleh kontrol itu, dia terlepas cakap sekali-sekala. Jadi, apa salahnya, pihak penerbangan memikirkan satu cara yang membolehkan kita pergi terus ke Terminal dengan tidak payah menggunakan bas. Saya baru-baru ini sudah pun seronok sekali-sekala, saya pun membuat lukisan saya sendiri, cadangan saya sendiri, saya sudah hantarkan kepada DCA, saya harap dia boleh ttkirkan. Saya bukan akitek, tetapi sebab saya ingat itu satu cara yang baik untuk kila tidak payah naik bas lagi. Dan kila boleh terus pergi ke Terminal, bukan jauh sangat, kecuali kalau terpaksa kadang-kadang hendak pergi ke Alor Setar pun terpaksa pergi ke Terminal Satu.

Jadi, perkara itu kita tidak boleh buat apa-apa. Tetapi pada keseluruhannya, saya ingat kedudukan lapangan terbang kita, kedudukan perkhidmatan penerbangan yang diberikan oleh MAS, adalah memuaskan dan kita mcnycrui supaya bila ada penswastaan nanti perkhidmatan yang dicadangkan oleh rakan-rakan dari Barisan Nasional ini diambil pertimbangan untuk membolehkan kecekapan itu ditingkatkan

lagi. Sekarang ini memang sudah cekap, cuma hendak tingkatkan lagi. Saya tidak tahu ke tahap mana. Bagi saya, saya sudah puas hati, tetapi kalau bolch ditingkatkan terus sampai ke tahap supaya semua orang puas hati. Tetapi kalau delay sekali-sekala, itu kena terima hakikat, ini bukan kehendak mereka beri delay, tetapi kehendak yang harus diterima bersama. Saya cadangkan supaya, kalau boleh, beri sekali taklimat kepada DAP macam mana bentuk penerbangan, kalau delay dekat sini, dia mesti kesan dekat di sini, beptahu, sebab orang-orang yang selalu naik dia akan dan mesti terima hakikat ini. Kita bukan hendak kira kalau kita naik cepat kapalterbang, ianya mesti jalan cepat, tetapi kiia kira selamat. Tuan Yang di-Pertua, saya tidak mahu bila naik, lepas itu kita rasa kecut perut di atas udara lain cerita, saya tidak mahu. Yang penting sekarang ini walaupun lambat asalkan selamat.

Demikianlah pandangan saya dan saya menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Nilam Puri.

3.47ptg.

Tuan Haji Mohamad bin Sabu (Nilam Puri): Tuan Yang di-Pertua, dalam membahaskan satu Akta untuk meminda Akta Penerbangan Awam 1969, kiia harap dalam pindaan Akta ini sudah tentu dua perkara yang paling penting tidak akan diswastakan, iaitu kawalan trafik udara dan perkhidmatan perhubungan. Kedua-dua ini sampai bila-bila pun kita harap akan dikontrol oleh pihak Kerajaan kerana kalau kawalan trafik udara dan perkhidmatan perhubungan ianya kalau diswastakan amat merbahaya sebab kita bimbang kalau kapalterbang daripada luar, kapalterbang musuh boleh mendarat jikalau kawalan trafik diswastakan. Tetapi kila yakin dalam penswastaan ini tidak termasuk kawalan trafik dan perkhidmatan perhubungan. Dan yang

akan diswastakan sudah tentulah perkara-perkara yang kita agak boleh memberi faedah seperti bomba, kesclamatan, kejuruteraan dan pengawasan terminal.

Tuan Yang di-Pertua, pekerja-pekerja DCA adalah menaruh kcbimbangan sekarang ini sebab mereka tahu DCA tidaklah membuat keuntungan seperti LLN ataupun Telekom di mana bila diswastakan maka pihak Telekom membuat keuntungan yang cukup besar, di mana pada tahun ini dijangka untung hampir \$1 ribu juta. Begitu juga TEN membuat keuntungan yang amat besar. Dijangka DCA barangkali tidak menguntungkan seperti itu bila diswastakan. Oleh itu, pekerja-pekerja berharap bila diswastakan nanti nasib mereka kalau tidak lebih pun, paling kurang, tahap yang ada sekarang ini perlu dikekalkan. Dan juga syer kepada pekerja-pekerja itu hendaklah difikirkan supaya mreka dapat berkhidmat di syarikat swasta itu dengan mereka menganggap bahawa syarikat itu adalah kepunyaan mereka. Dalam pengisian jawatan nanti, pekerja DCA ada menaruh kebimbangan iaitu mereka lihat mereka yang mendapat tempat nanti ialah mereka yang berkhidmat bahagian sekuriti. Dan bahagian sekuriti ini dalam DCA mereka rasa mereka sedikit lebih atas, kerana mereka mempunyai dua boss—satu bos DCA, Pengarahnya dan satu lagi mereka juga di bawah Akta Polis iaitu di bawah IGP. Oleh itu mereka merasakan mereka lebih daripada kawan-kawan yang lain. Mereka merasakan bahawa bila diswastakan nanti mereka inilah yang akan mendapat tempat yang lebih, iaitu kumpulan sekuriti. Kitabimbangjikalau penswastakan nanti pihak sekuriti yang mendapat tempat, maka akan berlaku lama-kelamaan seperti di Thailand dan Indonesia di mana pasukan beruniform, pasukan sekuriti terlibat dalam perniagaan lama-kelamaan perniagaan akan dikuasai oleh Polis dan Tentera dan mereka yang terlibat dalam keselamatan.

Kita harap dalam penswastakan nanti, pihak Kementerian dapat mengambil perhatian supaya janganlah pihak

sekuriti membolot jawatan-jawatan yang tinggi dalam penswastakan nanti. Dalam perkara delay dan sebagainya, memang kita akui kadangkala berlaku delay tetapi kebanyakannya menepati masa tetapi kelewatan yang berlaku selalunya adalah di Lapangan Terbang Subang tetapi tidak di lapangan-lapangan terbang yang lain. Pernah berlaku di Lapangan Terbang Ipoh, kelewatan penerbangan, saya tidak ingat, saya tidak ambil MH berapa, tetapi melebihi tiga jam lebih, tetapi yang kita kesalkan dalam kelewatan melebihi tiga jam, pihak Penerbangan MAS hanya menyediakan minuman tidak menyediakan makanan berat ataupun makanan pagi atau makanan tengahari.

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya soal salah guna kedudukan ini mcmanglah kita tahu sering berlaku terutama sekali dalam pilihanraya, kami dari pihak Pembangkang merasai sangat, misalnya dalam Pilihanraya Kecil Sungai Besar, Timbalan Perdana Menteri pernah menggunakan helikopter untuk pergi berkempen. Sekian.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Batang Lupar.

3.51 ptg.

Wan Junaidi bin Tuanku Jaafar (Batang Lupar): Tcrima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin hendak bercakap sedikit sahaja mengenai pindaan Akta Penerbangan Awam 1991 kerana pindaan ini adalah sangat besar maknanya untuk pembukaan jalan untuk penswastakan Lapangan Terbang dan Penerbangan Awam di seluruh negara. Dan saya percaya dalam proses kita menswastakan perkhidmatan ini nanti, kita tidak mengalami apa-apa kerumilan ataupun kerugian terutama sekali pihak Kerajaan sebagaimana yang telah berlaku dengan Telekom yang mana kita telah mengalami perkhidmatan yang lebih baik lagi di samping kita dapat menyelamatkan wang Kerajaan. Jadi, kita berharap dengan penswastakan ini nanti, lapangan terbang bukan sahaja boleh dikendalikan dengan lebih baik

lagi daripada apa yang kita alami sekarang ini kepada peringkat yang canggih dan mempunyai alat-alat pengesanan dan moden dan sofistikated selaras dengan negara-negara lain.

Tuan Yang di-Pertua, oleh kerana daripada segi keselamatan, kadang-kadang orang yang hendak melakukan kesalahan adalah lebih merangka satu langkah ke hadapan. Jadi, dengan itu juga kita dari pihak yang cuba hendak mengawalkan keselamatan hendaklah mengambil langkah-langkah yang mana kita mengesan ataupun mengkaji keadaan-keadaan yang lebih canggih lagi supaya mempermodenkan alat-alat yang ada di lapangan terbang, kerana alat-alat yang ada di lapangan terbang kalau berlaku sesuatu kesalahan, telunjuk yang terus menuju ialah kepada pihak Kerajaan. Dan nama Kerajaan, nama perkhidmatan dan seterusnya nama kita sendiri di seluruh dunia akan terjejas. Dengan itu walaupun perkhidmatan yang ada sekarang adalah cukup memuaskan.

Sebagaimana yang telah disebut oleh rakan saya tadi daripada Arau, saya cukup berpuas hati, kami daripada Sarawak kalau datang ke Semenanjung memang tidak pernah pakai keretapi, belum pernah kami naik keretapi ataupun naik bas. Semua mesti naik kapal-terbang, naik belon kala orang Sarawak. Jadi, kami memang banyak pengalaman masalah berkenaan lapangan terbang ini. Jadi, kami menerima juga hakikat kelambalan ataupun kerumiiian sedikit-sedikit kerana kita ini adalah soalan yang dikendalikan oleh insan dan manusia biasa, memang lidak, it is not free, dengan izin, daripada kerumilan yang sedikit-sedikit macam ini, tetapi dapat kita terima dengan harapan bahawa dengan penswastaan ini nanti, perkhidmatan ini dapat dipeningkalkan lagi.

Yang kedua, ingin juga saya menyentuh iaitu daripada segi latihan kepada anggota-anggota keselamatan. Anggota keselamatan yang ada pada masa sekarang ialah kebanyakannya

daripada anggota-anggota Polis yang mempunyai lalihan-latihan daripada scgi keselamatan bercorak kepolisian, tetapi untuk mengendalikan keselamatan di lapangan terbang kemungkinan ini adalah berlainan corak dan cara sedikit. Dari itu ada baiknya kalau kita dapat menghanlar orang-orang kita ke luar negeri umpamanya, untuk menerima latihan-latihan yang moden, untuk menggunakan alat-alat yang moden, kerana kita tidak boleh mengkompromikan keselamatan demi untuk menyelamatkan sedikit perbelanjaan.

Dengan itu saya ingin mencadangkan, pengambilan anggota dimasukkan ataupun diserapkan ke dalam anggota keselamatan yang ditugaskan di lapangan terbang hendaklah untuk kita membuat satu penelitian ataupun kajian yang canggih, yang sofistikated, yang lebih baik lagi dan kita mestilah mengambil orang-orang yang benar-benar mempunyai kemahuan dan kemampuan menerima latihan-latihan, pekerjaan dan tugas-tugas mereka sebagai Pegawai Keselamatan di lapangan terbang kerana kalau berlaku kecuaiian, umpamanya tugas Polis tetapi kecuaiian dalam tugas Polis adalah lain impact dan effectnya kepada masyarakat tetapi kecuaiian di lapangan terbang adalah berlainan pula, kerana kalau kecuaiian di lapangan terbang umpamanya, lermasuklah satu benda letupan ke dalam kapal terbang, it is irreversible, dengan izin. Dari itu saya mencadangkan walaupun keadaan sekarang telah cukup memuaskan tetapi mestilah perkhidmatan ini di pertingkatkan lagi untuk menyelamatkan nama bukan sahaja syarikat yang mengendalikan kapal-terbang ini nanti, tetapi juga nama Kerajaan Malaysia keseluruhannya.

Tuan Yang di-Perlua, dengan itu saya berharaplah dengan penswastaan ini nanti, perkhidmatan di lapangan terbang dapat dipertingkatkan lagi daripada apa yang kila dapat sekarang ini dan dengan itu juga saya menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kepong.

3.57ptg.

Dr Tan Seng Giaw (Kepong): Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang dibentang untuk membolehkan Jabatan Penerbangan Awam (JPA) menjadi satu syarikat dan syarikat ini boleh membuat keuntungan tanpa gangguan daripada Perbendaharaan. Itulah memang maksud yang utamanya untuk mcmmbuai keuntungan tanpa gangguan daripada pihak Perbendaharaan.

Tuan Yang di-Pertua, saya nampaknya di dalam masalah penerbangan awam ada beberapa perkara yang belum lagi dijelaskan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi. Sukalah saya timbulkan di sini bahawa kita memang perlukan satu perubahan untuk mempertingkatkan prestasi, untuk mempermoden serta mempermudah bagi pihak jabatan mengawalseliakan keadaan terutamanya kerana pertumbuhan industri penerbangan yang begitu pesat untuk tahun-tahun 90an, pertumbuhannya dianggarkan 6% setahun sampai tahun 2005 di mana akan turun kepada 5.5% setahun, pertumbuhan industri penerbangan, Ini menunjukkan kalau kita tidak buat persiapan, tidak ada langkah-langkah yang berkesan untuk tahun-tahun 90an dan abad yang ke 21 maka Malaysia akan ketinggalan dengan banyak, kerana saya dengar pihak MAS ada pesan untuk Boeing yang terbaru, Boeing 747-400 yang boleh memuatkan penumpang kira-kira 1,000 orang yang merupakan pesawat yang paling besar lelah pun dipesan oleh MAS.

(Timbalan Yang di-Pertua *mempergunakan Mesyuarat*)

Kalau kita tidak ambil langkah yang berkesan, maka dengan bilangan penumpang yang bertambah, kita tidak akan dapat menampungnya.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, saya dengar tadi

Ahli dari Kepong mengatakan kapal terbang yang boleh mengangkut 1,000 orang. Mana ada kapal terbang yang boleh mengangkut 1,000 orang?

Dr Tan Seng Giaw: Mungkin. Tanyalah Yang Berhormat Timbalan Menteri lain kali, saya bukan Menteri sekarang. (*Ketawa*)

Ini memang satu kemungkinan yang mana pihak MAS pun menyedari hal ini dan terus membuat order, pesanan untuk mendapatkan pesawat yang baru ini. Itulah menunjukkan minatnya. Ahli dari Padang Terap itu nampaknya ketinggalan zaman. Dla ingat Padang Terap tak boleh kalau kapal terbang hendak turun naik pun susah, Pilatus pun lak boleh nampaknya.

Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, adakah Ahli dari Kepong ini sedar bahawa Padang Terap adalah dicadangkan untuk dibuat lapangan terbang kedua untuk negeri Kedah? (*Ketawa*)

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, yang saya tahu kita ada 19 buah lapangan terbang di Malaysia tetapi tidak ada satu pun yang dinamakan Padang Tetap. Satu pun tidak ada, yang ada iaitu 4 buah padang terbang yang tanpa jagaan, dengan izin, unattended air fields, Tuan Yang di-Pertua, di Semenanjung iaitu di Mersing, Segamat, Sitiawan dan Taman Negara. Itu sahaja yang ada, Padang Terap tak termasuk di dalam padang terbang tanpa jagaan. Sila tanya Yang Berhormat Timbalan Menteri. Itulah masalahnya sekarang dan dengan pertumbuhan industri penerbangan yang begitu pesat, memang kita terpaksa buat persiapan, tetapi saya nampak unik masa sekarang pun kita mempunyai masalah.

Saya ingin beri satu misalan yang saya berharap Yang Berhormat dapat mengambil perhatian iaitu masalah sekarang di Lapangan Terbang Subang. Kalau ada 4 pesawat yang hendak turun, tiap-tiap satunya terpaksa tunggu selama

10-15 minit. Kadangkala ada lebih lagi daripada 15 minit. Empat pesawat sahaja tunggu di atas udara, terpaksa tunggu lah. Setakat ini saya nampak ada "marker", tanda untuk pesawat turun dan naik, tanda Utara dan tanda Selatan digunakan untuk mendaral. Dengan izin, the North and South marker are used for landing. Akan tetapi, tanda Selatan itu lampunya kadangkala tidak ada. Saya dengar sudah lama tidak ada tanda Selatan, the South marker. Itulah kecekapannya—sehingga hilangnya lampu itu. Dan di Km. 5, 20 batu daripada lapangan terbang itu, beacon light tak guna lagi kalau ada petir atau ribut petir. Bila ada ribut-pelir sahaja beacon light di km. 5 itu tidak kelihatan lagi, tak boleh digunakan, tak boleh dipakai walhal beacon light itu petunjuk untuk semua ribut. Kalau boleh ada lebih baik. Itu kecekapannya sekarang dan kalau ada langkah seperti hendak memperbadankan atau menswastakan, kalau boleh membaiki keadaan seperti ini, saya terima.

Tetapi, walau bagaimanapun, Tuan Yang di-Pertua, saya telah pun sebutkan di sini bahawa apakah perbezaan di antara penswastakan dan perbadanan. Apakah bezanya? Adakah perbadanan ini samalah seperti penswastakan? Kerana perkara ini telah diperbincangkan di dalam Kabinet banyak kali, kalau tak silap saya. Hampir sudah dua lahun tak dibincang, barulah timbul Kertas ini di dalam Dewan yang mulia ini. Yang Berhormat Padang Terap itu mungkin tahu, dua tahun sudah dibincangkan. Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri memberitahu sebab apa kita mengambil masa yang begitu panjang untuk menguruskan hal ini.

Tuan Yang di-Pertua, suka lah saya bertanya di sini, saya diberitahu bahawa Kabinet telah mengadakan satu pasukan petugas yang terdiri daripada pegawai-pegawai dari Kementerian Pengangkutan, JPA dan Unit Perancang Ekonomi (EPU) dan lain-lain agensi berkenaan. Dan tugas-tugas pasukan petugas itu ialah untuk menubuhkan koperasi-koperasi untuk lapangan-lapangan terbang dengan secepat mungkin,

mencari bidang-bidang operasi yang baru, mengenalpastikan kerugian dan perkhidmatan-perkhidmatan yang meraih keuntungan, membuat keputusan mengenai peranan JPA untuk masa hadapan dan menentukan siapakah yang akan mengambilalih perkhidmatan-perkhidmatan yang kena-mengena dengan lapangan terbang seperti keselamaan.

Tuan Yang di-Pertua, pasukan pelugas itu ditubuhkan pada 30hb Jun, 1989. Dua tahun yang lepas. Apakah telah terjadi dengan pasukan petugas ini dan apakah laporannya? Tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri tidak sebutkan apakah hasilnya penemuan kerja pasukan pelugas itu. Itulah yang kita hendak lahu, Tuan Yang di-Pertua.

Saya pun diberitahu bahawa di dalam kajian untuk memperbadankan ataupun menswastakan lapangan-lapangan terbang ini ada satu kajian dibuat oleh lapangan terbang England dan juga Shahpadu Holdings, kalau tidak silap saya. Apakah hasilnya kajian ini kerana telah dibuat banyak kajian, pasukan pelugas ada kajian, kajian oleh United Kingdom pun ada, dengan Shahpadu Holdings pun ada dan enlahlah berapa kajian lagi dibuat di dalam tempoh dua-tiga tahun ini. Apakah hasil kajian itu? Saya sebutkan hal ini oleh kerana tiap-tiap kali dibuat kajian, mungkin lebih kurang \$1-\$2 juta telah dibelanjakan. Bukan sedikit! Kalau Ahli dari Padang Terap tak tahu, inilah halnya. Kalau sudah ada kajian, memang dia ada belanja, wang rakyat yang digunakan untuk kajian-kajian seperti ini. Tetapi apakah hasilnya?

Seorang Ahli: Tak ada modal.

Dr Tan Seng Giaw: Macam mana tak ada modalnya? (Ketawa) Wang digunakan.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, Ahli Yang Berhormat itu tidak sabar hendak menunggu jawapan Timbalan Menteri. Tetapi kalau dia mahu jawapan dari saya,

dia sebagai seorang yang berilmu, kajian mengambil masa dan masa itu terletak kepada perkara-perkara yang hendak dikajikan itu. Kalau perkara itu besar, ia mengambil masa yang lama. Itu pun dia tak tahu sebagai seorang doktor pakar. Patut dia tidak membayangkan kejahilannya tentang kajian-kajian itu. (Tepuk)

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya nampak hendak minta penjelasan, teipi hendak memaki saya sahaja. (Ketawa) Dengan kemurkaan, kebengkengan dan kebengisan seperti itu, mana boleh Padang Terap dapat lapangan terbang? Pihak Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi pun tidak pernah sebutkan kajian dan fasal pasukan petugas dan dia tidak akan jawab kalau saya tidak bangkitkan soalan seperi ini. Adakah Yang Berhormat tahu seperti saya sebutkan tadi bahawa north and south marker. beacon light dan sebagainya yang tidak begitu berfungsi?

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Tuan Yang di-Pertua, on a point of order. Dia telah keluar daripada tajuk kerana hilang note.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat dari Kpong.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, tidak keluar daripada tajuk, ini mengenai hal memperbadankan JPA dan ini melingkungi.

Tuan Yang di-Pertua, 11 division DCA yang termasuk pengurusan pengendalian lapangan terbang, perkhidmatan kawalan trafik udara, gerakan penerbangan, perkhidmatan keselamatan, perkhidmatan bomba-bomba pun terlibat, perkhidmatan udara, kejuruteraan, pentadbiran am, kewangan, kolej penerbangan awam, pembangunan dan perkhidmatan perhubungan aeronautic. Nampaknya Air Traffic Control dan Perkhidmatan Perhubungan iuu tidak akan diswastakan—nampaknyalah. Kalau

kita tidak berwaspada, mungkin dengan senyap-senyap itu diswaslakan juga.

Tuan Yang di-Pertua, seperti saya sebutkan tadi mengenai kajian yang dibuat pada uihun 1989 dan dilaporkan bahawa pihak Kementerian Pengangkutan telah menerima dua laporan kajian yang disediakan oleh pihak berkuasa lapangan terbang United Kingdom dan juga Sapara Holdings, apakah kedua-dua kajian ini? Kalau disiapkan, bolehkah laporan ini dikemukakan di dalam Dewan yang mulia ini? Ada satu kajian lagi dibuat mengenai penerbangan awam, ini kajian untuk menurunkan kadar bayaran penerbangan domestic. Kajian untuk menurunkan kadar bayaran penerbangan domestic ini memang relevant untuk memperbahaskan Rang Undang-undang ini kerana kita hendak tahu sama ada pengawalseliaan ke atas badan yang baru ini akan berkesan untuk memastikan caj-caj dan fee-fee itu munasabah. Kita tak mahu dia caj fee dengan lebih, tetapi prkhidmatan itu kurang.

Tuan Yang di-Pertua, nampaknya setakat ini bebcrapa cadangan untuk menswastakan lapangan terbang diterima dan bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri menerangkan di sini bilangan cadangan yang diterima untuk hal ini. Di sini saya hendak tekankan, di dalatn 19 buah lapangan terbang ini, lapangan terbang manakah akan diswastakan, sama ada terhad kepada Subang, Bayan Lepas, Sultan Ismail dan Pulau Langkawi sahaja, iaitu keempat-empat buah lapangan terbang yang besar atau lermasuk Kuching ataupun semua lapangan terbang akan diswastakan? Apa akan terjadi dengan Lapangan Terbang Sultan Ismail, Ipoh, Sultan Mahmud, Sultan Abdul Halim, Batu Berendam—Batu Berendam ada juga nampaknya, Kuantan dan Pulau Tioman, orangnya tak ada di sini.

Tuan Yang di-Pertua, saya sebutkan hal ini kerana kalau kita lihat hasil yang didapati oleh JPA sejak tahun 1985 lagi ada bahagian-bahagian yang dapat diuung sedikit, ada bahagian yang rugi

dan pada keseluruhannya, misalnya pada tahun 1989, hasilnya \$101.36 juta dan perbelanjaan ialah \$144.67 juta—ini bermakna perbetanjaan ialah lebih daripada hasil. Itu hal JPA. Kalau kita tambah lagi satu lapangan terbang di Padang Tcrap, memang kerugian itu akan bertambah kerana tidak ada penumpang ke Padang Terap. *(Ketawa)*

Tuan Yang di-Pertua, saya nampak daripada operasi trafik udara, hasil itu lebih banyak. Mungkin pada tahun 1990 dia lebih \$60 juta daripada operasi tambahan ancillary lebih \$26 juta dan lain-lain kemudahan permaliman udara, perkhidmatan regulatory dan hasil-hasil lain itu tak begitu banyak sangat, operasi trafik udara sahaja yang lebih banyak dan itulah nampaknya yang akan diswaslakan—operasi yang beruntung diswaslakan. Saya pun hairan juga. Di sini saya hendak tanya siapakah yang akan menjadi Pengerusi Eksekutif untuk badan yang baru ini? Adakah Larut akan jadi Pengerusi Eksekutif, tetapi apakah Larut tahu mengenai penerbangan awam? *(Ketawa)* Saya diberitahu bahawa. . .

Tuan Ruhanie bin Ahmad:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat dari Parit Sulong bangun, hendak beri jalan?

Tuan Ruhanie bin Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menarik perhatian kepada Peraturan 36(1) dan minta ruling mengenainya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, sila tumpukan kepada pcrbahasan.

Dr Tan Seng Giaw: Jadi, Yang Berhormat dari Parit yang sulong itu bersengau, bukan sungar tetapi bersengau.

Tuan Ruhanie bin Ahmad:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat dari Parit Sulong bangun lagi.

Tuan Ruhanie bin Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, minta penjelasan. Saya rasa kalau Yang Berhormat dari Kepong seorang yang bijaksana, dia dapat tahu bahawa di sini tidak ada parit yang sulong.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, kalau tidak ada parit yang sulong, mengapa namanya Parit Sulong? Itu senang sahaja jawabannya. Jadi, Tuan Yang di-Pertua, siapakah yang akan menjadi Pengcrusi Eksekutif badan yang baru ini, sama ada saya diberitahu bahawa mungkinlah Tan Sri Basir Ismail. Tan Sri Basir Ismail namanya discbutkan, bukan Larut.

Seorang Ahli: *(Menyampuk)*

Dr Tan Seng Giaw: Siapa?

Timbaian Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Teruskan Yang Berhormat, dia tak bangun minta jalan. Teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Ya. Mungkin Tan Sri Basir Ismail akan dilantik menjadi Pengerusi Eksekutif badan yang baru ini. Walau bagaimanapun, saya hendak taulah syarikat mana yang akan terlibat dan kriteria-kriteria yang digunakan untuk memilih syarikat. Saya tidak mahu kerana di dalam syarikat-syarikat penswastaan yang dibuat oleh pihak Kerajaan setakat ini, ada syarikat-syarikat seperti UEM, pemilik-pemilik pun kita semua tahu—Ahli dari Padang Terap pun tahu, Ahli dari Larut pun tahu. Jadi, di dalam penswastaan Penerbangan Awam ini, DCA ini, siapakah, syarikat manakah? Itu penting, Tuan Yang di-Pertua, kalau kita hendak adakan satu sistem yang lebih baik untuk menampung keperluan dan pertumbuhan industri penerbangan, kita patutlah

adakan badan yang lebih cekap dan lebih beramanah yang diuruskan oleh orang-orang yang benar-benar pakar di dalam bidang ini, bukan pilih kasih, bukan pilih bulu dan bukan pilih politik sahaja—bukan pilih politik sahaja.

Kalau kita hendak bermain politik dengan penerbangan awam itu, susah kita—itu susah. Kalau berlaku misalnya dia naikan caj walaupun fee, kemudian perkhidmatan tidak begitu baik dan landing marker pun hilang, beacon light pun tidak ada, jadi akan membahayakan penerbangan awam. Lain kali mungkin kalau ada empat pesawat di udara, mungkin kita tunggu satu atau dua jam baru boleh mendarat.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bangkitkan satu hal di mana saya difahamkan bahawa Kerajaan telah memperuntukkan \$1 juta untuk air control system (sistem kawalan udara). Semalam pun kita ada membincangkan mengenai hal pembelian alat-alat dan kemudahan yang menelan belanja lebih \$60 juta. Mungkin itu merupakan sebahagian daripada peruntukan oleh Kerajaan Persekutuan untuk memperbaiki sistem kawalan udara ini dan apabila Kerajaan telah memperuntukkan wang begitu banyak, kemudian sistem ini ataupun sebahagian daripada penerbangan awam ini diswastakan. Itu saya tak boleh terima kerana kalau tidak kita hendak swastakan untuk syarikat, untuk koperasi yang hendak buat untung, jadi merekalah mengeluarkan modal untuk sistemnya, jangan Kerajaan mengeluarkan dahulu, kemudian diperbadankan, diswastakan. Amalan seperti ini tidak patut—tidak patut!

Kalau bahagian perkhidmatan itu tidak membawa keuntungan, itu boleh ditimbangan, tetapi ada bahagian yang sentiasa membuai untung dan mendapat keuntungan, tetapi itu diswastakan. Sebelum diswastakan Kerajaan mengeluarkan banyak wang untuk infrastruktur. Apakah makna penswastakan? Takkan Ahli-ahli dari Padang Terap dan Larut tak faham.

Tuan Yang di-Pertua, jadi ada satu perkara lagi di dalam niat Kerajaan untuk memperbadankan JPA ini daripada 11 divisinya—11 bahagiannya. Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri menerangkan mana bahagian akan dipisahkan kerana kalau, dengan izin, di"segmentize"kan, dipecah kepada segmen-segmen, itu tak guna kerana menjejaskan operasi. Kita tidak boleh, manakah kita akan golongan sebagai satu operasi ataupun di manakah akan disegmenkan? Itu penting kerana kalau di"segmentize"kan, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, akan menjejaskan operasi perkhidmatan dan keselamatan.

Satu perkara lagi, banyak itu, Tuan Yang di-Pertua. (*Disampuk*) Itu memang Yang Berhormat yang berdesas-desus, dia tak faham skop yang begitu luas yang mencakupi banyak bidang di dalam penerbangan awam. Saya bukan pakar sebab itu saya hendak bertanya beberapa soalan. Satu lagi, Tuan Yang di-Pertua, apabila perkhidmatan seperti ini diperbadankan dan diswastakan, memang ada satu badan untuk mengawalseliakan dan satu koperasi sepertimana yang terdapat dengan STM—Sistem Telekom Malaysia dan Jabatan Telekom Malaysia (JTM). STM dan JTM, timbul masalah sekarang. Masalah kerana kakitangan JTM tidak cukup. Jabatan yang mengontrolnya dan mengawalselia tidak cukup dan kepakaran mungkin tidak begitu baik dan tidak dapat mengawal operasi Sistem Telekom Malaysia (STM). Jadi, JTM tidak dapat mengawalseliakan dengan berkesan STM—Itu satu teladan. Dengan adanya satu badan baru yang akan dicontrolkan oleh JPA, adakah JPA berkemampuan untuk mengawalseliakan badan yang baru ini?

Itu penting kerana di dalam JPA sekarang terdapat kira-kira 5000 kakitangan dan setelah Rang Undang-undang ini diluluskan, berapa ribukah akan diambil oleh badan yang baru ini? Sila sebutkan di sini sama ada akan tinggal 500 orang sahaja ataupun 2,500. 50% pergi ke badan yang baru dan 50% tinggal di dalam JPA.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Panjang lagikah Yang Berhormat?

Dr Tan Seng Giaw: Ya?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Panjang lagi?

Dr Tan Seng Giaw: Memang, kalau ada masa memang panjang kerana masalah ini..

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Bери peluang kawan-kawan lain ya. Yang Berhormat, Yang Berhormat telah berucap 30 minit.

Dr Tan Seng Giaw: 30 minit? Saya akan ringkaskan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Saya beri 10 minit lagilah, beri peluang kawan-kawan lain.

Dr Tan Seng Giaw: Saya akan ringkaskan, Tuan Yang di-Pertua, kerana yang saya sebutkan ini sangat relevant. Cuba tanya Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat saya beri 10 minit ya.

Dr Tan Seng Giaw: Sangat relevant kerana kita mesti memastikan kakitangan yang ada di JPA itu cukup untuk mengawasi badan yang baru ini.

Saya pun tidak tahu nama yang akan digunakan. Mungkin "Sistem Penerbangan Awam (SPA)" mungkin? Mungkin itu nama sayalah. Misalnya SPAlah, Macam mana JPA dapat mengontrolkan, mengawalseliakan SPA. Hu penting.

Tuan Yang di-Pertua, di dalam usaha pihak kami untuk membincangkan hal ini, satu perkara lagi mengenai kargo. Adakah kargonya akan termasuk di

dalam badan yang baru ini, iaitu di dalam perkhidmatan yang diswastakan? Kerana setahu saya Kerajaan telah memperuntukkan \$26 juta untuk membina kompleks kargo yang baru terutamanya di lapangan terbang Bayan Lepas. Apakah akan terjadi dengan perkhidmatan kargo ini? Sama ada perkhidmatan ini akan masuk di dalam penswastaan. Itu satu perkara yang penting juga kerana kargo ini boleh membawa keuntungan yang besar juga selain daripada operasi trafik udara.

Perlulah disebutkan di sini bahawa di dalam usaha untuk memperbadankan JPA, adakah fungsi-fungsi seperti hak-hak udara (air rights) dan caj-cajnya akan dikawal dengan lebih ketat lagi untuk maksud perbadanan yang baru ini?

Tuan Yang di-Pertua, di dalam air control system sekarang adanya 354 Air Traffic Controllers dan mereka memainkan peranan yang penting di dalam perkhidmatan penerbangan awam. Dan saya hendak menanya Yang Berhormat Timbalan Menteri, bagi tiap-tiap Air Traffic Controllers yang seramai 354 ini adakah mereka akan dilesenkan? Adakah mereka perlu mengambil peperiksaan? Adakah mereka perlu diadakan pemeriksaan perubatan? Kalau ada siapakah yang hendak menjalankan pemeriksaan perubatan? Dan setakat ini apakah kriteria yang digunakan untuk semua AirTraffic Controllers ini, Dan di dalam usaha untuk memperbadankan JPA ini di manakah mereka akan pergi? Adakah kemungkinan mereka akan diambilalih oleh pihak "Sistem Penerbangan Awam"?

Tuan Yang di-Pertua, perkara ini penting kerana setakat ini kita pun tidak tahu bagaimana Air Traffic Controllers ini dikontrolkan untuk perkhidmatan yang ada sekarang. Dan, sudah sampai 10 minitkah sekarang?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Lima minit lagi.

Dr Tan Seng Giaw: Lima minit lagi. Tuan Yang di-Pertua, memang di dalam usaha untuk memperbadankan JPA ini ada dua Lembaga, semcmangnya. Satu Lembaga untuk JPA yang ada sekarang dan Lembaga yang baru dengan Pengarah-pengarah yang mempunyai kuasa yang besar untuk mengambil pekerja dan untuk memecat pekerja. Dan bagaimana Lembaga ini akan berfungsi terutamanya apabila bilangan kakitangan dahpada kira-kira 5,000 orang ini yang memilih untuk berkhidmat dengan sistem yang baru ini, adakah kedudukan mereka ini akan terjamin dari segi petbagai aspek termasuk gaji dan syarat-syarat perkhidmatan?

Kita mesti tekankan di sini janganlah kiia adakan satu badan yang baru dan sehingga setengah-setengah kakitangan JPA sekarang akan mengalami kesusahan, akan menderita.

Sebab, Tuan Yang di-Pertua, saya memberi satu contoh di mana apabila loteri itu diberhentikan dan Lembaga itu ada sekarang, masih tidak dibubarkan. Dan timbul masalah kerana. . .

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat.. .

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Masa sudah cukup.

Dr Tan Seng Giaw: Tidak cukup lagi. Siapa jadi Tuan Yang di-Pertua? Larut atau Kinabatangan? (*Ketawa*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Terus kan, Yang Berhormat.

Dr Tan Seng Giaw: Larut atau Kinabatangan? Jadi, Tuan Yang di-Pertua, saya menekankan di sini bahawa kakitangan ini hendaklah dilayan dengan baik kerana saya sudah beri satu contoh mengenai loteri apabila loteri itu

diberhentikan tetapi Lembaganya tidak diberhentikan lagi kerana ini akan mengambil masa. Dan saya nampah ada setengah-setengah kakitangan sedang mengalami kesusahan. Misalnya ada 12 kakiiangan yang sedang menghadapi kesusahan kerana mereka menyumbang kepada KWSP dan kerana itulah mereka itu mengalami kesusahan sekarang. Saya berharaplah hal sedemikian tidak akan berlaku dcngan kakitangan JPA.

Tuan Yang di-Pertua, saya berharap Yang Berhormat Timbalan Menteri dapat menjelaskan mengapa Kabinet telah menimbangkan semula akan dasarnya lalu membuat keputusan untuk mempcrbadankan lapangan terbang sebagai satu alternatif yang lebih baik kerana banyak kebaikannya (*advantage*). Bolehkah Yang Berhormat menerangkan apakah kebaikan-kebaikannya atau *advantages*, dengan izin.

Dengan iulah saya berharap, yang pertama dengan adanya badan yang tidak bolch diganggu oleh pihak Perbendaharaan, maka kawalan yang dibuat oleh JPA kelak akan membawa kesan yang baik. Tuan Yang di-Pertua, saya sebutkan sekali lagi, jangan kita adakan "segmentised" service kerana ini akan menjejaskan perkhidmatan dan juga keselamatan penerbangan awam. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Padang Terap.

4.40 ptg.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar (Padang Terap): Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi saya peluang untuk memberi sumbangan kepada perbahasan ini. Saya tidak akan merepek panjang-panjang macam Ahli dari Kcpong.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin merujuk kepada Pasal 5, iaitu tujuan meminda Akta ini ialah untuk memasukkan seksyen baru SA untuk

memberi Menteri kuasa untuk membenarkan mana-mana syarikat yang diberi lesen menubuhkan, menyenggarakan dan mengendalikan sesuatu padang terbang. Apabila Menteri memberi kuasa kepada mana-mana syarikat swasta di mana-mana penswastaan, saya minta jaminan pihak Menteri dan di sini diwakili oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri bahawa satu daripada syarat-syarat ataupun kehendak Kerajaan kita ialah segala kehendak-kehendak negara mesti dipatuhi.

Pagi ini saya pergi ke satu kelab yang mana mendapat banyak kemudahan daripada Kerajaan dari segi mendapat tanah dan dari segi mendapat pelanggan daripada pegawai-pegawai tinggi Kerajaan. Kalau saya ditudung mata saya dan dibawa masuk ke kelab itu, saya akan mendapati bahawa kelab itu bukannya kelab Malaysia. Ia merupakan sebuah country club yang berada di Taiwan ataupun di Hong Kong kerana segala kehendak-kehendak negara di dalam penggunaan Bahasa Malaysia sebagai Bahasa Kebangsaan tidak diikuti. Ini adalah satu yang penting, Tuan Yang di-Pertua, di mana dalam usaha kita hendak menswastakan, khususnya corporation-corporation, bukan koperasi—Yang Berhormat Kepong tadi silap, dia hendak kata corporation, tetapi dia kata koperasi sebab koperasi itu ialah cooperative.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Hassan: Dia tidak tahu.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Corporation. Mana-mana yang hendak kita swastakan corporation-corporation Kerajaan, perlulah kita menentukan yang pertama sekali bahawa syarikat-syarikat yang hendak diberi penswaslaan itu mestilah dipunyai oleh orang-orang Malaysia yang betul-betul bersemangat Malaysia. Janganlah apabila kita swastakan segala kehendak-kehendak negara yang disokong oleh rakyat diketepikan dan dimaharajalela segala perbuatan yang mereka lakukan.

Tuan Yang di-Pertua, syarikat kadang-kadang terlupa tentang kehendak-kehendak ini kerana satu daripada tujuan utama syarikat ialah untuk memaksimakan keuntungan dan untuk memberi perkhidmatan kepada petanggan-pelanggan. Tetapi saya tidak dapat tengok rasional yang mana syarikat-syarikat mengenyepkan kehendak negara hanya, dengan izin, to please the clientele. Dia lupa bahawa kebanyakan clientele itu adalah rakyat Malaysia dan rakyat Malaysia faham dan boleh membaca Bahasa Malaysia dan saya fikir kebanyakan orang-orang yang menggunakan kelab itu adalah orang-orang Malaysia yang boleh faham dan boleh membaca Bahasa Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, lapangan terbang merupakan pintu masuk kepada negara ini dan pintu masuk kepada mana-mana satu entity baik rumah, baik bangunan Parlimen, baik kawasan, merupakan benda yang pertama yang memberikan, dengan izin, first impression kepada orang yang hendak masuk.

Saya hendak tegaskan di sini bahawa tiap-tiap pintu masuk ke negara kita di semua lapangan terbang dan sekarang ini walaupun di bawah tangan Kerajaan sendiri pun banyak lagi yang boleh dibuat, apatah lagi apabila diswastakan. Saya minta jaminan daripada Yang Berhormat Menteri supaya memastikan bahawa di pintu-pintu masuk negara kita ini, khususnya di lapangan-lapangan terbang perlu diwujudkan identiti negara dan mempamerkan budaya kita.

Yang pertama sekali, saya ingin menekankan mengenai dengan bahasa. Kalau Tuan Yang di-Pertua pergi ke lapangan-lapangan terbang kita mengenal dengan penggunaan bahasa—ini kita pujilah pihak JPA setakat ini kerana menggunakan bahasa—tetapi kalau kita dengar betul-betul kebanyakan bahasa yang digunakan apabila membuat announcement kedatangan kapal terbang ataupun berlepas kapal terbang, Bahasa Malaysia yang digunakan itu telur dan sengau

untuk menggunakan terminology Ahli dari Kepong—senganya lebih ke Inggerisan daripada ke Malaysiaan. Saya tidak tahu, saya bukan ahli drama di sini untuk membuat repetition sengau itu.

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Kepong bangun.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Ya.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, apakah Yang Berhormat cadangkan untuk perkataan-perkataan seperti "bageg". Banyak perkataan yang digunakan di dalam lapangan terbang dan bagi "bageg" ini apakah perkataan yang dipilih oleh Yang Berhormat itu—"Bagasi".

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, Ahli dari Kepong ini dia tidak faham apa yang sayakatakan. Sayakata "sengau," bukan saya kata lermiology. Dia tidak faham. Saya cubalah hendak duplikasikan di sini. Macam, "Tuan-tuan dan Puan-puan"—boleh dikatakan "Tuan-tuan dan Puan-puan". Tetapi kita selalu dengar di lapangan terbang "Tuaan-tuaan dan puaan-puaan" (*Ketawa*). Jadi saya kadang-kadang naik meluat, kadang-kadang saya fikir lebih baik Ahli dari Kepong pergi jadi announcer di situ, dia boleh bercakap dengan lebih sempurna daripada announcers kita di lapangan terbang.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Batu Berendam bangun.

Tuan Mohd. Tamrin bin Abdul Ghafar (Batu Berendam): Adakah Yang Berhormat Padang Terap mencadangkan atau mengatakan adalah lebih baik bagi Ahli Yang Berhormat dari Kepong menjadi announcer di sana?

Adakah Yang Berhormat mengatakan bahawa Yang Berhormat Kepong ini lebih layak menjadi announcer daripada menjadi Wakil Rakyat atau bagaimana?

Tuan Lim Guan Eng: Point of order.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Yang Berhormat dari Kepong lebih layak . . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, sebentar. Ada point of order. Apa dia?

Tuan Lim Guan Eng: Saya rasa apa yang ditimbulkan sekarang tidak berkaitan langsung dengan apa yang kita sedang bahaskan dan saya harap Yang Berhormat yang saya tahu memang seorang intelektual boleh merujuk kepada Rang Undang-undang ini kerana ramai lagi yang ingin membahas termasuk saya sendiri. Sekian, terima kasih.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, mengapa dia kata tidak berkenaan kerana ini adalah tugas JPA yang hendak diwastakan. Announcer yang saya katakan tadi adalah kakitangan JPA yang akan diwastakan, yang akan masuk dalam penswastakan.

Tuan Lim Guan Eng: Itu tidak berkaitan. Itu yang menjadi masalah.

Beberapa Ahli: (*Menyampuk*)

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Inilah, Tuan Yang di-Pertua, pihak di sana ini. Kalau tadi dia marah kawan-kawan saya di sini berkelakuan seperti di zoo kerana dia memulakan dahulu. Tadi kalau Yang Berhormat masuk awal, yang mulakan kacau ialah dia kacau saya dahulu, saya duduk diam-diam, dia kata "Padang Terap," jadi saya hendak balas balikkah.

Tuan Yang di-Pertua, perkara ini perlu diamhil perhatian oleh pihak Kementerian supaya ianya tidak dijadikan satu repetition. Kalau sekarang lapanganterbang dikawal oleh satu jabatan Kerajaan pun berlaku begitu. Kalau saya hendak sebut satu persatu peristiwa-peristiwa tentulah akan mengambil masa.

Satu lagi, misalnya, di dalam perhubungan di lapangan terbang, pegawai-pegawai lebih selesa berbahasa Inggeris. Pegawai-pegawai yang bekerja di lapanganterbang lebih selesa berbahasa Inggeris. Apa salahnya kalau kita memulakan ucapan dengan pelancong dalam Bahasa Malaysia seperti "Selamat petang". Orang akan faham bahasa kita. Lepas itu kalau hendak cakap bahasa Inggeris, hendak cakap apa pun, cakuplah. Tetapi apa yang saya alami sekarang ini, apabila tiap-tiap kali saya pulang dari luar negeri, selalunya disambut dengan "Good Evening". Saya ini nampak macam orang Inggeriskah? Apa salah kata, "Selamat Petang, Encik," dan kalau saya tidak faham, saya tidak hairanlah, tetapi soalnya di sini ialah identiti, kerana perkara ini implikasinya cukup berat dan ianya membawa kepada peristiwa-peristiwa di dalam kapalterbang, misalannya di dalam kapalterbang Pelangi Air. Pelangi Air, sepatah Bahasa Kebangsaan tidak pernah digunakan, kalau kita naik Pelangi Air pergi ke Genting, pergi ke Kuala Tahan semua pertuturannya digunakan bahasa Inggeris. Saya biasa naik kerana mungkin Ahli dari Nilam Puri tidak biasa, kalau dia biasa naik Pelangi Air mungkin dialah orang yang mula atau yang dulu-dulu membaniahnya, kerana ini tidak menunjukkan identiti negara kita, dan ianya akan menjadi lebih berat, lebih serius dan teruk (agi apabila kita menswastakan perkhidmatan-perkhidmatan ini).

Perkara yang kedua ialah pakaian pegawai-pegawai di lapangan terbang. Saya mintalah supaya apabila diswastakan pakaian-pakaian pegawai-pegawai yang mengendalikan

kapalterbang itu ditukar, diindah dan diperkemaskan lagi. Pakaian itu mestilah membayangkan ataupun mencerminkan identiti budaya negara kita.

Yang ketiga, yang akhir sekali, Tuan Yang di-Pertua, mengenai dengan idcntili lapangan-lapangan terbang. Kita mempunyai banyak lapangan-lapangan terbang sepertimana kata Yang Berhormat dari Kepong tadi kita ada 13 ...

DrTan Seng Giaw: 19.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: 19 lapangan-lapangan terbang yang terletak di wilayah-wilayah di seluruh negara kita. Apa salahnya tiap-tiap lapangan terbang kalau di Kuching kita wujudkan satu tanda, apabila orang turun orang tahu bahawa ini adalah Sarawak. Di Alor Setar wujud saiu tanda orang turun akan tahu bahawa ini adalah "the land of planty" ataupun jelapang padi dan di lain-lain tempat lagi supaya satu lambang bagi tiap-tiap lapangan terbang itu menunjukkan bahawa pintu masuk itu memberi expectation, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, kepada orang yang lumn di situ bahawa inilah latarbelakang, budaya tempat yang dia turun. Dengan itu, Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong Rang Undang-undang ini.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Kota Melaka, selepas ini Menteri menjawab.

4.53 ptg.

Tuan Lim Guan Eng (Kota Melaka): Tuan Yang di-Pertua, saya turut ingin mengambil bahagian dalam Rang Undang-undang yang dinamakan Rang Undang-undang Penerbangan Awam 1969.

Tuan Yang di-Pertua, saya tidak ingin berbahas dengan panjang lebar berkenaan dengan Rang Undang-undang ini, kecuali hendak menimbulkan beberapa perkara sahaja.

Yang pertama, Tuan Yang di-Pertua, adalah mengenai tugas dan kewajipan Ketua Pengarah Penerbangan Awam. Saya memerhatikan bahawa satu daripada tugas adalah untuk menggalakkan pembangunan, kemudahan-kemudahan jalan udara, lapangan terbang, penerbangan udara bagi penerbangan awam. Saya ingin bertanya di sini mengenai Lapangan Terbang Batu Berendam di Melaka.

Tuan Yang di-Pertua, saya amat kesal kerana sungguhpun banyak janji telah diberi oleh pihak Kementerian dan juga Kerajaan Negeri Melaka, status Lapangan Terbang Batu Berendam tidak dipulihkan seperti dahulu di mana ia merupakan satu stopping point, dengan izin, perjalanan MAS dan juga syarikat penerbangan yang lain.

Di sini saya harap demi membantu usaha menjadikan Melaka secara amnya dan juga Bandaraya Melaka secara khasnya sebagai satu pusat pelancongan dan membantu pembangunan negeri Melaka, saya harap Kementerian boleh melaksanakan janji yang dibuat dahulu, memulihkan status Lapangan Terbang Batu Berendam seperti yang dahulu untuk membolehkan pesawat-pesawat yang besar turun dan singgah di Melaka.

Di sini saya memerhatikan bahawa satu anggaran sebanyak \$100,000 telah diperuntukkan untuk pembangunan Lapangan Terbang Batu Berendam Melaka. Di sini saya hendak bertanya apakah pembangunan yang dirancang kerana tidak ada kemudahan penerbangan yang sedia ada kecuali satu Plying Club, dengan izin, di Melaka untuk orang yang kaya-raya dan saya harap Yang Berhormat Timbalan Menteri bolehlah memberikan penjelasan yang lebih lanjut.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga hendak bertanya mengenai sistem MAS, di mana Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah mengumumkan bahawa penerbangan domestik dan penerbangan luar negeri akan diasingkan. Apakah keputusan yang

telah dibuat oleh pihak Kementerian, terutama sekali adakah satu kajian telah disiapkan untuk cadangan yang dikeluarkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan? Dan saya juga merasa kesal bahawa Yang Berhormat Menteri Pengangkutan tidak rela untuk datang ke Dewan yang mulia ini untuk membentangkan satu Rang Undang-undang yang berkaitan dengan secara langsung Kementeriannya. Selalunya saya tengok Yang Berhormat Timbalan Menteri mengambil tugas Menteri beliau, dan saya tidak tahu sama ada dia mendapat sedikit elaun bulanannya, kerana ini adalah satu sikap yang tidak bertanggungjawab oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat dari Kota Melaka teruskan ucapan, jangan personal ya.

Tuan Lim Guan Eng: Itu yang saya hendak tunjukkan, dan ini adalah satu perkara yang sangat penting.

Timbalan Menteri Tenaga, Telekom dan Pos (**Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali**): (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Sebentar ya.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Point of order.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Point of order.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tadi bila orang lain bercakap keluar daripada tajuk, dia cakap banyak, sekarang ini apa bersangkutan-paut?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Saya peringatkan Kota Melaka, 36 (1).

Tuan Lim Guan Eng: Tuan Yang di-Pertua, di sini saya rujukan kepada Yang Berhormat Menteri, tetapi Yang Berhormat Menteri tidak ada di sini langsung, dan ini adalah satu sikap yang saya rasa

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, saya hendak memperingkatkan supaya Yang Berhormat teruskan ucapan..

Tuan Lim Guan Eng: . . .tidak bertanggungjawab dan tidak dilunjak oleh Menteri-menteri yang lain.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Kota Melaka.

Tuan Lim Guan Eng: Ya. Saya hendak memberi penjelasan kepada Yang Berhormat Timbalan Menterinya . . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat teruskan ucapan, jangan personal.

Tuan Lim Guan Eng: Baik, saya harap dia boleh faham tentang pentingnya tanggungjawab seorang Menteri. Bila dia menjadi seorang Menteri, saya harap dia juga akan hadir, tidak ikut sikap dia.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat hendak berucap atas Rang Undang-undang ini atau tidak? Kalau tidak, saya boleh berhentikan.

Tuan Lim Guan Eng: Saya tahu, saya patuh arahan yang diberikan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat harus patuh arahan.

Tuan Lim Guan Eng: Ya, saya patuh, tetapi kepada orang yang tidak faham kena tunjuk sedikit.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga harap bahawa Yang Berhormat Timbalan Menteri akan mengkaji dan mencari satu penyelesaian untuk mengatasi masalah yang disebutkan oleh beberapa rakan-rakan saya tadi tentang kelewatan yang dialami oleh penumpang-penumpang untuk menunggu bas bagi mengangkut mereka keluar. Selepas sahaja pesawat turun, penumpang terpaksa menunggu sekurang-kurangnya 20 minit, ada kadangkala lebih daripada setengah jam, dan ini bukanlah kesatahan MAS seperti yang dianggap oleh setengah-setengah Ahli yang memang jahil, tetapi sayarasa ini adalah tanggungjawab DCA atau Jabatan Penerbangan Awam. Di sini saya harap satu pembetulan boleh dibuat dan Jabatan Penerbangan Awam boleh mengkaji bagaimana hendak mengaiasi masalah kelewatan untuk penumpang-penumpang dalam kapal terbang yang telah mendarat yang terpaksa menunggu masa yang sangat lama sebelum bas datang untuk mengangkut mereka keluar daripada lapangan terbang.

Saya harap dengan pindaan yang akan diluluskan nanti bahawa pihak Kementerian akan memastikan bahawa semua hujah yang ditimbulkan oleh Ahli-ahli khususnya ahli Pembangkang dapat perhatian yang sewajarnya, kerana inilah rungulan yang kita terima daripada rakyat dan yang bukan sahaja yang dialami oleh kami sendiri, tetapi juga rakyat. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Timbalan Menteri, sila jawab.

4.59 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan banyak-banyak terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah membahaskan mengenai Rang Undang-undang Penerbangan Awam (Pindaan) yang telah dikemukakan sebentar tadi.

Bagi membcri jawapan kepada apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat dari Pasir Pinji mengenai kerugian Jabatan Penerbangan Awam, saya mengakui bahawa Jabatan Penerbangan Awam telah mengalami kerugian.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, di Semenanjung Malaysia, jumlah pendapatan bagi tahun 1989 ialah \$101,342,167 sementara perbelanjaannya adalah \$144,674,136 dan kerugiannya adalah \$43,331,969. Akan tetapi, daripada jumlah perbelanjaan tersebut sebanyak \$43,931,843 adalah faedah atas pinjaman dan \$593,855 adalah susut nilai. Jadi, kedua-dua perbelanjaan ini sahaja adalah \$82 juta. Ini akan distruktur semula agar bersesuaian dengan kos-kos ini kerana di masa lalu memang perbelanjaan pembangunan dibiayai secara pinjaman walaupun di lapangan terbang domestik.

Mengenai caj-caj dan kadar-kadar lapangan icrbang, suka saya maklumkan bahawa caj-caj dan kadar-kadar yang dikenakan di Malaysia adalah rendah jikadibandingkan dengan negara-negara ASEAN dan juga peringkat antarabangsa. Ini terkandung dalam laporan kajian dasar pengurusan Malaysia oleh World Bank. Dan kita perlu mengkaji caj-caj mengikut konsep cost recovery supaya tidak berlaku subsidi.

Yang Berhormat dari Pasir Pinji juga menimbulkan soal keselamatan. Mengenai soal keselamatan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat itu, saya ingin merakamkan bahawa sehingga kini Kerajaan masih belum membuat keputusan sama ada Bahagian Keselamatan akan terus kekal dengan Kerajaan atau diserahkan kepada syarikat pengendali. Keputusan Kerajaan terhadap perkara ini akan mengambil kira faktor kepentingan penumpang-penumpang, beban kewangan kepada Kerajaan sekiranya perkhidmatan ini dikekalkan dalam Kerajaan dan lain-lain lagi. Namun

demikian, saya ingin memaklumkan bahawa sekiranya Perkhidmatan Keselamatan dikendalikan oleh syarikat pengendali, ia tidak akan menjadi kurang selamat dari segi pengawalan kerana segala prosedur Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO) dan Kerajaan akan dipatuhi oleh syarikat pengendali sebagai statutory requirement, dengan izin, DCA atau JPA yang merupakan badan kawalselia

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Timbalan Menteri....

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: akan menentukan syarikat itu mematuhi sepenuhnya kehendak-kehendak keselamatan yang ditetapkan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, beri jalan, Kepong.

Dr Tan Seng Giaw: Penjelasan, Tuan Yang di-Pertua. Memang Yang Berhormat mengatakan bahawa dengan prosedur, protokol, ICAO dan Kerajaan ini semua dapat dipenuhi. Sekiranya demikian adakah Yang Berhormat mencadangkan bahawa DCA dan JPA akan mempunyai kakitangan yang cukup. Tuan Yang di-Pertua, saya beri satu contoh, adakah Yang Berhormat tahu bahawa apabila seseorang penumpang membawa telefon tangan dengan bateri, telefon dan bateri terpaksa diserahkan kepada pegawai JPA. Dan bila sampai ke destinasi terpaksa tunggu 45 minit atau 50 minit untuk ambil bateri ini. Datu satu sebab yang diberi ialah kekurangan kakitangan. Dan itulah kekurangan kakitangan akan menjadi salah satu faktor utama yang boleh menyebabkan keselamatan ini tidak dapat dikawal.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat ini tidak sabar, tungguilah, saya banyak cerita tadi hendak dijawab, perkara-perkara ini semua termasuklah.

Mengenai bateri tadi, memanglah syaratnya senjata atau apa juga alat yang boleh mengganggu alat dalam kapalterbang kita tidak benarkan dibawa digunakan. Sebab itu kena ambil bateri. Begitu juga senjatapi terpaksa diambil dan disimpan oleh juruterbang, kemudian dipulangkan, Takkanlah satu orang, satu pegawai hendak bawa bateri pergi balik hendak cepat. Jadi, terpaksa tunggu, kena sabarlah sedikit.

Sepertimana yang diperuntukkan dalam Rang Undang-undang ini iaitu meminda Akta Penerbangan Awam 1969 ini, seksyen 24A memberi kuasa kepada Ketua Pengarah Jabatan Penerbangan Awam untuk membuat pemeriksaan, meneliti bangunan, kemudahan apa juga di lapangan-lapangan terbang di bawah kawalan syarikat pengendali itu. Ada hak, ada kuasa yang diberikan oleh undang-undang ini. Dan dari segi kakitangan itu, sudah tentulah apabila syarikat pengendali ini akan mengurus lapangan-lapangan terbang, sudah tentu mengambil kira bilangan kakitangan yang mencukupi. Selain daripada seksyen 24(i)(j) juga memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk membatalkan lesen syarikat pengendali sekiranya syarat-syarat lesen ataupun peruntukan Akta aiaa mana-mana sahaja peraturan yang ditetapkan oleh Kerajaan tidak dipatuhi oleh syarikat itu. Dan untuk makluman Dewan yang mulia ini pada ketika ini terdapat beberapa lapangan terbang antarabangsa di negara-negara luar di mana perkhidmatan keselamatan dijalankan oleh syarikat-syarikat swasta. Dan saya inginlah memberi jaminan bahawa Kerajaan akan menentukan bahawa piawai keselamatan akan tetap dipatuhi oleh syarikat pengendali.

Yang Berhormat dari Pasir Mas telah menyebut mengenai kelemahan-kelemahan kemudahan yang ada di lapangan terbang. Namun begitu saya mengucapkan terima kasih kerana Yang

Berhormat itu memahami keadaan yang sebenarnya tidaklah seperti DAP asyik kritik sahaja. Apabila lapangan terbang diswastakan, saya yakin keadaan semuanya akan bertambah baik, akan ditingkatkan segala perkhidmatannya. Inilah salah satu objektif penswaslaan. Yang Berhormat itu tidak yakin lagi, memanglah begitu DAP kalau Barisan Nasional buat apa-apa semua dia tidak yakin. Tetapi kita telah membuktikan banyak perkara yang kita buat berjaya.

Mengenai Lapangan Terbang Kola Bharu di Pengkalan Chepa, kemudahan-kemudahan yang ada masih boleh menampung keperluan trafik yang diunjurkan bagi sekurang-kurangnya 5 tahun yang akan datang. Oleh hal yang demikian, tidak ada rancangan untuk membesarkan Lapangan Terbang Kota Bharu pada masa ini.

Mengenai Lapangan Terbang Alor Setar, projek pembinaan berkaitan mengenai masalah kontraktor Kontraktor ini telah didenda dan sejak akhir bulan Mei yang lalu. Namun demikian, projek ini dijadualkan siap pada bulan Ogos 1991. Yang Berhormat juga telah menyebut mengenai keselamatan iaitu latihan akan terus diadakan berasaskan kepada peraturan-peraturan antara-bangsa apabila lapangan-lapangan terbang diswastakan. Dalam hal ini, saya ingin memaklumkan peruntukan kewangan memang diadakan walaupun Kerajaan masih belum membuat keputusan mengenai pembinaan lapangan terbang yang kedua seperti yang disbut oleh Yang Berhormat dari Kelang tadi iaitu beliau mencadangkan supaya dibina lapangan terbang antarabangsa kedua itu di Pulau Carey. Kerajaan belum lagi membuat keputusan walaupun beberapa tapak telah pun dicadangkan dan kajian telah dibuat berasaskan kriteria-kriteria seperti berikut iaitu keperluan kawalan trafik udara, kesesuaian tanah, jauhnya tapak dari hinterland, dengan izin, seperti Kuala Lumpur misalnya. Dan juga kesan alam sekitar terpaksa juga diambil kira.

Mengenai tambang MAS yang dikatakan tinggi, ini adalah tidak benar kerana kalau dibandingkan dengan beberapa negara jiran, terutamanya di rantau ASEAN, tambang kita adalah yang paling rendah mengikut kiraan sen untuk satu-satu batu. Dan Yang Berhormat juga mengatakan bahawa tambang haji terlalu tinggi, mahal. Tambang haji ini berbeza sedikit dengan tambang biasa yang dikenakan oleh MAS kerana tambang penerbangan haji ini adalah charter flight, dengan izin, perginya penuh, baliknya kosong. Apabila selesai jemaah haji mengerjakan fardu haji pula pergi kosong, balik penuh. Jadi, ini terpaksa diambil kira sekurang-kurangnya kos kakitangan, kos minyak, penerbangan dan sebagainya, jadi ianya munasabah.

Mengenai pemisahan penerbangan antarabangsa dengan domestik, kajian sedang dijalankan dan keputusan belum lagi dibuat.

Ahli Yang Berhormat dari Klang juga telah menyebut mengenai sistem pemeriksaan keselamatan di lapangan terbang. Pemeriksaan keselamatan yang diamalkan di Malaysia adalah mengikut peraturan-peraturan dan sistem yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa atau ICAO. Malahan sistem keselamatan di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang sentiasa dikaji oleh pegawai-pegawai pertubuhan antarabangsa itu iaitu ICAO dan juga pegawai-pegawai dari International Air Transport Association (IATA) serta juga wakil-wakil penerbangan-penerbangan yang beroperasi di Subang. Jadi, kalau mereka ini ada rasa tidak puas hati, mereka akan beritahu kepada JPA dan perkara-perkara ini adalah dikaji cari masa ke semasa oleh sebuah Jawatankuasa Kemudahan Lapangan Terbang.

Ahli Yang Berhormat dari Tanjong banyak juga meleret-leret tadi itu, bersimpang-simpang siur ke benda-

benda lain yang rasa saya tidak relevant dengan Akta yang kita bincangkan. Walau bagaimanapun, Yang Berhormat telah menyebut mengenai penswastaan, minta supaya menjamin perkhidmatan ini akan bertambah baik. Dan ini mcmang saya telah sebut tadi bahawa kita memberikan jaminan kerana Kerajaan Barisan Nasional yakin sangat bahawa usaha-usaha, kerja-kerja kita ini akan dapat kita laksanakan dengan sempurna.

Dan Yang Berhormat juga telah begitu marah-marah tadi mengenai beliau, katanya, "Penerbangan daripada Pulau Pinang 40 minit sahaja tetapi terpaksa tunggu setengah jam untuk dapat pengangkutan dan keluar daripada lapangan terbang." Sebenarnya keadaan ini kadang-kadang tidak dapatlah kita hendak katakan ada masanya mungkin ada kegendalaan dari segi ada traffic jamnya di belakang sana, di air site itu pun ada juga kadang-kadang traffic jamnya. Jadi, perkara ini kadang-kadang tidak dapat dielakkan tetapi apabila perkara ini berlaku, penyiasatan dilaksanakan, dibuat oleh jabatan-jabatan yang bertanggungjawab dan ianya ditentukan bahawa tidak berulang lagi. Dan saya yakinlah bahawa syarikat yang akan mengendalikan lapangan terbang ini nanti akan memastikan dan akan berusaha bersungguh-sungguh untuk menampung segala keperluan-keperluan penumpang.

Ahli Yang Berhormat dari Tanjong juga menyebut mengenai apa peruntukan yang ada bagi menentukan prestasinya meningkat. Jadi, berapa kali sudah saya tegaskan dan tekankan bahawa sekali lagilah saya ingin menjelaskan bahawa dari segi pengawalan penerbangan awam bukan sahaja prestasi tetapi aspek keselamatan itu perlu sangat diikuti oleh sesiapa sahaja yang menjalankan operasi kerana kita mesti memenuhi piawaian yang ditentukan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Kalau kadang-kadang didapati bahawa

agaknya akan terjejas keselamatan maka sudah tentulah penangguhan sekejap itu, takkanlah kita hendak marah-marah kerana kalau kita lambat asalkan selamat, rasa saya itu adalah pegangan yang sangat baik.

Saya berterima kasih kepada Ahli Yang Berhormat daripada Arau yang begitu berpengalaman dari segi menggunakan perkhidmatan lapangan terbang di negara kila ini dan juga menggunakan perkhidmatan MAS. Dan beliau nampaknya begitu memahami akan keadaan-keadaan yang sebenarnya. Seperti yang dimaklum bahawa memanglah Lapangan Terbang Antarabangsa Subang telah mulai menghadapi kesesakan. Ini tidak dinafikan kerana pertumbuhan irafik penumpang yang sangat menggalakkan pada tahun-tahun kebelakangan ini, terutamanya pada tahun 1990 iaitu Tahun Melawat Malaysia di mana Lapangan Terbang Antarabangsa Subang telah mengendalikan seramai 7.5 juta penumpang berbanding dengan 5.9 juta penumpang pada tahun 1989 iaitu kenaikan sebanyak 27% yang rasa saya ramai pihak tidak menyangka kita boleh berjaya dalam Tahun Melawat Malaysia.

(Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*)

Dan mengikut unjuran trafik yang dijalankan baru-baru ini, Lapangan Terbang Amarabangsa Subang akan terus mengalami pertumbuhan trafik yang menggalakkan dalam lingkungan 10% pada beberapa tahun yang akan daiang. Dan dalam hal ini Kementerian Pengangkutan mempunyai rancangan khas untuk mempertingkatkan kemudahan-kemudahan ulama di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang bagi menampung keperluan trafik udara sehingga tahun 2000 dalam Rancangan Malaysia Keenam.

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Ahli dari Kepong bangun.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, penjelasan. Dengan bilangan penumpang yang bertambah dengan begitu pesatnya dan dengan keluasan Lapangan Terbang Subang yang begitu sangat kecil untuk lapangan terbang antarabangsa, bagaimana perkhidmatan akan dibaiki memandangkan kebanyakannya memerlukan tanah, memerlukan tempat tetapi kita tidak ada tempat, kita tidak ada ruang, macam mana kita dapat memperbaiki ataupun Yang Berhormat bercadang kita ada satu airiropolis sepertimana yang terdapai di Lapangan Terbang Changi di Singapura.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya telah kala tadi, Yang Berhormat ini tidak sabar, sebenarnya saya hendak sampai sudah ke situ iaitu saya telah sebut tadi kemudahan utama di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang bagi menampung keperluan trafik udara sehingga tahun 2000 ini. Dalam Rancangan Malaysia Keenam di mana sebanyak \$171 juta disediakan dan saya yakin dengan kerjasama peningkatan kemudahan-kemudahan utama seperti tapak memakir, bangunan terminal dan lain-lain akan dapat mengatasi masalah kesesakan dan keperluan penumpang-penumpang sehingga tahun 2000.

Di samping itu masalah penumpang-penumpang untuk menaiki bas ke pesawat-pesawat dari terminal akan dikurangkan dalam rancangan memperbaiki kemudahan-kemudahan yang sedia ada di Lapangan Terbang Antarabangsa Subang. Bagi rancangan jangka masa panjang pula iaitu selepas tahun 2000, Kemenierian Pengangkutan bersama-sama dengan Jabalan Penerbangan Awam dan Unit Perancang Ekonomi sedang membuat kajian sama ada kemudahan-kemudahan tambahan itu dapat diadakan di Lapangan Terbang

Antarabangsa Subang termasuklah landasan kedua yang disediakan atau sebuah lapangan terbang baru di suatu tapak baru perlu dilaksanakan untuk menggantikan Lapangan Terbang Antarabangsa Subang yang sedia ada, ini masih dalam kajian. Kajian ini meliputi aspek-aspek penting seperti jumlah pelaburan kewangan yang diperlukan dan soal kesan alam sekitarnya kepada penduduk-penduduk di sekitar, kesesuaian tapaknya, soal menjadikan Kuala Lumpur sebagai pusat trafik udara yang berkeupayaan bersaing dengan lapangan terbang antarabangsa utama di rantau Asia dan lain-lain. Sebaik sahaja kajian ini siap dijalankan, satu keputusan dasar akan dibuat oleh Kerajaan dan pada ketika ini saya masih tidak dapat membual pengumuman mengenai tapak yang dikaji sebagai tapak yang sesuai untuk pembinaan lapangan terbang baru kerana perkara ini adalah dalam peringkat kajian lagi dan kajian ini adalah dijalankan berasaskan kepada kriteria-kriteria teknikal dan ekonomik yang ditetapkan seperti jarak tapak itu dari Kuala Lumpur, kawasan tanah yang mencukupi, kesesuaian dari segi kawalan trafik udara, kesan alam sekitar dan sebagainya.

Ahli Yang Berhormat dari Batang Lupa, saya ucapkan terima kasih juga kerana nampaknya mengatakan bahawa di mana-mana juga dia pergi, dia tidak gunakan yang lainlah, dia gunakan MAS dan melalui lapangan terbang kita. Dan mengharapkan bahawa perkhidmatan akan lebih baik lagi dengan adanya alat-alat yang sofistikated dan alat-alat yang moden, yang diperlukan untuk keselamatan. Sepertimana yang diperuntukkan dalam undang-undang syarikat pengendali yang akan kita bincangkan nanti, segala perkhidmatan yang terlibat khususnya dari segi keselamatan operasi penerbangan berpandu kepada syarat-syarat serta prosedur-prosedur keselamatan yang ditetapkan oleh ICAO dan akan ditetapkan dalam lesen yang akan dikeluarkan oleh Menteri Pengangkutan.

Di samping itu syarikat berkenaan perlu juga memberi latihan yang diperlukan bagi pegawai-pegawai yang terlibat dalam perkhidmatan specialised, dengan izin, yang berkenaan. Saya yakin piawaian-piawaian yang ditetapkan akan dipatuhi dan tindakan-tindakan membatalkan lesen akan diambil oleh Kerajaan sekiranya ia tidak memenuhi syarat-syarat itu.

Selain daripada itu apa-apa juga alat-alat pemeriksaan yang difikirkan perlu diadakan akan ditetapkan oleh Kerajaan supaya syarikat berkenaan mengadakannya.

Yang Berhormat dari Nilam Puri telah menyentuh mengenai perkhidmatan Trafik Udara dan Perhubungan dan juga mengenai keselamatan dari segi jaminan, beliau khuatir nanti pekerja-pekerja kerugian dan kumpulan Security perlu mendapat perhatian. Kedudukan perkhidmatan Trafik Udara dan Perhubungan akan dikaji dari segi keselamatan penerbangan dan diambil-kira dalam rancangan penswastaan. Semua pekerja akan diberi tawaran yang tidak kurang baiknya dari apa yang mereka nikmati sekarang. Ini diperuntukkan dalam Pasal 8 Rang Undang-undang Perkhidmatan-perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991.

Kedudukan kumpulan Security adalah sama dengan kumpulan pekerja-pekerja lain, tak ada perhatian yang berbeza. Mereka cuma ada kuasa auxiliary power, dengan izin, iaitu kuasa-kuasa Polis Bantuan untuk menguatkuasakan undang-undang.

Yang Berhormat itu juga menyebut mengenai Car Park di Pulau Pinang mengalami jammed, katanya. Itu bukan kerana kita tidak ada foresight tetapi agaknya kerana lempal semacam itu sesak di waktu-waktu tertentu sahaja. Jadi, kita tidak boleh mengadakan kemudahan yang berlebih-lebihan pada

sepanjang masa, kalau keperluan hanya pada masa-masa yang tertentu. Namun begitu, setelah ianya diswastakan nanti dan diperbadankan, semua ini akan diambilkira, kemudahan-kemudahan tambahan akan diadakan. Tetapi nanti sudah tentulah, agaknya sekarang ini kalau parking percuma, mungkin pula nanti kena bayar parking. Jadi, itulah nanti Yang Berhormat akan persoalkan pula.

Yang Berhormat dari Kepong lelah mengemukakan begitu banyak soalan yang saya cuba jawab setakat mana yang saya boleh dan ada di antaranya tadi pun telah terjawab scmasa saya menjawab perbahasan yang telah dikemukakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat. Yang Berhormat menanyakan mengenai kajian pasukan petugas ataupun consultant yang disebutkan tadi ada dua-tiga kumpulan iaitu sebelum Kerajaan membuat sesuatu keputusan memperbadankan lapangan terbang, Kerajaan telah menerima kajian dan cadangan dari dua syarikat iailu British Airporls dan SAPURA dan masing-masing berbeza dari segi konsep dan struktur untuk diswastakan. Kerajaan telah mcngkajinya dan mendapati bahawa adalah lebih berfaedah diperbadankan iaitu seratus-peratus syarikat milik Kerajaan bagi pengurusan lapangan terbang ini. Dengan itu Kerajaan telah melantik sebuah syarikat telah merunding untuk mengkaji cara terbaik mengurus lapangan-lapangan terbang Malaysia kerana kita ada 20 lapangan terbang, 4 antarabangsa dan selainnya domestik, dengan pendapatan dan perbelanjaannya berbeza-beza. Kerajaan akan menubuhkan sebuah syarikat seratus-peratus milik Kerajaan dan akan mengendalikan kesemua lapangan-terbang di Malaysia. Laporan ini telah pun siap dan Kementerian sedang mengkaji perakuan-perakuannya. Banyak perkara yang telah diperakukan dan dari segi kewangan, keselamatan penerbangan dan sebagainya.

Yang Berhormat juga telah menyentuh mengenai apakah . ..

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat dari Kepong bangun, hendak beri jalan atau tidak?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Nantilah dahulu, banyak sangat, ini semua dia punya. Yang Berhormat juga telah bertanya adakah kakitangan dalam DCA cukup uniuk tugas kawalselia. Jawabnya, ya. Aktiviti-aktiviti kawalselia sememangnya dilakukan sekarang ini oteh Jabatan seperi menentukan piawaian, perlesenan, menentukan airworthiness, dengan izin, dan sebagainya. Ini semua tidak akan diswastakan, yang akan diswastakan ialah perkhidmatan pengurusan lapangan terbang, sementara aktiviti-aktiviti kawalselia akan terus dijalankan oleh Jabatan Penerbangan Awam dan saya tegaskan di sini bahawa Jabatan Penerbangan Awam diperbadankan dan tidak diswastakan.

Mengenai ATCO sama ada dilesenkan. Jawabnya, ya. ATCO (Pegawai Kawalan Trafik Udara) dilesenkan mengikut ketayakannya, dengan izin, raiing, dan diperiksa kesihatannya oleh pakar-pakar doktor Kerajaan. Ini adalah mengikut amalan yang diunjurkan oleh ICAO.

Ahli Yang Berhormat itu juga telah meminta makluman mengenai pasukan petugas. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat dari Kepong, yang ditubuhkan ialah Jawatankuasa Pemandu, bukan pasukan petugas, yang diwakili oleh EPU, Perbendaharaan, Jabatan Peguam Negara dan lain-lain agensi untuk mengadakan kajian terhadap berbagai aspek yang berkaitan dengan cadangan untuk memperbadankan lapangan-lapangan terbang. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, usaha untuk memperbadankan sesuatu

industri yang penting seperti penerbangan awam, memerlukan kajian yang teliti dan mendalam. Selain dari itu satu dari tugas Jawatankuasa Pemandu ini ialah meneliti kajian-kajian dan syor-syor yang dikemukakan oleh sebuah konsortium yang membuat kajian computerization DCA ini.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, kajian itu adalah di peringkat akhir. Jawatankuasa sedang meneliti deraf laporan terakhir sebelum laporan yang disediakan oleh pihak swasta itu diterima oleh Kerajaan. Keputusan sama ada semua lapangan terbang akan diswastaka, belum lagi dibuat. Keputusan itu perlu mengambil kira beberapa faktor seperti berikut iaitu:

- (1) kos operasi, soal keselamatan, misalnya Lapangan terbang Kuantan di mana TUDM juga ada di situ;
- (2) soal viability syarikat itu pada keseluruhannya; dan
- (3) soal beberapa landasan terbang yang mengendalikan perkhidmatan sosial iaitu di luarbandar di Sarawak dan Sabah misalnya.

Keputusan Kerajaan akan merupakan satu pakej yang bukan sahaja menentukan viability, dengan izin, syarikat itu tetapi juga objektif Kerajaan untuk mengurangkan beban kewangan Kerajaan dapat dicapai. Di samping itu mutu perkhidmatan dapat ditingkatkan.

Yang Berhormat juga telah menyebut mengenai sistem ATC, Kerajaan belum membuat keputusan sama ada perkhidmatan ATC akan diswastakan. Sekiranya diswastakan, kos perlaksanaan projek STC itu akan diambil kira sama ada kos pelaksanaan yang terlibat ditanggungjawab oleh syarikat berkenaan atau tidak. Ini oleh kerana Kerajaan adalah bertanggungjawab atas soal menyediakan sistem ATC demi kepentingan operasi penerbangan yang selamat.

Yang Berhormat juga sebut mengenai sama ada badan kawalselia dapat mengawal syarikat. Tadi semasa saya menjawab perbahasan Yang Berhormat yang sebelumnya tadi telah pun saya sebut, tetapi tak mengapalah, perkara ini adalah dikaji secara teliti oleh Kerajaan. Ingin saya memaklumkan bahawa penswastakan lapangan-lapangan terbang bukanlah satu perkara yang baru kerana di negara-negara lain banyak perkara ini telah dilaksanakan. Badan kawalselia akan mempunyai jumlah pegawai yang berkemahiran di dalam semua bidang supaya ia dapat menjalankan tugasnya selaras dengan kehendak-kehendak Kerajaan dan juga undang-undang yang akan kita luluskan.

Mengenai Kompleks Kargo di Pulau Pinang, Kompleks Kargo itu memang telah pun diswastakan kerana kompleks itu dibina oleh MAS. MAS akan mengendalikan kompleks itu apabila ianya siap kelak.

Air Traffic Controller (ATCO)—latihan dan pemeriksaan ATCO adalah diberi oleh Kolej Jabatan Penerbangan Awam. Standards yang dikenakan dari segi latihan, pemeriksaan adalah selaras dengan piawaian-piawaian yang diiktapkan oleh ICAO. Keputusan sama ada ia akan diswastakan masih belum dibuat lagi. Sekiranya ia diswastakan ia tidak bermaksud taraf latihan akan terjejas kerana Jabatan Penerbangan Awam masih akan mengawal latihan dan pemeriksaan yang akan diadakan selaras dengan keperluan antarabangsa.

Mengenai kakitangan yang diminta jamin keselamatannya, mereka akan diberi terma-terma perkhidmatan tidak kurang daripada yang mereka dapati sekarang dan ini adalah satu syarat yang akan dipatuhi oleh sesiapa juga yang mengambilalih penswastakan ini.

Mengenai ulasan daripada Yang Berhormat dari Padang Terap, saya juga mengucapkan terima kasih atas pandangan Yang Berhormat itu.

Mengenai ptntu-pintu masuk untuk diwujudkan identiti negara dan budaya dan juga mengenai bahasa tadi, sebenarnya Jabatan Penerbangan Awam di lapangan-lapangan terbang menggunakan dua bahasa; Bahasa Malaysia dan juga bahasa Inggeris dalam pengumuman-pengumuman kerana pengguna-pengguna perkhidmatan udara kita bukanlah semuanya rakyat Malaysia, tetapi ada juga rakyat dari negara-negara luar dan mereka yang membuat pengumuman ini memang diberi latihan dalam aspek-aspek membuat pengumuman, tetapi kalau sengau agaknya itu, tak tahulah saya apa sebabnya. Kalau dapat agaknya mana-mana Yang Berhormat beri ketentuan bila masanya, dengar di mana, dalam penerbangan mana, mungkinlah agaknya kita boleh panggil balik pegawai yang berkenaan itu, kita beri latihan semulakah, itu bolehlah kita laksanakan.

Mengenai identiti negara dan budaya di lapangan terbang, ini dibuat berperingkat-peringkat untuk menen-lukan. Memang kami pun setuju, Kementerian setuju, Jabaian setuju mengenai perkara ini dan kita cuba berbagai-bagai cara. Kalau kita tengok di Lapangan Terbang Subang misalnya, khazanah-khazanah lama pun dan bahan-bahan budaya kita semua kita pameran di lapangan terbang itu dan unsur-unsur budaya kita, kita letakkan di mana yang sesuai, misalnya ada rebana, ada kain-kain, pakaian-pakaian lama, semuanya kila pameran.

Yang Berhormat dari Kota Melaka lelah menyebut mengenai Lapangan Terbang Batu Berendam iaitu dari segi statusnya, katanya tidak dinaikkan. Lapangan Terbang Batu Berendam sekarang ini berupaya menerima pesawat Pokker 50. Alat-alat untuk pendaratan malam telah dipasang di Lapangan Terbang Batu Berendam. Jadi, kemudahan-kemudahan yang sedia ada yang dipasang di Lapangan Terbang Batu Berendam mencukupi untuk

mengendalikan trafik penumpang di masa-masa yang akan datang. Jadi, daripada kajian kita melihatkan peningkatan penumpang dan sebagainya, lapangan terbang ini boleh digunakan oleh Pokker 50, iaitu satu penerbangan 50 orang boleh datang.

Mengcnai penerbangan domestik dan antarabangsa, Kerajaan sedang mengkaji perkara ini dan ianya belum selesai lagi. Selepas kajian ini selesai, ianya akan diumumkan oleh pihak Kerajaan.

Saya minta maaf, ada tertinggal sedikit mengenai Padang Terap tadi, iaitu syarikat yang diberi tanggungjawab hendaklah rakyat Malaysia. Syarikat pengendali berkaitan adalah 100% dipunyai oleh Kerajaan sehingga penswastaan dilaksanakan, Apabila ia diswastakan kelak Kerajaan masih dapat mengawal aktiviti syarikat ini sekiranya ia memegang peratusan syer yang kecil oleh kerana terdapatnya syarat-syarat tertentu. Syarat-syarat itu akan digunakan oleh Kerajaan sehingga kepenlingan Kerajaan dan rakyat tidak terancam.

Mengenai menggunakan Bahasa Malaysia, saya pun sudah sebut tadi.

Itu sahajalah nampaknya, Tuan Yang di-Pertua, perkara-perkara yang telah dibangkitkan dan banyaklah rasanya sampai dua jam kita berbincang dan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat.

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

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujukan.

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

Dewan bersidang sebagai Jawatan-kuasa.

(Tuan Yang di-Pertua *mempergunakan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 11 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

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

**RANG UNDANG-UNDANG
PERKHIDMATAN-
PERKHIDMATAN LAPANGAN
TERBANG DAN PENERBANGAN
(SYARIKAT PENGENDALI)**

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

5.36 ptg.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu satu Akta untuk mengadakan peruntukan bagi perletakkan harta, hak-hak dan liabiliti-liabiliti Kerajaan Malaysia yang berhubungan dengan penerbangan awam pada satu syarikat untuk membuat perkiraan-perkiraan kewangan bagi syarikat itu, untuk mengadakan peruntukan bagi perkara-perkara yang berhubungan dengan kakitangan dan bagi perkara-perkara lain yang berkaitan dengannya.

Tuan Yang di-Pertua, saya bangun mengemukakan Rang Undang-undang Perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991 bagi bacaan kali kedua.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, Rang Undang-undang Perkhidmatan-perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991 adalah untuk

membolehkan sebuah syarikat pengendali ditubuhkan di bawah Akta Syarikat 1965 bagi tujuan mengambilalih aspek-aspek operasi serta aset dan liabiliti tertentu DCA.

Fasal-fasal penting yang terkandung di dalam Rang Undang-undang ini ialah seperti berikut.

Fasal 1 membuat peruntukan bagi tajuk ringkas dan tarikh mula berkuatkuasa. Sementara Fasal 2 adalah berhubung dengan tafsiran.

Fasal 3 memperuntukkan bahawa Menteri Pengangkutan melalui perintah yang disiarkan dalam *Warta*, mengumumkan tarikh perletakkan dan pada tarikh itu segala harta, hak atau liabiliti yang berhubungan dengan penerbangan awam yang dinyatakan, dengan izin, specitted dalam perintah itu hendaklah dipindah dan terletak hak pada syarikat pengendali.

Fasal 4 membuat peruntukan supaya sekuriti-sekuriti syarikat pengendali diterbitkan atau diumpukkan kepada Menteri Kewangan yang diperbadankan oleh Akta Menteri Kewangan (Pemerbadanan) 1957 atas terma-terma dan syarat-syarat tentang pengumpulan sebagaimana yang diarahkan oleh Menteri Kewangan dan bagi apa-apa pelupusan sekuriti-sekuriti itu oleh Menteri Kewangan selepas berunding dengan Menteri Pengangkutan.

Fasal 5 memberi Menteri Kewangan kuasa, selepas berunding dengan Menteri Pengangkutan, untuk memperolehi sekuriti-sekuriti syarikat pengendali atau subsidiarinya atau hak-hak untuk melanggan sekuriti-sekuriti sedemikian untuk melupuskannya.

Fasal 6 memberi Menteri Kewangan kuasa, selepas berunding dengan Menteri Pengangkutan, selagi Kerajaan memegang tidak kurang daripada 5% daripada kesemua sekuriti yang

diterbitkan dalam syarikat pengendali untuk melantik wakil-wakil Kerajaan menganggotai lembaga syarikat pengendali.

Fasal 7 membuat peruntukan bagi slruktur kewangan syarikat itu.

Fasal 8 membuat peruntukan bagi perkara-perkara yang berhubungan dengan kakitangan. Tiap-tiap orang yang dibcri pilihan oleh Kerajaan Malaysia dan yang memilih untuk berkhidmat sebagai pekerja syarikat pcngcndali hendaklah diambil kerja oleh syarikat itu atas terma-terma dan syarat-syarat perkhidmatan yang tidak kurang baiknya daripada terma-terma dan syarat-syarat sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, demikianlah huraian saya atas Rang Undang-undang Perkhidmatan-Perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Tuan Yang di-Pertua: Saya minta sokongan.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Raja Dato' Ariffin bin Raja Sulaiman): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang Perkhidmatan-Perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991 dibaca kali yang kedua dan terbuka untuk dibahas. Pasir Mas.

5.43ptg.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali (Pasir Mas): Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini adalah susulan daripada Rang Undang-undang yang telah diluluskan sebentar tadi dan Rang

Undang-undang ini menjadi penting oleh kerana Rang Undang-undang ini akan memastikan syahkat pengendali menjalankan tanggungjawabnya dengan sempurna terutamanya dalam menguruskan lapangan terbang yang ada di negara kita ini sesudah ianya diswastakan.

Pentingnya Rang Undang-undang ini kerana ianya berkaitan rapat dengan kepentingan negara kerana lapagan terbang ini merupakan pintu masuk negara dan juga kepentingan kepada pengguna dan juga kepada pekerja. Dalam huraian Akta ini, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin merujuk kepada beberapa perkara.

Pertamanya ialah dari segi bagi menjaga supaya syarikat pengendali ini melaksanakan tanggungjawabnya dengan sepenuhnya dan bukan semata-mata memikirkan soal keuntungan sahaja. Maka kita lihat di bawah Pasal 6, Tuan Yang di-Pertua, disebut dalam Pasal 6: "Selagi Kerajaan mernegang tidak kurang daripada 5% daripada kesemua sekuriti yang diterbitkan dalam syarikat pengendali, untuk melantik wakil-wakil Kerajaan menganggotai lembaga syarikat pengendali itu."

Persoalan saya, Tuan Yang di-Pertua, apakah kita meletakkan 5% supayapihak Kerajaan ada wakil? Pada pandangan saya, sepatutnya walaupun Kerajaan nantt tidak mempunyai apa-apa kepentingan dari segi sekuriti, wajar sekali dibenarkan ataupun diperuntukkan wakil Kerajaan dilantik di dalam syarikat pengendali ini kerana ia ada kaitan dengan keselamatan dan saya percaya ianya juga memudahkan syarikat pengendali ini berhubung rapat dengan pihak Kerajaan jika berlaku apa-apa perkara yang berbangkit daripada pentadbiran urusan pengendalian lapangan terbang ini.

Bagaimana kalau satu hari nanti Kerajaan sudah menjual semua sekali sekuriti—100% milik swasta? Oleh

kerana itu jika Fasal ini hendak dikekalkan, saya ingin mencadangkan kepada pihak Kerajaan pada sepanjang masa Kerajaan mesti ada sekurang-kurangnya 5% at any time, dengan izin, supaya membolehkan Akta ini beroperasi, iaitu bagi membolehkan Menteri melantik wakil di dalam syarikat pengendali ini. Kalau tidak, tanpa pegangan 5% ini, maka putuslah secara langsung di anara syarikai pengendali dengan Kerajaan.

Begitu juga dengan melantik wakil-wakil Kerajaan, Apabila kita sebut melantik wakil-wakil Kerajaan, sesudah Menteri Kewangan berbincang dengan Menteri Pengangkutan ataupun Menteri yang berkenaan, melaniik wakil-wakil Kerajaan, saya berpendapat bila menyebut wakil-wakil Kerajaan berertinya terhad kepada kakitangan Kerajaan. Adalah lebih sesuai kalau kita menyebut wakil Menteri bagi membolehkan Menteri melantik bukan setakat pegawai Kerajaan, tetapi mungkin tokoh-tokoh profesional, orang-orang yang mengetahui, yang ada pengalaman dalam bidang seumpama ini, yang mengeiahui soal-soal urusan, yang boleh memberi pandangan dari segi memperbaiki mutu perkhidmatan lapangan terbang, bukan semata-mata routine dari segi pentadbiran, Yang pentingnya ialah boleh memberi sumbangan. Tidak semestinya wakil Kerajaan, sepatutnya Menteri diberi kuasa untuk melantik sesiapa sahaja sebagai wakil Menteri.

Bukan bererti saya mengalakan wakil Kerajaan tidak layak, mungkin ada yang layak, tetapi kemungkinan enlah-entah dilantik nanti orang yang tidak ada kena-mengena, yang lidak mengetahui dari segi mendalam soal urusan pentadbiran lapangan terbang ini. Jadi, perlu diberi ruang yang lebih luas untuk membolehkan orang-orang profesional aiaupun di luar Kerajaan menduduki dalam syahkat pengendali ini nanti sesudah ianya diswastakan.

Begitu juga saya berharap pihak Kementerian memberi perhatian wakil-wakil yang dimaksudkan tadi bukan sahaja diberi ruang untuk orang-orang profesional ataupun siapa sahaja yang difikirkan baik dan boleh memberi sumbangan oleh pihak Menteri, tetapi juga mengambilkira wakil-wakil daripada Kementerian-Kementerian yang ada kaitan dengan masalah ataupun urusan pentadbiran lapangan terbang ini.

Satu Kementerian yang harus tidak boteh dilupakan ialah Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pplancongan. Sekurang-kurangnya dari segi pengindahan lapangan terbang supaya apa yang hendak dibuat oleh pihak Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan dari segi hendak membawa pelancong, hendak memperelokkan lapanganterbang supaya selaras dengan apa yang akan dilakukan oleh syarikat pengendali nanti yang akan menguruskan lapangan terbang yang berselerak di negara kita ini. Kalau tidak ada keseragaman ini, mungkin masing-masing memikirkan dengan cara masing-masing. Tidak ada unitormity, maka ada setengah berfikir kiia elok buat macam ini, yang ini fikir buat macam ini, jadi bertentangan. Biarlah ianya diselaraskan selain daripada wakil Kementerian-kemeniehan yang dikira penting, tetapi juga wakil yang dimaksudkan wakil Kerajaan itu biarlah mereka yang benar-benar profesional, bukan semata-mata routine dari segi pentadbiran seperti yang pernah kita lihat sekarang ini ada bila dibeihuk Jawatankuasa, sebagai contoh, Tuan Yang di-Pertua, Jawatankuasa Tender ataupun sebagainya, ataupun Lembaga Pengarah mana-mana agensi, wakil daripada Perbendaharaan, wakil daripada JKR, wakil daripada Kerajaan Negeri, masing-masing hantar ikut suka orang sahaja, yang tidak tahu latar belakang, sama ada dia mahir atau tidak dengan kerja dan tugas yang diberi. Akhir sekali mereka hanya hadir mesyuarat dengan

kertas yang sudah disediakan, dengan paper yang sudah disediakan, tetapi input dari segi kreativiti dan inovasinya lidak ada.

Maka akhirnya Lembaga itu jadi Lembaga routine. Tidak ada orang-orang yang boleh mengeluarkan idea-idea baru—idea-idea yang canggih, kalau hendak sebut sekarang ini, "canggih" ini sudah jadi perkataan yang popular—orang-orang yang boleh memberi sumbangan ke arah itu, bukan semata-mata hendak mencukupkan Lembaga Pengarah, hendak mencukupkan syarat. Kita hendak orang yang mewakili Menteri ini mesti kritikal, bukan nanti bila duduk dalam syarikat pengendali ini, dilantik sebagai wakil, sudah dapat sedikit sebanyak kemudahan, apa syarikat pengendali hendak buat ini ikut suka hati, sudah pejam mata. Sebab Pengerusi ataupun tuannya syarikat pengendali ini sudah pandai jaga Ahli-ahli Lembaga Pengarah, sudah pandai jaga wakil-wakil Kerajaan, boleh masuk bilik VIP, boleh ada entertainment dan sebagainya. Maka perkara-perkara yang sepatutnya ditegur, ditunjuk dan dibaiki sudah dilupakan dan dipejam sebelah mata.

Sebab itu kila hendak mereka yang dilantik ini orang yang tegas yang boleh mewakili kepentingan yang saya katakan tadi, menjaga kepentingan negara—nombor satu, kepentingan pengguna dan juga pekerja.

Dalam Fasal 8 disebut dengan jelas bahawasanya syarikat pengendali ini mestilah menerima pekerja-pekerja ini samalah dengan mereka yang berada dalam Kerajaan sekarang ini. Tetapi sesudah swasta mereka mesti, syarat-syaratnya lidak kurang baiknya daripada syarat-syarat yang dia berhak kepadanya sebelum perpindahan kepada syarikat ini. Ini baik, kerana kepentingan pekerja itu mesti diutamakan. Tetapi bukan setakat kalau boleh baik malah lebih baik

daripada apa yang ada sekarang. Tetapi hendakkan baik bagi pekerja-pekerja pun harus ingat iaitu mereka mesti meningkatkan produktiviti. Mereka mesti mendekatkan daya usaha mereka supaya syarikat pengendali ini uniung nanti maka mereka patutlah dibalas budi dan jasa sebagaimana sewajarnya. Apabila mereka berada dalam syarikat nanti mereka juga tidak boleh lagi seperti berada dalam syarikat Kerajaan sekarang ini. Rugi, rugilah. Kerjapukul 8.00 pagi, pukul 4.30 petang balik, habis cerita. Ada kemajuankah atau tidak ada kemajuan, cukup bulan terima gaji. Tetapi sesudah diswastakan kepentingan minimum ini dipertahankan. Saya ucapkan syabas.

Tetapi kalau diharap untuk mendapat kemudahan yang lebih dan kita harap pekerja pun diberi kemudahan yang lebih baik daripada sekarang, mereka mestilah meningkatkan produktiviti ini. Dari segi kecekapannya, dari segi kewibawaannya, kerajinannya, bekerja lebih masanya supaya syarikat pengendali ini boleh buat untung. Dan syarikat pengendali yang buat untung ini pula jangan tamak pula. Jangan semua hendak angkut keuntungan buat balik ke rumah. Mereka yang ada di sini nanti yang akan mendapat hak untuk mengendalikan syarikat pengendali ini jangan memikirkan soal untung semata-mata.

Saya ingin memberi pandangan sedikit lagi, sesudah diambil alih syarikat pengendali ini dijalankan, jangan cepat-cepat pula dia dapat untung sudah hendak disenaraikan di Bursa Saham Kuala Lumpur, hendak buat untung cepat, awalnya dia dapat tetapi sesudah dapat, nampak syer tinggi, dia pun lepas tangan, akhir sekali berubah tangan pula kepada orang lain. Sekurang-kurangnya ada satu tempoh masa supaya ianya mantap betul-betul jadi tidak ada pertukaran dari segi pemilik sahamnya. Tidak ada niat hendak buat untung cepat.

Saya percaya kalau prinsip ini dihayati oleh semua yang terlibat baik mereka yang akan diberi hak untuk memiliki syarikat pengendali ini, baik pekerja, baik Kerajaan, baik pengguna, baik semua pihak akan mendapat kaedah kesemua sekali yang kita harap nanti perkhidmatannya cukup excellence. Maknanya yang dikatakan ke arah kecemerlangan ini. Kecemerlangan untuk semua pihak daripada semua peringkat, daripada pemilik syarikat, pekerja dan Kerajaan sendiri yang mempunyai niat untuk menswastakan ini adalah untuk tujuan ke arah yang lebih baik bagi semua pihak ianya akan tercapai. Jika tidak, saya bimbang dia pula nanti jadi batu loncatan kepada golongan-golongan tertentu untuk membuat kekayaan dalam sekelip mata manakala perkhidmatannya tidaklah sebaik yang kita harapkan.

Maka saya haraplah perkara-perkara seperti ini diberi perhatian yang serius oleh pihak Kementerian Pengangkutan sesudah ianya diswastakan. Samalah juga selepas ini kita akan bincangkan syarikat pengendali bagi pos, bagi Keretapi yang kesemuanya uniform. Antara ketiga agensi ini semuanya penting. Bagi saya prinsipnya sama. Sebab itu saya bercakap sekarang, mungkin saya tidak hendak lagi bercakap selepas Akta ini, selepas syarikat pengendali, sebab prinsipnya adalah sama. Tidak payah kita ulang perkara yang sama.

Kita sudah kemukakan pandangan kita ini, dan kita harap lapangan terbang kita akan berfungsi dengan lebih baik, lebih indah, lebih cantik yang kita harapkan. Banyak mesti diubahsuaikan selain daripada apa prestasi yang kita capai setakat ini.

Kalau kita lihat lapangan terbang di luar negaraku dengan kemudahan yang kurang tetapi prestasi mereka agak membanggakan. Tetapi ada juga yang kurang daripada kita, tadi kita dengar.

Dalam perbincangan sebelum ini kita dengar kedudukan lapangan terbang kita di peringkat negeri-negeri masih lagi jauh dari segi tahapnya kalau kita bandingkan ataupun harapan pencapaian kita sepatutnya lebih baik. Pengindahan, kenapa tidak lapangan terbang itu dijadikan seperti taman. Kita ini kaya dengan bunga-bunga bukan sahaja setakat pakar tetapi dengan bunga-bunga seperti bunga kertas yang berwarna-warni di pagar-pagarnya. Biar indah, biar cantik. Bila orang sampai sahaja ke Malaysia ini, luruh sahaja, baru orang kata Malaysia ini Negara Taman sesuai dengan bukit belantara yang kita ada.

Jadi bila pelancong-pelancong datang turun sahaja mereka rasakan Malaysia ini sampai sahaja closed to the nature. Berbeza kalau pergi ke New York tengok-tengok pencakar langit. Dalam ke sini sejuk dengan pokok-pokok. Sejuk dengan keindahan. Sejuk dengan air terjun dan we are closed to the nature, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua.

Mesti ada konsep, mesti ada falsafah. Walaupun lapangan terbang kita kira tempat mendaratnya kapal terbang, mengurus orang naik kapal terbang, turun kapal terbang tetapi dia mesti ada konsep dengan identitinya yang tersendiri yang boleh mewakili imej negara. Sebab sebaik sahaja turun di lapangan terbang maka dia tahu inilah negara Malaysia. Bermula dari lapangan terbang, orang luar sudah kenal, ini negara Malaysia.

Jika ini dapat kita wujudkan, dari segi syarikat ini nanti dapat membuat keuntungan, menjaga pula kepentingan pekerja, Kerajaan pun senang nanti dapat memberi kemudahan kepada rakyat, saya percaya matlamat ke arah kecemerlangan Malaysia akan tercapai. Sekian, saya mohon menyokong. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Kota Melaka.

5.55 ptg.

Tuan Lim Guan Eng (Kota Melaka): Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengambil bahagian dalam satu Rang Undang-undang yang bernama Rang Undang-undang Perkhidmatan-perkhidmatan Lapangan Terbang dan Penerbangan (Syarikat Pengendali) 1991.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini adalah bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi perletakan harta, hak-hak dan liabiliti-liabiliti Kerajaan Malaysia yang berhubungan dengan penerbangan awam pada satu syarikat untuk membuat perkira-perkiraan kewangan bagi syarikat itu.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menarik perhatian pihak Kementerian tentang prestasi kewangan yang kini dialami oleh Jabatan Penerbangan Awam. Kerana kalau kita hendak mengadakan peruntukan untuk menswastakan Perkhidmatan Penerbangan Awam dan juga Perkhidmatan Lapangan Terbang, kita mesti mengkaji sama ada liabiliti-liabiliti yang wujud, yang sedia ada akan menjadi lersangat besar sehingga tidak menarik perhatian kepada pelabur-pelabur swasta.

Di sini saya sangat terkejut, dengan prestasi kewangan JPA yang amal menghampakan. Kalau kita melihat Kertas Statut 79 Tahun 1990 yang dibentangkan di dalam Dewan yang mulia ini kita boleh memastikan bahawa dari setiap tahun JPA mengalami kerugian yang besar.

Misalannya dari tahun 1985 kerugian yang dialami ialah \$39 juta. Tahun 1986 \$45 juta. Tahun 1987 \$55 juta. Tahun 1988 \$53 juta dan tahun 1989 seperti yang dikatakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi \$43 juta

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Timbalan Menteri sudah menerangkan tadi sebab-sebabnya. Saya ada di luar tetapi saya dengar. Kalau sudah diterangkan tidak patutlah dibawa semula.

Tuan Lim Guan Eng: Bukan, Tuan Yang di-Pertua, sekarang kita berbahas secara khusus mengenai hat kewangan.

Tuan Yang di-Pertua: Tadi saya dengar kata ia sudah menerangkan mengapa JPA telah mendapat kerugian, sebab-sebabnya dengan kerana hendak service hutang-hutang dan sebagainya.

Tuan Lim Guan Eng: Tuan Yang di-Pertua, itu ialah secara seimbab lalu sahaja, kerana apa yang dibahaskan dalam Rang Undang-undang tadi tidak ada berkaitan dengan secara langsung kerana ini adalah berkaitan dengan satu syarikat khusus untuk mengambil alih.

Tuan Yang di-Pertua: Bolehkah dipendekkan sedikit yang itu?

Tuan Lim Guan Eng: Bukan, yang itu main theme mengenai Rang Undang-undang ini, kerana ini adalah berkaitan terus dengan hal kewangan. Oleh sebab itu tadi saya tidak sebut berkenaan dengan perkara ini dalam Rang Undang-undang yang lalu tetapi menumpukan untuk Rang Undang-undang ini kerana ini adalah khusus mengenai hal kewangan. Saya hendak teruskan.

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Tuan Lim Guan Eng: Terima kasih. Kalau kita melihat dari segi kerugian secara terkumpul, jumlah ini adalah lebih besar. Dalam tahun 1985 jumlah ini adalah sebanyak \$150 juta; tahun 1986 \$211 juta; tahun 1987 \$283 juta; tahun 1988 \$338 juta dan tahun 1989 \$381 juta.

Tuan Yang di-Pertua, merujuk kepada Kertas Statut yang sama adalah dijangka bahawa kerugian yang dialami oleh JPA akan meningkat dalam tahun 1990 kepada \$76 juta dan dalam tahun 1991 kepada \$69.4 juta. Ini adalah satu jumlah yang sangat bcsar. Apa yang lebih membimbangkan ialah bahawa Jabatan Ketua Audit Negara telah membawa

perkara ini berkali-kali dan telah mengulangi teguran kepada pihak yang berkenaan tetapi langkah tidak diambil. Saya hendak merujuk kepada Laporan Ketua Audit Negara yang terakhir iaitu pada tahun 1987 di mana dia adalah menyatakan seperti berikut:

"Bahawa satu Kumpulan Penerbangan Awam telah diwujudkan pada tahun 1975 untuk menguruskan perkara-perkara kewangan yang berkaitan dengan Jabatan Penerbangan Awam di Semenanjung Malaysia."

Dan menurut mereka iaitu dalam tahun 1987 kerugian terkumpul telah meningkat kepada jumlah sebanyak \$283.16 juta yang mana mengikut Ketua Audit Negara, iaitu Yang Berbahagia Tan Sri Ishak, telah melebihi modal \$145.13 juta yang dilaburkan oleh Kerajaan Persekutuan apabila mewujudkan Kumpulan Penerbangan Awam.

Tuan Yang di-Pertua, ini bermakna bahawa pada tahun 1987 kerugian terkumpul sebanyak \$283 juta melebihi modal sebanyak \$145 juta yang dilabur oleh Kerajaan dan JPA atau Jabatan Penerbangan Awam sebenarnya telah menjadi bankrap dan insolvent. Menurut Ketua Audit Negara lagi dalam Laporannya yang sama, dia berkata:

"Saya telah berulang kali menyatakan dalam laporan yang lalu bahawa langkah-langkah yang lebih berkkesan hendaklah diambil untuk mendapatkan balik tunggakan yang terhutang oleh Jabatan dan untuk memperbaiki prestasi kewangan."

Tuan Yang di-Pertua, adalah dikesali bahawa teguran yang dibuat oleh Yang Berbahagia Ketua Audit Negara tidak dihirau langsung oleh JPA. Prestasi kewangan untuk 1990 dan tahun ini akan menjadi lebih teruk lagi dan saya tidak nampak bagaimana penswastaan boleh dilakukan dengan kerugian terkumpul yang sebegitu banyaknya.

Tuan Yang di-Pertua, adalah jelas bahawa Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah gagal dalam tanggungjawabnya terutama sekali dalam memperbaiki prestasi kewangan kepada Penerbangan Awam dan saya di sini hendak meminta bahawa beliau harus meletak jawatan kerana gagal mengendalikan JPA dengan baik sehingga menyebabkan kerugian yang besar kepada rakyat Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri mengatakan bahawa kebanyakan daripada perbelanjaan atau kerugian adalah ekoran daripada perkhidmatan hutang. Ini adalah satu perkara yang benar seperti yang ditunjukkan oleh Kertas Statut yang sama di mana ia menyatakan bahawa service of debts, dengan izin, adalah sebanyak \$90 juta. Ini adalah satu angka yang sangat besar. Bagaimanakah keadaan sebegini boleh berlaku? Saya rasa ini mungkin adalah hasil daripada pelaksanaan projek-projek yang tidak berjaya. Sungguhpun teguran untuk mengenakan kawalan-kawalan dalaman untuk memperketatkan lagi peraturan-peraturan yang sedia ada, nampaknya semua ini tidak berkesan. Saya rasa Yang Berhormat Menteri Pengangkutan harus bertanggungjawab oleh kerana kegagalan beliau, ketidak keupayaan beliau, ketidak kemampuan beliau yang jelas ditunjukkan dengan prestasi yang begitu buruk ini. Wang ini, saya hendak tegaskan, adalah wang rakyat dan wang yang dibazirkan sedemikian merupakan kerugian kepada negara.

Saya rasa kegagalan dan kelidakyakinan beliau boleh ditunjuk oleh kelidakyakinan Kerajaan Barisan Nasional terhadap beliau dalam membentangkan Rang Undang-undang ini. Kalau kita mengkaji Rang Undang-undang ini, kita boleh memerhatikan bahawa ada empat Fasal iaitu Fasal 4, 5, 6 dan 7 yang menyatakan bahawa apabila sebarang keputusan kewangan diambil, ia bukan diputuskan oleh Yang

Berhormat Menteri Pengangkutan tetapi oleh Yang Menteri Kewangan. Misalnya, Fasal 4 memperuntukkan supaya sekuriti-sekuriti syarikat pengenali diterbitkan atau diumpukkan atas terma-terma dan syarat-syarat yang tertentu. Ia akan diputuskan oleh Menteri Kewangan selepas mendapat nasihat atau selepas berunding dengan Menteri yang berkenaan iaitu Yang Berhormat Menteri Pengangkutan.

Keadaan yang sama di mana Yang Berhormat Menteri Kewangan adalah yang membuat keputusan terakhir dan hanya perlu berunding dengan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan. Ini jelas menunjukkan bahawa Kerajaan tidak yakin ke atas keupayaan dan prestasi yang ditunjukkan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan dan prestasi kewangan JPA yang begitu buruk ini juga jelas menunjukkan kegagalan beliau.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga hendak merujuk kepada satu perkara yang lain iaitu mengenai penswastan yang dicadangkan oleh Kerajaan. Saya hendak bertanya sama ada Yang Berhormat Timbalan Menteri yang saya ingai berlagak sebagai Menteri atau *de facio* Minisler, dengan izin, boleh memberikan satu jaminan bahawa kadar dan bayaran selepas penswastan tidak akan dinaikkan. Kalau jaminan sebegini diberi, dan kalau capak tidak serupa bikin, beliau akan meletak jawatan. Saya rasa ini adalah amat penting kerana sering kali banyak jaminan yang diberikan oleh pemimpin-pemimpin Barisan Nasional tidak ditunaikan.

Saya menimbulkan perkara ini, Tuan Yang di-Pertua, terdapat satu kajian yang menyatakan bahawa adalah tidak munasabah untuk mengadakan penswastan kepada lapangan terbang, kerana syarikat swasta tidak berkemampuan untuk menghadapi kerugian yang akan ditampung oleh mereka. Mengikut kajian tersebut yang

keluar di *Utusan Malaysia* pada 22hb Ogos menyatakan bahawa peratus pendapatan dari perkhidmatan adalah biasanya diterima daripada perkhidmatan dari kemudahan bukan udara dan pendapatan dari pendaratan dari udara atau, dengan izin, non-aeronautical revenue dan aeronautical revenue.

Tuan Yang di-Pertua, ini bermakna bahawa syarikat swasta tersebut bergantung kepada bilangan penumpang-penumpang yang menggunakan lapangan terbang tersebut. Kalau lapangan terbang yang sibok, yang besar seperti Lapangan Terbang Antarabangsa Subang, Bayan Lepas, Kota Kinabalu, saya rasa ini tidak merupakan satu masalah. Tetapi apakah keadaannya kalau lapangan terbang domestic yang tidak sibok seperti di Kuala Terengganu atau di Kota Bharu. Adalah jelas bahawa hanya kalau kadar yang dikenakan sekarang dinaikkan barulah syarikat tersebut boleh menampung perbelanjaan yang wujud. Oleh sebab itu adalah penting bahawa Yang Berhormat Timbalan Menteri memberikan satu jaminan demikian bahawa kadar dan bayaran yang sedia ada tidak akan dinaikkan, dan kalau boleh mungkin Yang Berhormat Menteri boleh menyatakan bahawa ia akan diturunkan.

Tuan Yang di-Pertua, saya tidak ingin berhujah dengan panjang lebar dan hanya kepada dua perkara yang saya sentuh tadi dan saya harap bahawa jaminan sebegini boleh diberi dan Yang Berhormat Timbalan Menteri boleh memberikan teguran yang sewajarnya kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, Kepong. Jangan panjang sangat Yang Berhormat.

6.13ptg.

Dr Tan Seng Giaw (Kepong): Tuan Yang di-Pertua, bukan saya sengaja hendak panjangkan ucapannya, tetapi memandangkan ini satu Rang Undang-

undang yang baru dan membolehkan pihak Kerajaan untuk menubuhkan satu syarikat pengendali untuk perkhidmatan-perkhidmatan lapangan terbang dan penerbangan.

Tuan Yang di-Pertua, suka saya membangkitkan sekali lagi bahawa Bahagian Trafik Udara atau Operasi Trafik Udara merupakan satu-satunya bahagian di dalam operasi Jabatan Penerbangan Awam di mana ada keuntungan yang terbanyak, sepertimana yang telah saya sebutkan tadi untuk tahun yang lepas lebih \$78 juta. Itu satu-satunya, tetapi nampaknya Rang Undang-undang ini hendaklah buat pada peringkat yang pertama memperbadankan dan juga mengadakan syarikat pengendalian untuk Operasi Trafik Udara yang dapat keuntungan. Itu sangat anihlah, mengapa kita hendak menswastakan yang untung? Ada operasi-operasi yang lain, yang tidak begitu dari segi kewangan tidak begitu lumayan, dan operasi ini tidak diswastakan.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bangkitkan di sini yang pertamanya mengenai tanggungan Jabatan Penerbangan Awam yang sekarang nampaknya pinjamannya lebih \$43 juta dan pihak JPA mengalami kesusahan untuk membayar balik tanggungan atau pinjaman ini. Bolehkah Yang Berhormat menerangkan berapa peratuskah hutang yang ditanggung oleh JPA ini akan dipindah ke syarikat pengendali, kerana memang kita ada syarikat pengendali dan sebahagian daripada tanggungannya akan dipindahkan. Itu soalan yang pertama.

Yang keduanya, selepas diluluskan Rang Undang-undang ini selepas diperbadankan tempoh yang diperlukan ataupun tempoh yang dijangkakan untuk peringkat yang akhir iaitu menswaslakan dengan 100%, apakah tempohnya sama ada 5 tahun, 10 tahun, 20 tahun, itu penting juga.

Tuan Yang di-Pertua, saya pun tidak tahu apakah 'iltizam' Kerajaan

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat sila teruskan, jangan tengok dia.

Dr Tan Seng Giaw: Dia hendak tanya saya, tapi saya tidak tahu apa yang dikeluarkan daripada beliau.

Tuan Yang di-Pertua: Kalau tanya pun Yang Berhormat tidak sepatutnya jawab, teruskan ya.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, patut mengambil tindakan terhadap beliau kerana tidak mematuhi, tidak menghormati Tuan Pengerusi.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat pun jangan layan dia orang, sila. (*Ketawa*)

Dr Tan Seng Giaw: Saya tidak layan, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak, layan tadi jegil-jegil mata ke sana. (*Ketawa*)

Dr Tan Seng Giaw: Ya, saya kata 'iltizam' Kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak apalah. Apa yang stop lama sangat.

Dr Tan Seng Giaw: Apakah 'iltizam' Kerajaan unik mewujudkan sistem cemerlang, bersih, cekap dan beramanah terutamanya menjelang Wawasan 2020. Itu satu soalan yang saya harap Yang Berhormat dapat jawab.

Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya saya sentiasa tekankan bahawa kalau kita hendak swastakan sesuatu projek memang segala-galanya kita patut memberi kepada syarikat pengendali unik mengeluarkan pclaburan dan sebagainya. Tetapi nampaknya setakat ini yang diumumkan oleh pihak Yang Berhormat Timbalan Menteri ialah \$271

juta, terdiri dari \$100 juta untuk Sistem Kawalan Trafik Udara dan juga \$171 juta untuk tapak dan bangunan terminal menjelang tahun 2000. Dan pelaburan itu dikeluarkan oleh pihak Kerajaan, dan syarikat lain yang mengendalikannya, jadi ini tidak patuilah, Tuan Yang di-Pertua. Kalau pelaburan itu dikeluarkan oleh Kerajaan dan untuk operasi yang untung dan syarikat pengendali itu hanya mengendali sahaja. Jadi apakah maksud 'iltizam' Kerajaan seperti ini. Untuk kononnya hendak bawa lebih untung, hendak kurangkan kos Kerajaan, tetapi bagaimana kita hendak kurangkan kos apabila kita melaburkan lebih banyak wang Kerajaan untuk syarikat pengendali sepertimana yang pernah dibuat untuk Sistem Telekom Malaysia. Jadi saya tidak setuju dengan langkah yang diambil oleh pihak Kerajaan untuk

Timbalan Menteri Tenaga, Telekom dan Pos (Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali): *(Bangun)*

Tuan Yang di-Pertua: Ya, Yang Berhormat.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, ini yang dibangkitkan Telekom Malaysia apa fasal? Apa masalah Telekom Malaysia, cuba terangkan?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya tidak duduk lagi, dia sudah cakap. Jadi yang Pengerusi pun melayankan beliau.

Tuan Yang di-Pertua: Saya tidak layan.

Dr Tan Seng Giaw: Saya tidak melayan beliau, saya tengok terus kepada Pengerusi.....

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Minta penjelasan. Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Dia minta penjelasan hendak beri atau tidak?

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Ahli Yang Berhormat dari Kepong ini sudah

Dr Tan Seng Giaw: Tunggalah dahulu saya hendak duduk.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Saya minta penjelasan.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, duduklah dahulu.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Sudah tiga penggal dalam Parlimen ini tidak kenal yang mana satu Pengerusi, yang mana satu Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak apalah, jalanlah. *(Ketawa)*

Dr Tan Seng Giaw: Itu sahaja hendak minta penjelasan. Jadi balikkah baca Peraturan Mesyuarat.

Tuan Yang di-Pertua: Tidak apalah, ucapah.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya mengatakan tadi Kerajaan telah mengumumkan akan melaburkan \$271 juta buat masa ini untuk Sistem Kawalan Trafik Udara dan juga untuk tapak dan bangunan terminal menjelang tahun 2000. Ini bagi pendapat saya tidak palutlah, kerana kita hendak swastakan projek itu, bagilah syarikat untuk menanggung kos ini.

Satu perkara lagi untuk lapangan terhang baru, adakah hasrat Kerajaan selepas membuat keputusan untuk memilih tapak yang sesuai untuk menswastakan projek ini dengan kos yang dilanggung oleh syarikat yang mendapatkan kontraknya.

Tuan Yang di-Pertua, sukalah saya bangkitkan sekali lagi, bolehkah Yang Berhormat menerangkan bahawa Tan Sri Basir Ismail, Pengerusi PETRONAS, adakah beliau telah ditugaskan ataupun

diberi kuasa untuk mengurus syarikat pengendali dan setakat ini adakah beliau ialah bermula untuk menyelia, untuk oversee, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, operasi lapangan terbang. Adakah dia telah bermula sebelum Rang Undang-undang ini diluluskan di dalam Dewan yang mulia ini? Saya hairan juga.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat tanya, hendak hairan buat apa pula. (*Ketawa*)

Dr Tan Seng Giaw: Kerana saya diberitahu ia sudah bermula dengan . . .

Tuan Yang di-Pertua: Sudah tahu kemudian tanya buat apa?

Dr Tan Seng Giaw: Saya hendak dia sahkan sama ada perkata itu benar diberitahu. (*Disampuk*) Tuan Yang di-Pertua, ada satu Tuan Yang di-Pertua, mengapa wujudkan banyak suara?

Tuan Yang di-Pertua: Sila teruskan. Yang Berhormat, lambat lagikah?

Dr Tan Seng Giaw: Tidak lama, Tuan Yang di-Pertua, kalau tidak ada kacau.

Tuan Yang di-Pertua: Tidaklah, orang tidak kacau. Yang Berhormat stop lama-lama, stop buat apa, teruskanlah.

Dr Tan Seng Giaw: Jadi, bolehkah Yang Berhormat jawab soalan saya sama ada Tan Sri Basir Ismail telah menyeliaikan operasi lapangan-lapangan terbang. Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat belum lagi jawab soalan saya mengenai bilangan lapangan terbang yang akan dikendalikan oleh syarikat pengendali sama ada 12 lapangan terbang ataupun 20. Tetapi seringkali disebutkan 19 sahaja - ditambah satu lagi, mungkin negeri itu tambah satu.

Tuan Yang di-Pertua, dengan adanya syarikat pengendali, memang semua ground handling di lapangan terbang akan dikendali oleh pihak syarikat pengendali ini dan soalan saya ialah apakah kawalan yang akan diadakan oleh

pihak JPA untuk menentukan ground handling ini adalah lebih baik daripada yang ada sekarang. Itu penting kerana salah satu matlamat untuk memperbadankan JPA ini ialah kerana ground handling di lapangan-lapangan terbang itu sangat tidak memuaskan.

Tuan Yang di-Pertua, nampaknya daripada jawapan Yang Berhormat tadi ialah syarikat pengendali akan menentukan harga perkhidmatan lapangan terbang serta sewaan warehouse. Dan ini merupakan salah satu perkara yang penting untuk operasi trafik. Bolehkah Yang Berhormat menerangkan bagaimana pihak JPA akan mengawal harga perkhidmatan dan sewaan-sewaan tersebut untuk kepentingan orang ramai.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, panjang lagikah, Yang Berhormat, kerana ada satu usul.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, akhirnya mengenai keselamatan perkhidmatan-perkhidmatan Bomba dan kawalan trafik udara. Apakah penyelarasan yang akan dibuat oleh pihak JPA dari segi keselamatan perkhidmatan-perkhidmatan Bomba dan kawalan trafik udara selepas syarikat pengendali mula beroperasi? Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Ada Usul, Ahli-ahli Yang Berhormat, selepas ini Menteri menjawab.

USUL

WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN YANG DIBEBASKAN DARIPADA PERATURAN MESYUARAT

6.25 ptg.

**Timbalan Menteri Tenaga,
Telekom dan Pos (Dato' Mohd. Tajol**

Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa mengikut peruntukan Peraturan Mesyuarat 12(1), Dewan ini tidak akan ditangguhkan hari ini sehingga pukul 8.00 malam.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Raja Dato' Ariffin bin Raja Sulaiman): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, satu usul yang dicadangkan iaitu mengikut peruntukan Peraturan Mesyuarat 12(1), Dewan ini tidak akan ditangguhkan hari ini sehingga pukul 8.00 malam, hendaklah dipersetujukan,

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Diputuskan,

Bahawa mengikut peruntukan Peraturan Mesyuarat 12(1), Dewan ini tidak akan ditangguhkan hari ini sehingga pukul 8.00 malam.

RANG UNDANG-UNDANG PERKHIDMATAN- PERKHIDMATAN LAPANGAN TERBANG DAN PENERBANGAN (SYARIKAT PENGENDALI)

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri menjawab.

6.26 ptg.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan terima kasih kepada tiga orang Ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian membahaskan Rang Undang-undang mengenai syarikat pengendali ini.

Yang Berhormat dari Pasir Mas lelah menyentuh mengenai Fasal 6 di mana

terdapat iaitu walaupun Kerajaan hanya memiliki 5% sahaja daripada sekuriti-sekuriti yang ada dalam syarikat pengendali apabila ia diswastakan, maka Kerajaan berhak memilih atau melantik seorang wakil untuk menduduki Lembaga Pengarah syarikat tersebut dan beliau juga mencadangkan supaya wakil terdiri dari sesiapa yang layak, yang profesional, bukan hanya daripada pegawai-pegawai Kerajaan. Ini sebenarnya suka saya memaklumkan bahawa wakil Kerajaan yang duduk dalam syarikat-syarikat ataupun agensi-agensi biasanya tidak semestinya pegawai-pegawai Kerajaan sahaja, bahkan ada Lembaga-lembaga Pengarah di mana kita meletakkan wakil-wakil dari golongan profesional.

Tuan Yang di-Pertua, atas cadangan Yang Berhormat dari Pasir Mas juga supaya kakitangan yang masuk dalam perkhidmatan itu bekerja lebih baik, memang itulah lujuan penswastaan, salah satu daripadanya supaya kakitangan ini diberi jaminan bahawa mereka akan diberi terma-terma yang tidak kurang daripada yang mereka nikmati sekarang. Di samping itu, apabila mereka berkhidmat dengan syarikat swasta maka sudah tentulah mereka sendiri mesti menunjukkan peningkatan prestasi dan produktiviti mereka untuk mendapat lebih manfaat daripada hasil syarikat di mana mereka mungkin boleh mendapat bonus dan sebagainya.

Mengenai keindahan lapangan-lapangan terbang untuk memberikan imej yang baik kepada negara kita, memang dipersetujui dan ini juga langkah-langkah telahpun ada dilaksanakan oleh Jabatan Penerbangan Awam untuk mengindahkan lapangan terbang yang tadi pun telah ada disentuh dan telahpun saya memberi ulasan.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai Yang Berhormat dari Kota Melaka yang telah menyentuh mengenai Menteri tidak

hadir dan sebagainya, saya rasa itu adalah satu perkara yang tidak patut dibincangkan. Nampaknya beliau ini ingin mengambil kesempatan untuk mengkritik Menteri Pengangkutan. Sebenarnya dalam Barisan Nasional, kami semua bertanggungjawab untuk melaksanakan tugas. Sekiranya Menteri tidak ada, maka Timbalannya yang melaksanakan tugas, sekiranya Timbalan tidak ada, SetiausahaParlimen melaksanakan tugas. Rasa saya asalkan tugas itu dapat berjalan dengan baik dan sempurna, maka ianya mencukupi keperluan-keperluan yang kita bertugas sama ada dalam Parlimen ataupun di Kememerian ataupun di mana-mana sahaja. Saya rasa teguran Yang Berhormat itu tidak kena pada tempatnya dengan mengatakan saya pula menegur kepada Menteri dan sebagainya. (*Tepuk*) Ini seolah-olah hendak melaga-lagakan saya dengan Menteri saya. Jadi, perkara seperti ini rasa saya tidak patut dikeluarkan dalam Dewan yang mulia ini.

Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka juga telah menyentuh mengenai prestasi kewangan Jabatan Penerbangan Awam. Saya tadi telah menjelaskan Tuan Yang di-Pertua pun tadi telah menyatakan dan mendengar sendiri penjelasan saya. Walau bagaimanapun, saya akan terangkan sekali lagi iaitu kedudukan kewangan Jabatan Penerbangan Awam ini pada tahun 1975 apabila Kerajaan mengambil pinjaman Bank Dunia sebanyak US\$10 juta untuk membangunkan Lapangan Terbang Pulau Pinang, salah satu syarat ialah supaya pengendalian lapangan terbang diurus mengikut sistem akaun perdagangan, iaitu dengan izin Tuan Yang di-Pertua, commercial accounting system. Oleh kerana adalah tidak praktikal Lapangan Terbang Pulau Pinang sahaja diurus mengikut sistem akaun perdagangan sementara lapangan-lapangan terbang lain diurus mengikut sistem akaun Kerajaan, maka telah diputuskan ketika itu supaya semua

lapangan terbang di Semenanjung Malaysia diurus mengikut sistem akaun perdagangan.

Sejak tahun 1975 hingga beberapa tahun kemudiannya, Jabatan Penerbangan Awam mencatatkan keuntungan. Walau bagaimanapun, apabila projek-projek pembangunan di seluruh Semenanjung Malaysia juga dibiayai melalui pinjaman yang dikenakan faedah maka kedudukan jabatan telah mula merosot mulai dari awal tahun 80an. Ini adalah kerana projek-projek pembangunan lapangan terbang tidak semuanya viable. Misalnya, lapangan-lapangan terbang domestik. Keadaan sebegini bukanlah dialami di Malaysia sahaja, malahan di lapangan-lapangan terbang kecil di luar Malaysia pun mengalami kerugian. Mungkin Yang Berhormat tidak begitu faham agaknya bahawa kos pembinaan infrastruktur lapangan terbang adalah mahal dan mengambil masa yang lama untuk mendapat pulangan modal.

Saya telah nyatakan bahawa dari segi perbelanjaan operasi, pendapatan yang diperolehi adalah lebih dari mencukupi. Masalah Kerajaan adalah timbul dari segi accounting bila kita memperuntukkan wang yang banyak untuk hapuskira dan faedah pinjaman yang kedua-duanya berjumlah \$82 juta daripada perbelanjaan \$144.6 juta pada tahun 1989 iaitu melebihi daripada 60% daripada perbelanjaan keseluruhan tahun 1989.

Tuan Yang di-Pertua, rasa saya tidak perlulah saya menjelaskan lebih lagi mengenai soal kedudukan kewangan ini kerana walau macam mana pun, apa juga pun yang saya jelaskan

Tuan Lim Guan Eng: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, Ahli dari Kota Melaka bangun.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Walau macam mana pun, apa juga pun yang saya jelaskan, rasa saya Yang Berhormat memang sengaja tidak mahu hendak faham, sengaja mencari sebab-sebab untuk mengkritik

Tuan Lim Guan Eng: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat, Ahli dari Kota Melaka bangun, hendak apa?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Berilah chance saya teruskan penjelasan, sudah lama sangat ini.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ya, Yang Berhormat Timbalan Menteri teruskan.

Tuan Lim Guan Eng: Takut hendak jawab.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Bukan takut hendak jawab, saya telah jawab tadi.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Kota Melaka. Yang Berhormat Timbalan Menteri teruskan, kalau tidak beri jalan.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Kerugian ini bertambah, ini masih mengenai kerugian juga saya hendak sebutkan iaitu apabila saya kaia DCA diuruskan mengikut sistem akaun perdagangan tadi, dan pinjaman diambil, bukan lagi grant daripada Kerajaan, maka itu salah satu sebab yang menyebabkan akaunnya menampakkan kerugian. Dan keadaan ini memang kita sedari dan kita tahu masalah ini dan itu satu caranya ialah meningkatkan caj-caj yang berkaitan dengan Penerbangan Awam. Dan bagaimanapun, Kerajaan berpendapat kalau Kerajaan berbuat demikian ianya akan membebaskan penumpang-penumpang. Kita tidak boleh bual demikian. Ini bererti bahawa kebanyakan perkhidmatan yang kita beri

adalah kerana sosial, kerana kepentingan rakyat, airport tax sahaja misalnya, kalau kita bandingkan airport tax yang kita caj bagi penerbangan antarabangsa dibandingkan dengan negara-negara ASEAN, kita adalah yang paling rendah sekali.

Jadi, sepatutnya memang wajar kalau Jabatan Penerbangan Awam meningaikan bayaran airport tax ini tetapi oleh kerana Kabinet merasakan bahawa ianya akan membebaskan Kerajaan, maka tidak berbuat demikian. Dan tadi Yang Berhormat telah meminta saya memberi jaminan dan seolah-olah mengugut, kalau tidak boleh beri jaminan, maknanya kita ini tidak bertanggungjawab dan sebagainya. Rasa saya tidak munasabah hendak minta kita beri jaminan macam itu sebab takkan sepanjang masa dengan kos yang meningkat, yang dialami oleh Jabaian ini dan juga penerbangan kita, maka takkanlah kita tidak boleh cajnya mengikut tahap di peringkat antarabangsa. Pada hal sekarang di peringkat ASEAN pun kita yang paling rendah sekali. Jadi, saya harap Yang Berhormat tidaklah seolah-olah mengugul-ugul macam itu, hendak suruh beri jaminan dan sebagainya. Kita memang munasabah, selagi Kerajaan boleh berianan, Kerajaan akan bertahan tetapi kalau telah sampai ianya akan menyusahkan, merugikan tentulah kita memberikan kelonggaran. Dan sama ada tambang, caj dan sebagainya, caj untuk parking misalnya pun, kita tahu caj untuk parking dibandingkan dengan banyak negara di dunia ini dengan negara-negara ASEAN, kita punya caj yang paling rendah sekali.

Jadi, kalau Yang Berhormat tidak percaya saya boleh sebutkan di sini iaitu caj dibandingkan dengan negara Thailand, Philippines, Indonesia, Singapura dengan Malaysia. Untuk Boeing 747-400 for air navigation Thailand - \$206, Philippines - \$150, Indonesia - \$337, Malaysia - \$44 - \$44,

jadi tidak munasabahkah kalau kita hendak meningkatkan caj-caj ini besok apabila kita perbadankan. Jadi, tidak bolehlah saya hendak beri jaminan kepada Yang Berhormat secara demikian.

Dan mengenai Ketua Audit Negara. Memanglah, sudah tenlulah, tugas Ketua Audit Negara untuk menegur dan minta diperbctulkan di mana keadaan-keadaan yang didapati pada anggapannya tidak betul. Tetapi sebab-sebab dan alasan-alasannya tadi munasabah yang telah saya berikan, maka rasa saya tidak wajarlah kalau Yang Berhormat terus-terusan kondem Jabatan Penerbangan Awam.

Tuan Lim Guan Eng: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat dari Kota Melaka bangun lagi Yang Berhormat.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Ada lagi.

Tuan Lim Guan Eng: Kita sampai pukul 8.00 malam; ada banyak masa lagi.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ada masa atau tidak, itu bukan terpulang kepada Yang Berhormat dari Kota Melaka. Hendak beri jalankah atau tidak?

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Yang Berhormat kata JPA sudah bangkrup dan sebagainya itu, itupun rasa saya tidak boleh diterima kerana kita mempunyai alasan-alasan. Saya tidak mahu melayan lagilah soalan-soalan ...

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Dia tidak beri.

Tuan Lim Guan Eng: Tidak berani.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Bukan tidak berani.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat dari Kota Melaka diberi teguran di sini, jangan bercakap dengan sewenang-wenangnya tanpa kebenaran. Teruskan Yang Berhormat.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Dan Yang Berhormat juga tadi ada menyebut mengatakan menyentuh Fasal 4 di mana Menteri Kewangan katanya diberi hak dan kuasa, ini menunjukkan ketidakyakinan Kerajaan kepada Menteri Pengangkutan. Ini satu tuduhan yang bertebih-lebihan kerana memang mengikut syarat dalam Kerajaan bahawa apa juga, di mana juga perbadanan, di mana juga Kerajaan mempunyai hak, ada sekuriti-sekuriti, memang Menteri Kewangan yang diberikan langgunjawab. Tetapi di sini diberi pengiktirafan kepada Menteri Pengangkutan iaitu Menteri Pengangkutan dirundingi dahulu, jadi sama sekali berlainan dengan tanggapan Yang Berhormat terhadap keyakinan Kerajaan kepada Menteri Pengangkutan.

Tuan Lim Guan Eng: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Saya tidak mahu melayan perkara-perkara yang seperti itu.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Dia tidak beri jalan.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Kerana Yang Berhormat ini nampaknya hendak mempoliticisekan, dia menuduh kita mempolitikkan perkara-perkara seperti ini, bahkan beliau sendiri mempolitikkan perkara seperti ini, kalau tidak mengapa mempersoalkan kedudukan Menteri Pengangkutan dalam perbahasan Rang Undang-undang ini. (*Tepuk*)

Saya tengok semua hal hutang sahaja. Mengenai lempoh, ini Yang Berhormat dari Kpong pula, mengenai tempoh, Yang Berhormat hendak tahu, beliau ini memang banyaklah soalan-soalannya seperti biasa tetapi setengah daripadanya sudahpun saya jawab ladi. Rasa saya mana yang sudah dijawab lak perlulah dijawab lagi. Tempoh untuk penswaslaan, kita anggarkan lebih kurang 5 tahun setelah syarikat pengendali ini menjalankan urusannya mungkin kita akan menswastakan, dalam tempoh 5 tahun.

Yang Berhormat juga menyebut mengenai \$271 juta pelaburan Kerajaan dalam hal ini. Perkara ini akan dirundingkan di antara Kerajaan dengan syarikat yang akan mengambilalih penswastakan ini mengenai tanggungjawab itu kerana banyak perkara yang masih lagi belum boleh kita putuskan kerana kita terpaksa berunding sebab kitapun tak tahu siapa yang hendak mengambilalih, syarikat yang hendak mengambilalih ini, siapa dia kita pun tak tahu, belum lagi diketahui, syarikat yang akan mengendalikannya selepas ini adalah syarikat 100% kepunyaan Kerajaan. Jadi, belum dapatlah perkara-perkara yang detil-detil itu diberitahu kepada Dewan yang mulia ini.

Yang Berhormat juga menyebut mengenai lapangan terbang baru, lapangan terbang baru inipun tapaknya belum ditentukan dan rasa saya tak dapatlah hendak memberi apa juga maklumat-maklumat, sama ada diswastakan ataupun tidak.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai bomba, ATC dan sebagainya rasa saya telahpun saya sebutkan tadi iaitu perkhidmalan-perkhidmatan ini kitapun belum tentukan yang mana kita akan swastakan, yang mana kita akan tinggalkan bersama-sama dengan Jabatan Penerbangan Awam. Jadi, rasa saya memadai dengan penjelasan yang lelah saya berikan ladi.

Yang Berhormat juga menyebut bilangan lapangan terbang yang akan diswastakan. Inipun belum ditentukan bilangan yang tepat yang akan diswastakan kerana ianya perlu dirundingkan dengan syarikat yang akan mengambilalih penswastakan itu.

Rasa saya itulah sahaja beberapa perkara yang telah dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dan saya mengucapkan terima kasih sekali lagi atas perkara-perkara yang telah disebutkan sama ada yang berbentuk cadangan, teguran dan sebagainya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

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

(Timbalan Yang di-Pertua *mempergunakan Jawatankuasa*)

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

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

RANG UNDANG-UNDANG KERETAPI

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

6.43 ptg.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon memaklumkan bahawa suatu

Akta untuk membuat peruntukan-peruntukan baru dalam undang-undang yang berhubung dengan keretapi dan bagi perkara-perkara lain yang berkaitan dengannya.

Tuan Yang di-Pertua, saya bangun bagi mengemukakan Rang Undang-undang bernama suatu Akta Keretapi 1991 bagi bacaan kali kedua.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, pengurusan Keretapi Tanah Melayu (KTM) pada masa ini adalah tertakluk kepada Ordinan Keretapi 1948. Sebagaimana Tuan Yang di-Pertua sedia maklum, beberapa tindakan perlu diambil di dalam usaha untuk memperbadankan KTM. Ini termasuklah kajian-kajian mengenai struktur kewangan kedudukan kakitangan dan aspek perundangan.

Berhubung dengan aspek perundangan didapati bahawa Ordinan Keretapi 1948 yang sedia ada tidak lagi sesuai bagi tujuan memperbadankan KTM. Memandangkan sebahagian besar daripada Ordinan tersebut perlu dipinda, maka adalah wajar supaya Rang Undang-undang baru iaitu Rang Undang-undang Keretapi 1991 digubal untuk menggantikan Ordinan Keretapi 1948.

Dalam pada itu, satu lagi Rang Undang-undang baru iaitu Rang Undang-undang Keretapi (Syarikat Pengganti) 1991 juga perlu digubal untuk membolehkan sebuah syarikat pengganti yang akan ditubuhkan di bawah Akta Syarikat 1965 mengambilalih segala aspek operasi sebilangan aset dan liabiliti KTM.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Keretapi 1991 ini akan menjadi undang-undang utama bagi semua perkhidmatan Keretapi di Malaysia, melainkan perkhidmatan-perkhidmatan yang telah dikecualikan di bawah seksyen 2 dalam Rang Undang-undang tersebut.

Rang Undang-undang ini dibahagikan kepada 13 Bahagian seperti berikut:

Bahagian I - Pcrmulaan. Bahagian ini meliputi Tajuk, Tarikh Kuatkuasa dan Interpretasi perkataan-perkataan yang terdapat di dalam kandungan Akta.

Bahagian II - Ketua Pengarah Keretapi. Bahagian ini memperuntukkan perlantikan seorang Ketua Pengarah Keretapi oleh Menteri. Tugas-tugas dan fungsi-fungsi Ketua Pengarah adalah termasuk pengawalseliaan operasi keretapi dan perkhidmatan keretapi serta pemajuan kepentingan-kepentingan pengguna dan perkhidmatannya.

Bahagian III - Skim Keretapi. Bahagian ini mensyaratkan mana-mana pihak yang berhasrat membina suatu keretapi untuk mendepositkan satu skim keretapi dengan Menteri yang mengandungi anjara lainnya, jenis dan sistem, laluan am dan tempat terminal, tambang dan aspek keselamatan bagi keretapi yang dicadangkan tersebut.

Di samping itu, sebarang bantahan mengenai cadangan pembinaan sesuatu keretapi hendaklah dibuat secara bertulis kepada Ketua Pengarah dalam tempoh 3 bulan dari notis terakhir dalam akhbar. Ketua Pengarah hendaklah mengemukakan semua bantahan dan pandangan tersebut kepada Menteri untuk keputusan muktamad sama ada skim keretapi ini seharusnya diluluskan atau tidak.

Seksyen 10 dalam Bahagian ini juga memperuntukkan supaya tanah persendirian (private land) yang diperlukan bagi maksud membina landasan keretapi akan dianggap sebagai tanah yang diperlukan bagi maksud awam dalamertikata Akta Pengambilan Tanah 1960.

Bahagian IV Pembinaan dan Kerja-kerja. Bahagian ini memperuntukkan supaya syarikat keretapi dapat menjalankan semua kerja pembinaan yang diperlukan bagi maksud membina

landasan keretapi tanpa halangan. Dalam pada itu, Bahagian ini juga memperuntukkan pembayaran pampasan sewajarnya kepada pihak yang berkenaan bagi pengambilan tanah.

Bahagian V Pelesenan Syarikat Keretapi serta Pembukaan Keretapi. Bahagian ini memperuntukkan supaya mana-mana pihak yang hendak mengendalikan keretapi hanya dapat berbuat demikian setelah lesen dikeluarkan oleh Menteri selaras dengan seksyen 23. Di bawah seksyen 25, sesuatu keretapi hanya boleh dibuka untuk operasi dengan kelulusan Menteri.

Bahagian VI Kewajipan-kewajipan Syarikat Keretapi. Bahagian ini memperuntukkan supaya syarikat keretapi membekalkan kemudahan-kemudahan serta perkhidmatan-perkhidmatan yang dientukan dalam lesen. Setelah mendapat kelulusan Menteri, Ketua Pengarah akan menentukan piawaian (standard) perkhidmatan melalui peraturan-peraturan di bawah seksyen 32.

Bahagian VII Kuasa-kuasa Syarikat Keretapi. Syarikat keretapi dikehendaki mempamerkan jadual perkhidmatan keretapi serta senarai tarif di semua stesen keretapi untuk penelitian orang awam. Syarikat keretapi diberi kuasa untuk mengenakan tambang atau sesiapa yang menggunakan perkhidmatan keretapi. Dalam pada itu, syarikat keretapi juga dibenarkan mengambil tindakan undang-undang terhadap sesiapa yang cuba menggunakan perkhidmatan keretapi tanpa membayar tambang. Syarikat keretapi juga dibenarkan untuk menentukan jenis barangan yang akan dibawa oleh keretapi.

Bahagian VIII Kemalangan. Bahagian ini memperuntukkan peraturan yang perlu dipatuhi oleh syarikat keretapi apabila sesuatu kemalangan berlaku. Ketua Pengarah Keretapi dengan kelulusan Menteri boleh membuat peraturan berhubung

dengan kemalangan di bawah seksyen 49. Bahagian ini juga memperuntukkan supaya syarikat keretapi boleh dikenakan denda sekiranya gagal mematuhi peraturan prosedur melaporkan kcmalangan. Dalam pada itu, Menteri berkuasa mengarahkan mana-mana pihak yang dilantik untuk menyiasat sebab-sebab sesuatu kemalangan berlaku.

Bahagian IX Kesalahan dan Penalti. Bahagian ini memperuntukkan supaya syarikat keretapi dapat mengawal orang awam daripada menyalahgunakan kemudahan-kemudahan keretapi. Bahagian ini juga memperuntukkan tawaran bayaran penalti bagi kesalahan yang tidak melibatkan aspek keselamatan. Ini adalah bertujuan untuk mengelakkan daripada berlakunya perbuatan yang boleh mengakibatkan kemalangan kepada penumpang, barangan atau keretapi.

Bahagian X Penggantungan atau Pembatalan Lesen. Bahagian ini memperuntukkan supaya Menteri setelah menimbangkan laporan daripada Ketua Pengarah dan berpuas hati bahawa syarikat keretapi melanggar syarat-syarat lesennya boleh menggantung atau menarik balik lesen syarikat keretapi. Bahagian ini juga memperuntukkan supaya Menteri setelah menggantung lesen syarikat keretapi, melantik Ketua Pengarah ataupun Ketua Pengarah boleh melantik mana-mana orang bagi pihaknya untuk mengambilalih kuasa mengendalikan sebahagian ataupun semua operasi syarikat keretapi itu. Perlantikan ini adalah untuk tempoh masa dua tahun sahaja di bawah seksyen 81. Walau bagaimanapun, Menteri boleh melanjutkan tempoh masa tersebut sebanyak tiga kali bagi tempoh setahun setiap kali.

Bahagian XI Peruntukan Pelbagai. Bahagian ini memperuntukkan supaya Ketua Pengarah diberi kuasa memasuki mana-mana keretapi atau premis keretapi untuk memeriksa dan meneliti keadaan sesuatu premis keretapi. Ketua Pengarah juga diberi kuasa untuk

membuat keputusan apabila timbul pertelingkahan di antara dua syarikat keretapi berhubung dengan perkongsian landasan dan terminal. Di samping itu, Ketua Pengarah juga hendaklah menentukan bahawa perubahan dalam struktur tarif yang dipohon oleh syarikat keretapi dikemukakan untuk kelulusan Menteri serta diwartakan. Bahagian ini juga membolehkan Duli Yang Maha Mulia Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong apabila berlakunya darurat memberi kuasa kepada Menteri bagi mengambil milikan sementara mana-mana perkhidmatan atau kemudahan yang dijalankan oleh sesebuah syarikat keretapi.

Bahagian XII Perbadanan Aset Keretapi dan Harta Keretapi. Bahagian ini memperuntukkan pengwujudan sebuah badan berkanun yang dikenali sebagai Perbadanan Aset Keretapi yang merupakan satu perbadanan di mana anggota-anggotanya adalah dilantik oleh Menteri, Perbadanan adalah bertanggungjawab ke atas pengurusan, pentadbiran dan penyelenggaraan semua harta dan hak pentadbiran Keretapi Tanah Melayu di bawah Ordinan Keretapi 1948 yang dimansuhkan itu serta mengurus dan mentadbir semua liabiliti yang diletak di bawah nama perbadanan ini.

Bahagian ini juga memperuntukkan kuasa Menteri untuk melantik seorang Pengurus Aset Keretapi yang merupakan Ketua Pegawai Eksekutif Perbadanan. Perbadanan ini boleh menerima bantuan kewangan atau pemberian kewangan dari Kerajaan Persekutuan atau mana-mana pihak serta memberi bantuan kewangan kepada mana-mana syarikat keretapi yang dilantik oleh Menteri dengan persetujuan Menteri Kewangan.

Bahagian ini juga memperuntukkan supaya satu Kumpulanwang Perbadanan Aset Keretapi diwujudkan untuk membiayai apa-apa perbelanjaan bagi melaksanakan peruntukan-peruntukan

di bawahnya. Di bawah Bahagian ini, apa-apa perbelanjaan yang dibuat oleh Perbadanan adalah tertakluk kepada kelulusan Menteri Kewangan setelah berunding dengan Menteri, Perbadanan dikehendaki mengemukakan anggaran perbelanjaan sebelum setiap permulaan tahun kewangan kepada Menteri Kewangan. Peruntukan juga diwujudkan supaya segala hari di Malaysia dipegang oleh Pentadbiran Kerclapi Tanah Melayu dan Pesuruhjaya Tanah Persekutuan di bawah Ordinan Keretapi 1948 akan diperletakhakkan di bawah Perbadanan, kecuali semua harta di Republik Singapura dan segala tanah rezab akan terus dipegang oleh Pesuruhjaya Tanah Persekutuan.

Bahagian XIII Pemansuhan dan Kccualian. Bahagian ini memper-uniukkan pemansuhan Ordinan Keretapi 1948. Dalam pada itu, Bahagian ini juga mempcruntukkan supaya semua perundangan subsidiari di bawah Ordinan yang dimansuhkan itu dikekalkan setakat mana ianya tidak bercanggah dengan Rang Undang-undang ini sehingga dipinda, dibatalkan atau digantikan. Bahagian ini juga memperuntukkan supaya Menteri diberi kuasa untuk membuat peraturan-peraturan tertentu apabila didapati perlu atau sesuai.

Tuan Yang di-Pertua, suka saya memaklumkan di sini bahawa Rang Undang-undang ini akan melibatkan implikasi kewangan Kerajaan yang mana jumlahnya belum dapat ditentukan setakat ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Raja Dato' Ariffin bin Raja Sulaiman): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang bernama

suatu Akta untuk membuat peruntukan-peruntukan baru dalam undang-undang yang berhubungan dengan keretapi dan bagi perkara-perkara lain yang berkaitan dengannya dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Nilam Puri.

6.56ptg.

Tuan Haji Mohamad bin Sabu (Nilam Puri): Tuan Yang di-Pertua, dalam membincangkan Rang Undang-undang Keretapi 1991 yang terdiri daripada banyak Bahagian, saya ingin menyentuh bahagian-bahagian tertentu sahaja.

Bahagian XII satu bahagian yang menarik perhatian di mana bahagian ini, iaitu Bahagian Perbadanan Aset Keretapi dan Harta Keretapi di mana Badan ini akan dikendalikan oleh seorang wakil daripada Kementerian Pengangkutan, seorang wakil Perbendaharaan, seorang wakil Unit Perancang Ekonomi, Pesuruhjaya Tanah Persekutuan, Pengurus Aset Keretapi yang hendaklah menjadi anggota ex-officio dan tidak lebih daripada dua orang anggota lain. Kalau kita lihat memang Badan ini ataupun Perbadanan Aset Keretapi dan Harta Keretapi ini akan menguruskan satu harta yang amat banyak. Keretapi Tanah Melayu yang tidak untung selama ini kerana Akta yang menghalang mereka untung, sebab pihak keretapi hanya dapai mengubahsuai tanah itu semata-mata untuk tujuan keretapi sahaja, seperti membina quarters dan sebagainya, tetapi bila Akta ini diluluskan maka ianya boleh diperniagakan.

Tanah keretapi terlalu banyak dan kalau ia diuruskan dengan leli, tidak berlaku kepincangan dan sebagainya, keretapi boleh membuat keuntungan yang cukup hebat. Tanah keretapi, misalnya tanah keretapi yang berada di tempat yang cukup strategik di sudut ekonomi, misalnya sebahagian daripada

Bukit Kenny adalah kepunyaan KTM, sekarang ini hanya menjadi tempat quarters pekerja-pekerja keretapi. Kenny Hill ini kalau Perbadanan ini nanti memajukan dalam bentuk membina kondominium dan sebagainya, maka sudah tentulah KTM ataupun keretapi ini akan membuat keuntungan yang cukup besar. Tanah-tanah keretapi semuanya berada dalam pekan, dalam bandar. Tanah-tanah luas di Bukit Mertajam, Seremban, Johor Bahru, Kuala Lumpur, Gemas dan sebagainya, tanah mereka berada dalam pekan. Selama ini tanah ini tidak dapat dicorwert untuk dibuat dalam bentuk perniagaan dan sebagainya, oleh itu keretapi tidak membuat keuntungan. Tetapi bila tanah ini boleh diperniagakan, sudah tentulah sesiapa pun ingin mengambil KTM sekarang kerana ianya boleh membuat keuntungan yang amat besar.

Akta sekarang ini tidak boleh dibangunkan hanya untuk tujuan KTM sahaja, tetapi bila diswastakan, sekarang ini bila dengar-dengar sahaja hendak diswastakan, telah terdapat tempat-tempat yang tertentu diberi melalui bisikan di telinga bahawa orang-orang tertentu telah membisik syarikat-syarikat Shell, kedai-kedai minyak boleh dibuka di tempat itu dan di tempat ini. Pegawai-pegawai Keretapi sekarang ini lelah merungut, belum lagi diperbadankan, tetapi syarikat-syarikat Shell ataupun tempat-tempat menjual minyak ini telah mendapat tempat seolah-olah mereka telah mengaku, di Seremban aku telah dapat untuk buka kedai minyak Shell sedangkan di Parlimen, Akla ini belum diluluskan. Begitu juga di Bukit Mertajam, ada orang mengaku dia telah mendapat tempat untuk membuka kedai minyak sedangkan Akta ini masih lagi dibincangkan di peringkat Parlimen kita ini. Inilah yang kita bimbangkan, belum lagi diswastakan, tetapi rebulan untuk mendapat tempat-lempat istimewa ini telahpun berlaku sekarang ini.

Bahagian V, ini juga saya sentuh soal pelesenan syarikat keretapi. Setakat ini, pengurusan Keretapi Tanah Melayu dengan Thailand kita lihat sepanjang pengurusan ini kita mengalami kerugian di mana pihak Thailand selalunya menghantar keretapi mereka yang buruk. Apabila berlaku pelanggaran ataupun terbalik di sebelah Semenanjung ini, pihak kitalah yang akan membayarnya dan pihak KTM yang membayarnya. Wagen-wagen Thai ini terlalu uzur dan buruk. Sudah tentulah dalam perjanjian baru ini kalau hendak diteruskan dengan Thailand ini kita harap meletakkan syarikat supaya mereka hantar wagen yang baik, dengan itu kita tidak selalu menanggung kerugian.

Bahagian VIII, iaitu bahagian kemalangan. Keretapi selalu mengalami kemalangan yang kerap berlaku terutama sekali keretapi melintasi bandar-bandar dan melintasi pekan-pekan kecil. Oleh itu, kita mahu kemalangan ini dikurangkan. Keretapi ini bila disyarikatkan nanti mempunyai banyak tanah dan kewangan, sudah tentulah mereka mampu untuk membina jejatas, membina jalan, membina jambatan dan sebagainya sebab sekarang ini untuk menguruskan satu gate keretapi memerlukan perbelanjaan \$35,000, iaitu jaganya dengan orang siang malamnya - \$35,000. Oleh itu kalau mereka membina jejatas, sebenarnya perbelanjaan tambahan tidak perlu banyak untuk membina jejatas untuk orang berjalan kaki melintasinya di sebelah atas. \$35,000 KTM keluarkan sekarang ini, bila diswastakan nanti sudah tentulah ditambah sedikit belanja dan mereka dapat membina jejatas untuk melintasi jalan keretapi.

Kita harap juga pihak Kerajaan dan perbadanan yang mengawal harta ini janganlah mudah menjual tanah-tanah kepunyaan keretapi ini kepada swasta kerana kalau dijual lama kelamaan keretapi akan kehabisan harta. Dengan itu, bila kehabisan harta lama kelamaan

mereka yang mengambil keretapi ini lama kelamaan akan menanggung kerugian pula.

Seterusnya bahagian pekerja, bila diperbadankan nanti kita harap union, ataupun RUM yang begitu terkenal selama ini tidak dimansuhkan dan tidak dijadikan mereka ini in-house union. Bila dijadikan in-house union selalunya power mereka, tuntutan mereka tidak begitu berkesan jika dibandingkan dengan union mereka yang bebas, yang lebih tuas dan mereka boleh bergabung dengan union, dengan persatuan-persatuan dalam dan juga luar negeri dan kita harap masalah pekerja ini hendaklah diambil berat bila keretapi ini diperbadankan nanti.

Kemudian Bahagian IX, kita lihat para pekerja keretapi seperti juga doktor. Mereka selalunya berkhidmat dalam bentuk on call seperti buruh, engineers, selalunya mereka bertindak ataupun bekerja seperti doktor. Mereka boleh dipanggil bila-bila masa bila keretapi terbalik atau sebagainya. Oleh itu para pekerja keretapi ini hendaklah diquarterskan, iaitu mereka ditempatkan di quarters, dengan itu bila berlaku kecemasan bila ada on call mereka dapat bertindak cepat untuk pergi menyelesaikan berbagai masalah yang berlaku di KTM itu dan kita agak tidak ada salahnya menyediakan quarters kepada seluruh pekerja keretapi kerana tanah kepunyaan keretapi adalah terlalu banyak.

Begitu juga ura-ura untuk menjual tanah keretapi di Singapura, di Tanjung Pagar. Bila dijual tanah itu sekarang ini dikhabarkan harganya barangkali tawaran yang akan diberi oleh Kerajaan Singapura melebihi \$3,000 juta. Bila angka sebegini hebat, sebegini banyak dan sudah tentulah KTM akan mempunyai banyak wang. Kita harap wang ini, pihak yang menjaga aset ini akan menjaga wang itu sebaik mungkin supaya penyelewengan tidak berlaku.

KTM juga sudah tentulah service itu diutamakan. Kita bimbang bila diswastakan, service kepada rakyat itu dikurangkan. Ada tempat-tempat yang KTM menanggung kerugian sekarang ini, misalnya perjalanan Tumpat ke Gemas menanggung kerugian, Bukit Mertajam ke Padang Besar menanggung kerugian. Kita harap bila diswaslakan nanti perkhidmatan keretapi di tempat ini tidak dihentikan kerana kalau diambil keuntungan semata-mata, sudah tentulah perkhidmatan Tumpat ke Gemas akan dihentikan, Bukit Mertajam ke Padang Besar akan dihentikan. Sebaliknya, kempen besar-besaran hendaklah diadakan supaya orang menggunakan perkhidmatan keretapi seperti di negara Eropah kita melihat orang lebih suka berjalan ke satu negeri ke satu negeri dengan menggunakan keretapi. Misalnya, bila pihak KTM memperkenalkan Sinaran Pagi dan Sinaran Petang daripada Kuala Lumpur - Butterworth, Butterworth-Singapura dan sebagainya, kita lihat ia mendapat sambutan yang begitu hebat walaupun harganya dinaikkan sehingga ke \$28 daripada Butterworth ke Kuala Lumpur, tetapi perkhidmatannya yang agak memuaskan, kita melihat keretapi itu kalau kita pergi sejam kemudian untuk naik, maka ianya penuh kerana di dalamnya selesa, kebersihan dan makanannya yang bersih menyebabkan orang suka naik keretapi.

Oleh itu, kita harap kempen seperti ini hendaklah dijalankan dengan lebih hebat sebab keretapi ini adalah menjadi kenderaan kepada orang-orang yang berpendapatan rendah. Sekali lagi kita ingatkan bila diperbadankan nani, kita tidak mahu ia hanya mencari keuntungan dan hilang konsep keretapi selama ini yang memberi perkhidmatan kepada orang-orang luar bandar.

Sekian pandangan saya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Ya, Muar. Minta maaf, Johor Bahru.

7.17 mlm.

Tuan Mohamed Khaled bin Nordin (Johor Bahru) : Tuan Yang di-Pertua, saya mengalu-alukan hasrat Kerajaan menswastakan keretapi ini melalui Rang Undang-undang Keretapi 1991 dalam Dewan yang mulia pada hari ini.

Sepatutnya kalau hendak dibandingkan perkhidmatan keretapi ini dengan lain-lain perkhidmatan yang dikendalikan oleh Kerajaan, ianya sudah sepatutnya lama diswastakan, lebih-lebih lagi kerana kerugian yang dialaminya setiap tahun sudah tentu membebankan Kerajaan dan juga rakyat. Walaupun begitu, keadaannya selama ini saya percaya melalui penswastakan ini dengan adanya flexibility dan penekanan kepada produktiviti, perkhidmatan keretapi yang dikelolakan dan dikendalikan sebagai satu badan komersial akan benar-benar dapat selain daripada mengekalkan dan meningkatkan mutu perkhidmatannya akan dapat juga membuat keuntungan bagi membolehkan Kerajaan mengutip cukai daripadanya.

Tuan Yang di-Pertua, dalam hal ini, di masa-masa yang akan datang saya berharap pihak pengurusan keretapi dapat melihat dan mengkaji kejayaan-kejayaan dan cara-cara keuntungan dibuat, khususnya oleh syarikat-syarikat keretapi di negara Jepun. Di sana syarikat keretapi tidak terlibat semata-mata memberi perkhidmatan keretapi, tetapi juga melibatkan diri dalam menyiapkan kemudahan-kemudahan untuk penumpang seperti membina hotel, membangunkan gedung membeli-belah dan lain-lain dan di sinilah keuntungan yang didapati oleh tiap-tiap syarikat keretapi di sana.

Pendekatan yang sama seharusnya patut dilakukan di negara kita. Lebih-lebih lagi seperti yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat dari Nilam Puri sebentar tadi. Memang banyak tanah

kepunyaan keretapi yang lokasinya memang strategik dan sesuai untuk dibangunkan.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu, stesen-stesen keretapi yang sedia ada patut juga diubahsuai dan dibangunkan semula, pertama sejajar dengan pendekatan syarikat keretapi ini bukan sahaja memberi perkhidmatan keretapi, tetapi juga menyediakan kemudahan-kemudahan yang memang diperlukan untuk kegunaan penumpang.

Kedua, dengan pembangunan semula secara begini akan dapat memberi peluang-peluang perniagaan kepada penduduk tempatan dan dijadikan stesen-stesen sebagai pusat-pusat ekonomi di bandar-bandar yang berkaitan.

Yang ketiganya, membangunkan semula stesen-stesen ini bagi maksud memberi keselesaan kepada penumpang dan juga pengujung.

Dalam perkara ketiga ini, kita dukacita melihat sebahagian besar daripada stesen-stesen keretapi yang ada di negara kita adalah dalam keadaan yang amat menyedihkan dan tanpa keselesaan langsung. Mungkin yang terkecuali stesen keretapi Kuala Lumpur.

Tetapi kalau dilihat stesen keretapi di tempat-tempat lain seperti di Johor Bharu tempat untuk duduk pun amat kurang apatah lagi tempat untuk meletak kereta.

Kejayaan pengangkutan keretapi ini bergantung sejauh mana kita berjaya menggalakkan orang-orang kita menggunakan keretapi sebagai satu cara pengangkutan. Lebih-lebih lagi dalam keadaan adanya persaingan daripada jenis-jenis pengangkutan yang lain seperti perkhidmatan bas, teksi dan juga kapal terbang.

Dalam hal ini kita tidak boleh ketepikan masalah memberi keselesaan kepada penumpang bukan sahaja semasa menaiki keretapi tetapi juga keselesaan kepada penumpang dan mereka yang menghantar semasa menunggu keretapi.

Kita mestilah juga menghubungkan stesen-stesen keretapi dengan rangkaian sistem pengangkutan bandar di mana bagi mereka yang sampai di sesuatu stesen keretapi dengan mudah dapat menyambung untuk pergi ke destinasi terakhir mereka.

Kita mesti sedar majoriti mereka yang menaiki keretapi ini adalah dari golongan yang berpendapatan rendah. Oleh itu sudah tentulah mereka berkehendakkan perkhidmatan yang murah untuk menyambung perjalanan mereka seperti bas misalnya. Tetapi ini tidak terdapat di kebanyakan stesen melainkan Kuala Lumpur.

Tuan Yang di-Pertua, saya berharap dapat pihak Kerajaan ataupun pihak yang akan menguruskan keretapi ini seterusnya berunding dengan pihak-pihak Majlis Tempatan supaya ada linkage di antara stesen keretapi dengan sistem pengangkutan bandar ataupun disediakan bas-bas khas seperti yang terdapat di lapangan-lapangan icrbang seperti lapangan terbang Senai yang menyediakan bas membawa penumpang ke perhentian bas. Ini adalah sebagai menambah dan memberi keselesaan kepada penumpang dalam usaha menggalakkan penggunaan perkhidmatan keretapi.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada perkara-perkara yang di atas, saya suka menyentuh mengenai perkhidmatan mengangkut barang-barang yang dijamin melalui perkhidmatan keretapi.

Saya berharap pihak Keretapi dapat melihat supaya pusat pengangkutan barang ini atau depoh menyimpan barang ini tidak perlu terletak di tengah-tengah

bandar seperti yang ada di Briekfields, Kuala Lumpur, Bukan sahaja lori-lori yang pergi ke sana menyebabkan kesesakan lalu lintas tetapi tanah yang begitu prime tidak dapat dimanfaatkan secara maksima. Kalau dipindahkan sudah tentu tanah-tanah tersebut dapat dibangunkan dan membawa hasil kepada pengurusan keretapi. Kalau dipindahkan ke pinggir kota dekat dengan kawasan industri mungkin akan meningkatkan penggunaan perkhidmatan keretapi bagi mengangkat barangan seperti yang kita harap-harapkan.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai quarters pekerja-pekerja keretapi, melalui penswastaaan, saya berharap dapat diperbaiki quarters-quarters keretapi ini. Yang sedia ada memang tidak sesuai lagi bukan sahaja rumah-rumah mereka sempit tetapi keadaan sekeliling perumahan mereka dalam keadaan yang begitu dhaif sekali seperti yang dapat kita lihat kalau kita pergi ke quarters pekerja-pekerja keretapi di Johor Bharu.

Akhir sekali, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin memberi pandangan mengenai perkhidmatan keretapi Singapura-Kulai yang semakin popular penggunaannya melihat kepada bertambahnya penumpang menggunakan perkhidmatan tersebut.

Saya berharap pihak Keretapi dapat menentukan tempat-tempat perhentian bukan sahaja selesai tetapi selamat bagi penumpang-penumpang yang menggunakan perkhidmatan ini. Maklumlah sebahagian tempat-tempat perhentian perkhidmatan keretapi ini berhenti bukan di stesen-stesen keretapi tetapi hanya di tempat-tempat yang ditentukan semacam tempat perhentian bas.

Bagi menjamin keselamatan khususnya di waktu malam bukan sahaja patut ada lampu di tempat perhentian itu tetapi dipasang juga lampu sepanjang tempat laluan jalan kaki daripada perhentian KTM ini ke jalan-jalan raya yang menghubungkannya.

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

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Ong Tee Keat): Kepong. Selepas Yang Berhormat berucap, Yang Berhormat Timbalan Menteri diminta jawab.

7.14 mlm.

Dr Tan Seng Giaw (Kepong): Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang yang dibentangkan dalam Dewan ini merupakan salah satu gejala Pandang ke Timur. Kerana di negara Jepun, Japanese National Railway memang mempunyai sistem

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, Yang Berhormat dari Tumpat bangun.

Tuan Haji Wan Mohd. Jamil bin Wan Mahmood: Sidang kita tidak mencukupi kuorum.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Tidak cukup kuorum. Bunyikan loceng.

Loceng dibunyikan.

(Ahli-ahli dikira, lebih 26 Ahli hadir)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Cukup kuorum. Yang Berhormat dari Kepong, teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, sepertimana yang telah saya sebutkan, Rang Undang-undang ini merupakan satu gejala Pandang ke Timur di mana di Jepun, Japanese National Railway mempunyai sistem yang hampir samalah yang mungkin akan diadakan kelak selepas lulusnya Rang Undang-undang sekarang dan juga yang terkemudian.

Tuan Yang di-Pertua, kali pertama Kerajaan melahirkan hasrat ingin menswastakan KTM ialah dalam Belanjawan tahun 1987 dan , . . *(Disampuk)* . . . Saya tunggulah kalau hendak kacau lagi, saya tidak akan teruskanlah.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Teruskanlah Yang Berhormat.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Sengaja itu.

Dr Tan Seng Giaw: Tidak sengaja, tetapi kalau kacau saya tidak akan teruskan. Kerana nampaknya tidak ada yang berminat di dalam Rang Undang-undang yang begitu penting.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, ada yang hangun.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan.

Dr Tan Seng Giaw: Hendak minta penjelasan?

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Kalau berani beri jalan

Dr Tan Seng Giaw: Saya pun belum bermula lagi sudah minta penjelasan. Sila.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: Tuan Yang di-Pertua, dia kata tadi nampaknya tidak ada yang berminat. Saya hendak tanya hari ini berapa orang ahli DAP ada dalam Dewan Berapa orang ahli PAS ada dalam Dewan ini! *(Tepuk)* Yang tidak berminat, DAP dan PAS bukan Barisan Nasional. Mana Ketua Pembangkang? Di Perai, kempen

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya beri dia peluang tetapi peluang itu diburuk-burukan. Inilah sikap dia. Tadi Nilam Puri yang berucap, sekarang saya. Kemudian siapa lagi akan berucap. *(Disampuk)* Ah, itu lebih baik, itu Padang Terap....

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: Point of order.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, on a point of order.

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: On a point of order 35 (1)—seseorang mesti bercakap menghadap kepada Tuan Yang di-Pertua tetapi Yang Berhormat ini asyik memandang keliling macam orang jual ubat. *(Ketawa)* Minta ikut peraturan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Kepong, sila ikut peraturan.

Dr Tan Seng Giaw: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Kalau tak Yang di-Pertua pun, terpaksa pandang. Sekarang teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Walau bagaimanapun, gangguan ini tidak akan menjejaskan ucapan saya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Teruskan, Yang Berhormat.

Dato' Mohd. Tajol Rosli bin Mohd. Ghazali: *(Meninggalkan Dewan)*

Dr Tan Seng Giaw: Grik sudah tidak mahu. Nampaknya lepas dia kacau dia sudah tidak mahu, sebab dia tidak berminat langsung di dalam hal KTM ini. Itulah sikap yang tidak betul.

Tuan Yang di-Pertua, kali yang pertama Kerajaan melahirkan hasrat ingin menswastakan Keretapi ialah dalam Belanjawan tahun 1987 dan untuk harga \$1 sahaja. Ketika itu KTM mencatat kerugian terkumpul sebanyak \$349.43 juta. Mengikut Laporan Kewangan terbaru KTM, iaitu bagi tahun 1988 nilai ini telah meningkat menjadi \$558.72 juta. Dalam tempoh masa yang sama tanggungan pinjaman jangka panjang meningkat lebih daripada 9% - \$10.91 juta kepada \$1.214 billion. Sebab itulah kebanyakan orang mempercayai bahawa mustahil kita hendak swastakan Keretapi ini kerana di kebanyakan negara di dunia, perkhidmatan keretapi memang mengalami kerugian yang besar seperti mana yang dialami oleh Malaysia kerana keretapi merupakan satu perkhidmatan, bukan semata-mata untuk keuntungan. Sebab itulah perkhidmatan seperti ini memang mengalami kesusahan, memang mengalami kerugian yang besar di seluruh dunia.

Tuan Yang di-Pertua, sehingga penghujung bulan Jun 1989 ...

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
(Menunjukkan sesuatu)

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, apa yang dikehendakinya, Padang Terap?

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
Tuan Yang di-Pertua, saya panggil Usher. Bukan panggil Kepong. (Ketawa)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Dia panggil usher, bukan panggil Kepong. Teruskan. Jangan pandang ke kiri, Yang Berhormat.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
Sensitive!

Dr Tan Seng Giaw: . . . Yang menjolok-jolok itu. (Ketawa) Kalau panggil dia, panggil sahajalah, apajolok-jolok macam itu - Ahlah! (Ketawa)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Sila teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, sehingga penghujung bulan Jun 1989, Kerajaan masih memperlika orang ramai mengatakan, mana-mana pihak yang ingin mengambilalih KTM dikehendaki menanggung juga semua tanggungan termasuk hutang KTM. Manalah ada pelabur berminat menanggung tanggungan seberat itu—mesti Lidak ada. Perhatikanlah bahawa saya menggunakan perkataan "memperlika" kerana seawal bulan April, 1989, Kerajaan memang sudah ada rancangan untuk memperbadankan KTM sebelum diswastakan, Malah kami mempercayai rancangan mcmperbadankan KTM itu wujud awal-awal lagi terutama sekali selepas Bumiputera Merchant Bankers mengemukakan laporan kajian ke atas penswastakan KTM yang bermula pada bulan September, 1987. Ini bermakna pihak Kerajaan telah mengetahui, mereka ada rancangan untuk memperbadankan dan seterusnya menswastakan KTM. Dengan sedemikian, mereka memperlika orang ramai - dia tanya - kalau siapa mahu \$1 sudah cukup untuk menswastakan KTM. Ini tidak patut dibuat seolah-olah Kerajaan menganggap semua rakyat itu bodoh. Saya berharap Yang Berhormat Timbalan Menteri boleh menjelaskan ..

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, Padang Terap bangun.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan daripada Kepong. Adakah dia faham bahawa apabila hendak menjual \$1 itu, di bawah itu implikasinya banyak. Pembelian \$1 tetapi menanggung liability beribu juta ringgit. Itu maksudnya, bukan hendak perli. Ini adalah percakapan komersial yang tulen, bukan hendak perli-perli. (Tepuk)

Dr Tan Seng Giaw: Memang ada isyara daripada sebelah situ dan sebelah sini dia ada response. Ah! jadi seperti "tok minduklah."

Seorang Ahli: Bukan wayang Cina?

Dr Tan Seng Giaw: Tok minduk - Di situ ada tok minduk, di sini ada pengikutnya.

Seorang Ahli: Dia dah malu.

Dr Tan Seng Giaw: Bukan malu, saya tak malu. Apabila pengumuman dibuat mengenai perbadanan KTM pada pertengahan Julai 1989, pihak swasta juga dijemput melibatkan diri dalam perbadanan. Sepintas lalu perbadanan KTM lumayan sekali bagi syarikat pengganti kerana semua tanggungan serta pelaburan dalam infrastruktur akan ditanggung oleh Kerajaan. Apakah Yang Berhormat dari Padang Terap tahu? Tadi dia kata semua kandungan kerana tanggungan itu banyak, lebih S1,2 bilion dan kemudian tawarSl. Itu secara komersial, dan di mana letaknya komersial sekarang ini? Semua tanggungan serta pelaburan dalam infrastruktur akan ditanggung oleh Kerajaan. Di mana ada komersial sekarang? Cakap sahaja.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Tuan Yang di-Pertua, saya fikir lagi dia buka mulut, lagi menampakkan ketidak fahaman dia tentang hal ini. Yang Kerajaan hendak tanggung Kerajaan tanggunglah. Apa yang saya kata tadi ialah statement yang dibuat oleh bekas Menteri Kewangan pada masa itu bukanlah satu statement yang perlu. Orang yang mengetahui tahu apa dia implikasi dan makna-maknanya di belakang itu, bukan soal Kerajaan menanggung atau siapa menanggung. Yang saya response tadi ialah mengenai apa yang dikatakan Kerajaan memerli rakyat. Lagi dia menjawab saya lagi menunjukkan ketidak fahaman dia tentang hal ini.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, nampak saya dia hendakkan penjelasan tapi nampaknya dia hendak berucap. Itulah perangai yang tidak begitu manis. (*Ketawa*)

Saya tekankan sekali lagi pihak Kerajaan sudah tahu, dan bekas Yang Berhormat Menteri Kewangan ini sudah tahu rancangan dia itu, tetapi dia cuba hendak mengabui rakyat sahaja. Syarikat pengganti mengecap keuntungan penuh daripada operasi perkhidmaian penumpang, pengangkutan barang-barang, bengkel serta landasan, di samping diberi hakmilik kepada bank tanah KTM yang dijangka bernilai melebihi \$3 bilion dan seluas 6,796 hektar. Itulah hakikat dan kenyataannya. Tidak berminat lagi sekarang?

Seorang Ahli: Teruskanlah,

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, teruskanlah,

Dr Tan Seng Giaw: Dengan syarat-syarat yang begitu menguntungkan syarikat pengganti, ia membual kami merasa terharu

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Kami itu siapa, seorang sahaja?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya bercakap di sini....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, teruskan.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Minta penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Dia minta penjelasan, Larut.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: 'Kami' itu siapa, adakah seorang pun 'kami' juga? Bahasa Malaysia apa? (*Ketawa*)

Dr Tan Seng Giaw: Kita merasa terharu, tadi dia lebih suka 'kiia', jadi saya kata 'kita'. Kita mcrasa trharu mengapa Kerajaan sendiri tidak terus-menerus...

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Kepong, Larut bangun.

Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan: Dia seorang tidak faham-faham Bahasa Malaysia, 'saya'lah.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, teruskan.

Dr Tan Seng Giaw: Scolah-olah beliau sahajalah yang mengetahui bahasanya.

Kita merasa terharu mengapa Kerajaan sendiri tidak terus-menerus menguruskan KTM sebagai perbadanan Kerajaan. Sekian lama ini pelaburan dalam infrastruktur KTM semuanya terpaksa ditanggung oleh KTM sendiri dan wang yang dilaburkan oleh Kerajaan ditanggap sebagai pinjaman kepadanya dan bukan sebagai pelaburan ke dalam utiliti awam.

Semasa Kerajaan berhasrai men-swastakan KTM, ia juga telah menegaskan syarikat yang mengambil alih mesti menanggung kesemua hutang dan tanggungan KTM. Itulah yang telah dibuat oleh bekas Yang Berhormat Menteri Kewangan.

Scbelum Yang Berhormai dari Padang Terap mengacau saya, dia tidak mengambil perhatian langsung mengenai erti kata yang sebenarnya, yang disebutkan oleh bekas Yang Berhormat Menteri Kewangan. Akan

tetapi sekarang dengan Perbadanan KTM, Kerajaan bersedia menanggung semua tanggungan termasuk kos infrastruktur dan kami difahamkan bahawa apabila KTM diswastakan kelak menerusi penyenaraian dalam Bursa Saham Kuala Lumpur, Kerajaan akan terus menanggung semua tanggungan dan kos infrastrukturnya. Apakah ini benar? Yang Berhormat Larut tidak mahu dengar yang benar, dia larut sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, menurut Kesatuan Pekerja-pekerja KTM (RUM), KTM sebenarnya tidak perlu diswastakan tetapi pengurusannya mesti diperbaiki. Ini termasuk melantik seorang Pengurus Besar daripada kalangan pekerja KTM sendiri iaitu daripada, dengan izin, rank and file, sepertimana dilakukan semasa penjajahan British, di mana Jurutera terkanan sekali dilantik menjadi Pengurus Besar. Sekarang kedua-dua Pengurus Besar serta Penolong Kanannya ialah, dengan izin, Civil Service Appointees.

Saya hendak tekankan di sini, janganlah pihak penyokong Kerajaan menggunakan kesempatan untuk membidas saya, yang saya tekankan di sini bahawa hanya kita hendak memilih orang yang benar-benar pakar, benar-benar mempunyai pengalaman di dalam hal KTM sebelum menjadi Pengumis Besar.

RUM juga berpendapat bahawa Pengurus Besar seharusnya bertanggungjawab kepada sebuah Lembaga yang berkuasa unggul sekali dalam pengurusan KTM dan bukan kepada mana-mana politikus luar termasuk penyokong Kerajaan di sini seperti Padang Terap. Yang cukup menarik lagi ialah saranan RUM supaya sebuah suruhanjaya khas ditubuh untuk memperolehi maklumat daripada sumber-sumber dalaman supaya sebab-musabab bagi kedudukan kewangan KTM yang melarat itu dapat disiasat dan dibongkarkan.

RUM juga menegaskan mereka yang memberi maklumat itu mesti diberi jaminan tidak akan ditindas, dengan izin, immunity from intimidation. Sepatutnya sesiapa yang hendak mengemukakan saya kemudian meneliti rungutan-rungutan RUM dahulu, kerana merekalah yang mengalami kesusahan dan penderitaan bertahun-tahun sehingga mereka tidak berani meluahkan perasaan itu tanpa suruhanjaya yang menjamin bahawa kalau mereka memberikan maklumat, mereka tidak akan ditindas. Pandangan-pandangan RUM ini dikemukakan pada seawal bulan Julai, 1987 dan setepat manakah pandangan-pandangan RUM pada masa sekarang.

Pada hemat saya selagi pandangan-pandangan RUM ini masih kena pada tempat dan masanya, maka Kerajaan mesti menangguhkan pelaksanaan memperbadankan KTM dan dengan secepat mungkin menubuhkan suruhanjaya yang dicadangkan oleh RUM untuk menyiasat sama ada ianya benar perlu untuk menswastakan KTM bagi memperolehi keuntungan.

Sekiranya KTM boleh beroperasi dengan keuntungan tanpa penswastaan, maka Kerajaan harus mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk merombak semula penadbiran KTM dan sepertimana disyorkan oleh RUM menubuhkan sebuah Lembaga yang benar-benar bebas daripada tekanan politik untuk menguruskannya. Jadi, banyak gangguan politik, tekanan politik ke atas KTM yang merupakan salah satu faktor perkhidmatan itu terjejas.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, Padang Terap.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar: Minta penjelasan. Bolehkah dia memberi satu contoh tekanan politik? Satu contoh sahaja.

Dr Tan Seng Giaw: Saya telah memberi satu contoh, Tuan Yang di-Pertua, di mana RUM meminta suruhanjaya ditubuhkan untuk menyiasat, mendapat maklumat daripada pihak mereka dan mereka minta diberi jaminan tidak akan ditindas. Jadi itulah satu contoh.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar:
Itu bukan contoh.

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: (Bangun)

Dr Tan Seng Giaw: Oh! ada lagi.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, Yang Berhormat beri chance blok C.

Wan Hanafiah bin Wan Mat Saman: Tuan Yang di-Pertua, saya pun hendak minta penjelasan. Ini RUMkah yang minta Suruhanjaya Diraja untuk menyiasat ataupun DAP? Sebab kalau DAP saya ingat sudah 40 suruhanjaya, jadi saya ingat tidak ada orang yang hendak jadi ahli-ahli suruhanjaya ini. (Ketawa)

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya beri dia peluang untuk minta penjelasan, tetapi dia hendak berucap pula

Tuan Ruhanie bin Ahmad:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, Parit Sulong bangun, Kepong.

Dr Tan Seng Giaw: Orang parit,

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Pengerusi, saya minta penjelasan daripada

Dr Tang Seng Giaw: Saya belum lagi beri, dia teruskan ucapannya begitu . . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Beri jalan atau tidak? Ya.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan. Tadi Yang Berhormat dari Kepong mengatakan yang RUM membawa pandangan bahawa Keretapi ini tidak payah diperbadankan, selepas itu dia minta Kerajaan mengkaji pandangan RUM, dan sekiranya pandangan RUM itu boleh dijalankan, dia minia usaha memperbadankan int ditundakan. Ini cakap yang dolak-dalik. Ini typical DAP, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

Dr Tan Seng Giaw: Macam mana dolak-dalik, dia hendak bersengau-sengaulah, macam mana hendak rangkaikan lain pula. Jadi, kalau lidak begitu memahami apakah yang telah berlaku dengan KTM, jangan kita hendak jadi jaguh pula, jaguh apa sekarang.

Seteielah mengetahui maklumat RUM yang membimbangkan ini maka bertambah-tambah lagi minat kami untuk menelili sendiri laporan kajian yang disediakan oleh Bumiputra Merchant Bankers dan Rothschild Consultant London. Mengapakah Kerajaan tidak membentangkan laporan ini bersama-sama dengan Rang Undang-undang yang dikemukakan? Kami juga ingin melihat laporan Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri yang mengkaji Laporan Bumiputera Merchant Bankers. Bagaimana pula dengan laporan Jawatankuasa Pemandu yang ditubuhkan oleh Kementerian Pengangkutan sendiri pada tahun 1987 untuk mengkaji penswastan KTM.

Tuan Yang di-Pertua, di sini sepertimana yang telah berlaku dengan Jabatan Penerbangan Awam, di KTM juga ada kajian oleh Bumiputera Merchant Bankers, ada kajian oleh Rothschild Consultant London, ada kajian oleh Jawaiankuasa Pemandu yang

ditubuhkan oleh Kementerian Pengangkutan sendiri. Jadi, ada 3 kajian, Mana ada kajian di dalam Dewan yang mulia ini, tunjukkan kepada pihak kami untuk merenung, untuk mengkaji untuk meneliti segala-gala sebelum kita dapat berbahas dengan lebih bermakna,

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: (Bangun).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, Parit Sulong.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan. Tadi dia telah membuat keputusan bahawa minta dikaji pendapat RUM. Adakah pihak Pembangkang ini akan menukar pendirian sekiranya dapat melihat hasil kajian yang telah dibuat oleh consultants itu?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya Parit yang sulong ini merupakan buah kedemping sahaja.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Dia bangun lagi, Kepong. Yang Berhormat dari Kepong.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Saya rasa, Tuan Yang di-Pertua, remark itu menunjukkan bagaimana orang yang sakit pekong, penyakit.

Dr Tan Seng Giaw: Yang setahu saya dia hendak minta penjelasan, tetapi itulah sikap yang tidak betul. Ini bukan kedai kopi tahukah? Ini Dewan Rakyat. Bila kita hendak minta buat penjelasan, mintalah.

Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan sendiri pernah mengatakan KTM tidak boleh diswastakan terus-menerus kerana melibatkan aset Kerajaan yang banyak. Selaras pendirian ini maka Perbadanan

KTM juga tidak boleh diringan-ringankan mahupun diluluskan tanpa pembentangan laporan-laporan yang disebutkan tadi, lebih-lebih lagi apabila dakwaan-dakwaan RUM over-shadow, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, pelaksanaan program ini. Penelitian laporan-laporan berkenaan mengesyorkan kebenaran serta ketepatan dakwaan RUM dan memberi kita keyakinan bahawa langkah memperbadankan dan kemudiannya menswastakan KTM adalah wajar dan alternatif, paling menguntungkan masyarakat umum dan bukan peluang memperkayakan lagi segelintir kecil orang tertentu semata-mata. Jangan kita menggunakan peluang ini untuk memperkayakan segelintir orang sahaja. Adakah Yang Berhormat Timbalan Menteri belum memberi jaminan bahawa tidak ada orang-orang jahat seperti ini yang akan mengambil kesempatan.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Parit Sulong bangun, Kepong.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad:
Tuan Yang di-Pertua, saya minta penjelasan. Atas asas apakah Ahli Yang Berhormat dari Kepong ini membuat satu presumption melemparkan prasangka dan membuat kesimpulan yang hypothetical di atas perbincangan Akta ini?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, ucapan saya berdasarkan kepada fakta, kenyataan dan hakikat. Dan kerana kita membincangkan perkara yang begitu penting, tengok begitu tebal . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Panjang lagi Yang Berhormat? Panjang lagi?

Dr Tan Seng Giaw: Satu muka lagi.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Boleh sudah 10 minit?

Dr Tan Seng Giaw: Boleh.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad:
Tuan Yang di-Pertua . . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Parit Sulong.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Dia belutn menjawab pertanyaan saya, dia melemparkan kumpulan orang-orang jahat, rasa saya dia tidak jawab.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Kepong hendak jawab?

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad:
Saya minta dia jawab.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, saya belum duduk lagi, dia sudah cakap. Apakah peraturannya?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin):
Beginilah Yang Berhormat, teruskan ucapan.

Dr Tan Seng Giaw: Saya hanya meminta Yang Berhormat Timbalan Menteri untuk memberi jaminan supaya tidak ada segelintir orang yang jahat yang, tidak bertanggungjawab, yang menceburkan diri, yang menanggung di air keroh.

Di samping itu, kami juga difahamkan bahawa Yang Berhormat Parit yang sulong tergolong di dalam segelintir orang ini, saya tidak tahulah. Di samping itu, kami juga difahamkan bahawa program perbadanan adalah mengikuhl model.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad:
(Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Tuan Yang Berhormat Parit Sulong bangun.

Tuan Ruhanie bin Haji Ahmad: Tuan Yang di-Pertua, saya rasa perbincangan ini sudah menjadi lebih unparliamentarian, oleh kerana in the first place, pertama sekali, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, tidak ada Parit yang sulong. Saya dikenali sebagai Wakil Parit Sulong. Yang keduanya, jangan cuba melemparkan insinuation tanpa sebarang niat, bermakna menggolongkan saya di kalangan orang yang jahat. Ini tidak perlu, Tuan Yang di-Pertua. Kalau kita mahu membincangkan dalam Dewan ini, kita bincang secara intelektual. Kalau dia menunjukkan pandai, biar dia tunjuk pandai, tetapi jangan cuba hendak kenen sana, kenen di sini. Ini menghabiskan masa. Inikah sikap orang yang bertanggungjawab semacam ini, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Ya, sila ambil perhatian, Kepong, jangan buat tuduhan, teruskan ucapan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, yang membuang masanya bukan saya. Di samping itu, kami juga difahamkan bahawa program perbadanan adalah mengikut model Japanese National Railway yang melambak hutangnya sebelum penswastan, tetapi selepas diswastakan meraih keuntungan pula. Bolehkah Kerajaan mengesahkan perkara ini? Jika ianya memang benar, maka bolehkah Kerajaan menerangkan ciri-ciri model Jepun yang dipermudahkan supaya sesuai digunakan dalam perbadanan KTM. Mengapakah ciri-ciri berkenaan perlu dipermudahkan. Apakah pula perbezaan ketara di antara model Jepun dengan program perbadanan KTM?

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya pada awal tahun 1987, Timbalan Menteri

Pengangkutan sewaktu itu pernah mengatakan bahawa pihak Canadian Railways Corporation berminat mengambilalih KTM. Apakah yang sudah terjadi kepada tawaran itu? Bolehkah Yang Berhormat menerangkan apakah yang telah terjadi dengan Canadian Railways Corporation itu? Berhubung dengan Canadian Railways Corporation difahamkan bahawa negara itu menjalankan dua sistem pengangkutan rail, iaitu satu sistem keretapi dimiliki oleh Kerajaan dan yang lain itu diurus sebagai entiti perniagaan (commercial entity). Dengan cara begini sistem keretapi bukan sahaja boleh memperolehi keuntungan, tetapi Kerajaan boleh menyediakan khidmat pengangkutan ke kawasan-kawasan luar bandar, mengapakah model ini tidak boleh dipermudahkan untuk digunakan di Malaysia.

Perkara lain ialah masihkah pihak swasta dipelawa untuk melibat diri dalam program memperbadankan KTM, apakah peranan yang boleh dimainkan oleh pihak swasta.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali difahamkan bahawa struktur modat baru KTM mesti mengambil kira tanggungan jangka panjang dan keupayaan KTM mengeksplorasikan sumber-sumbernya. Apakah hasil kajian Kerajaan ke atas kelunturan ataupun, dengan izin, flexibility KTM beroperasi sebagai entiti perniagaan terutama sekali daripada segi memperkembangkan asas pendapatan KTM menerusi harta milik tanah. Kami sedar Kerajaan pernah mengatakan bahawa stesen-stesen keretapi yang utama akan bertukar menjadi pusat perniagaan dan membeli-belah. Apakah statistik-statistik yang boleh dikemukakan oleh Kerajaan untuk menyokong keyakinan projek ini berkesan. Apakah pula hasil kajian kajirunding yang dilakukan oleh KTM untuk mempertingkatkan perolehan kembali kos atau, dengan izin, promote cost recovery, seperti traffic costing, sector cost centre dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, memandangkan Rang Undang-undang yang dibentangkan sekarang, peri mustahaknya untuk rakyat Malaysia, saya berharaplah teguran-teguran dan soalan-soalan saya dapat diterima, dipertimbang dan juga dijawab dengan tepat dan jitu. Sekian, terimakasih.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar (Padang Terap): *(Bangun)*

Tuan Haji Mohamad bin Abdullah (Maran): *(Bangun)*

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat Timbalan Menteri, sila jawab, sudah beri notis tadi.

7.57 mlm.

Datin Paduka Hajah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Perlua, saya mengucapkan sekali lagi terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang berminat untuk membincangkan Rang Undang-undang Keretapi 1991 ini.

Ahli Yang Berhormat dari Nilam Puri telah menyentuh mengenai tanah-tanah Keretapi Tanah Melayu yang katanya bila telah dengar sahaja cerita hendak diperbadankan, ramai yang berkata telah dapat di sana, telah dapat di sini dan sebagainya. Mengikut Ordinan Keretapi 1948, Pengurus Besar KTM berhak memajakkan tanahnya untuk tempoh hingga 30 tahun. Jadi, KTM telah lamamenguatkuasakan Ordinan ini iaitu Seksyen 22, memajakkan tanahnya bagi aktiviti-aktiviti seperti membuat stesen minyak dan lain-lain.

Mengenai tuduhan bahawa KTM menjual tanah di Singapura dan mendapat wang begiiu banyak, sebenarnya ini tidak benar. KTM atau Kerajaan Malaysia tidak menjual tanahnya di Singapura. Pada 27hb November, 1990 Kerajaan Malaysia telah menandatangani perjanjian dengan

Kerajaan Singapura di mana satu syarikat usahasama di antara Singapura dan Malaysia akan ditubuhkan untuk memajukan tanati-tanah KTM untuk perumahan, perdagangan dan sebagainya khasnya tanah-tanah di Caple, Keranji dan Woodlands. Ekuiti di antara kedua-dua Kerajaan ini ialah 60% Malaysia, 40% Singapura dan Kerajaan Singapura bertanggungjawab untuk menyelesaikan masalah setinggian-setinggian yang ada di tanah-tanah KTM. Dan Stesen Keretapi di Caple akan dipindahkan ke Bukit Timah. Itulah dia asas perjanjian.

Ahli Yang Berhormat dari Nilam Puri juga telah menyentuh mengenai hak berpersaluan. Sebenarnya RUM—Kesaluan Sekerja KTM, tidaklah dihapuskan. Di dalam peruntukan undang-undang yang ada, hak berpersatuan adalah terpelihara.

Mengenai kuarters, sebenarnya KTM memang mempunyai lebih 9,000 kuarters berbagai-bagai kelas di seluruh negara dan dalam jawapan di Dewan ini juga saya telah menyatakan bahawa KTM juga membina 400 unit rumah pangsa di Bangsar untuk kemudahan kakitangan dan 290 lebih unit rumah dibaiki dan diperbetulkan. Di samping itu, kuarters untuk pekerja-pekerja 'on call' ini memang ada. Memang menjadi dasar kepada KTM untuk mengadakan kuarters-kuarters bagi pekerja-pekerja yang 'on air, di mana-mana sahaja mereka ini diperlukan dan berhampiran dengan tempat kerja mereka supaya khidmat mereka itu dapat digunakan bila-bila masa ada kecemasan.

Mengenai wagon-wagon buruk Thailand yang tergelincir terpaksa ditanggung oleh KTM, sebenarnya bayaran ini hanya dibuat sekiranya kegelinciran itu disebabkan oleh pihak KTM. Dan KTM sekarang pun telah menjalankan satu sistem pemeriksaan di sempadan iaitu di Padang Besar sebelum wagon-wagon itu boleh masuk, dia diperiksa dahulu dan apabila ditentukan bahawa ianya dalam keadaan yang baik baharulah dibenarkan masuk.

Mengenai perkhidmatan apabila diswastakan iaitu perkhidmatan-perkhidmatan yang tidak menguntungkan seperti perkhidmatan dari Gemas ke Tumpat, janganlah bimbang kerana memang sepanjang masa ini pun perkhidmatan itu tidak menguntungkan tetapi oleh kerana ianya adalah satu perkhidmatan yang sangat diperlukan oleh rakyat maka ianya diteruskan,

Mengenai kempen untuk menarik penumpang ini, perkara ini memang telah dilaksanakan dan akan dipergiatkan lagi. Atas pandangan Yang Berhormat supaya membina jejantas bagi menggantikan gate-gate supaya lebih selamat lagi bagi semua pengguna-pengguna jalan raya, aspek keselamatan ini memang sentiasa dititikberatkan dalam operasi keretapi dan ianya diteruskan walaupun ianya diperbadankan atau diswastakan, ini akan terus dilaksanakan. Mengikut Akta Keretapi yang baru ini pun ianya telah pun diberikan satu peruntukan khas.

Mengenai penggamian gate, ianya bergantung kepada keadaan kesesakan lalulintas di satu-satu tempat itu dan juga peruntukan kewangan yang ada. Misalnya, apabila KTM melaksanakan landasan berkembar, kita dapati tidak kurang daripada 19 jejantas akan dibina untuk memberikan kemudahan kepada orang ramai dan juga supaya perjalanan tren-tren itu tidak terganggu. Kalaupun wang \$35,000 daripada perbelanjaan maintenance satu gate itu tadi hendak digunakan untuk membina jejantas, memanglah ianya tidak mencukupi, jadi terpaksa lah kita menengok keadaan dan kesesuaiannya di mana-mana yang perlu.

Ahli Yang Berhormat dari Johor Bahru telah menyentuh mengenai pembangunan stesen keretapi. Usaha ini sedang dijalankan dan memang benar, stesen-stesen kita ada kebanyakannya

sudah begitu lanjut usianya dan banyak di antaranya terpaksa diberikan facelift dan KTM juga telah melaksanakan usaha-usaha memperindahkan stesen-stesen ini tetapi belumlah dapat menggantikan semua bangunan untuk dijadikan bangunan-bangunan stesen yang baru dan indah-indah. Jadi, bolehlah dianggap sebagai kalau dikatakan sebagai manusia, walaupun usia kita sudah lanjut kalau kita pandai jaga diri kita agaknya dipercantikkan, dipindahkan di sana sini, dia masih boleh dipandang indah lagi. *(Tepuk)*

Sudah tentulah stesen-stesen ini apabila Keretapi ini diswastakan nanti, stesen-stesen ini akan diubah dan mengikut kesesuaian dan keperluan komersialnya.

Mengenai linkage atau sambungan antara stesen keretapi dengan sistem pengangkutan yang lain, KTM memang mengkaji dan cuba melaksanakan perkara ini seberapa yang boleh mengikut viability sistem computer yang sedang dilaksanakan sekarang.

Mengenai lokasi terminal kargo yang sesuai, KTM memang sentiasa peka dengan peningkatan sektor pengangkutan barang. Tempat-tempat yang sesuai untuk kemudahan pengangkutan barang perlu dibina bagi memenuhi kehendak-kehendak pelanggan dan ini memang dalam perancangan dan dalam usaha yang dilaksanakan.

Tuan Yang di-Pertua, Ahli Yang Berhormat dah Kepong memanglah sekali lagi rncempertikaikan masalah keretapi yang hendak dijual \$1 dan juga hutang-hutang keretapi. Walaupun beliau faham, beliau menyedari dan mengakui dalam bahasannya tadi bahawa perkhidmatan keretapi ini di mana-mana sahaja dalam dunia ini memang tidak menguntungkan, memang merugikan tetapi masih juga dipertikaikan oleh Yang Berhormat ini mengenai kerugian yang dialami oleh

keretapi. Tawaran \$1 itu hanya bertujuan untuk memberi peluang kepada pengusaha-pengusaha yang berminal supaya membuat kajian lanjut serta membuat cadangan penswastaaan kepada Kerajaan. Ianya bukan bererti penjualan

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Haji Juhar bin Haji Mahiruddin): Yang Berhormat, masa cukup untuk hari ini, sila sambung esok. Ahli-ahli Yang Berhormat, mesyuarat ini ditangguhkan sekarang sehingga jam 3.00 petang esok.

Dewan ditangguhkan pada pukul 8.00 malam.