

Bil. 30

**Selasa
8 Ogos 2017**



MALAYSIA

**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGKAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA**

memastikan mereka melalui proses latihan dan juga proses seminar-seminar dan kursus. Oleh sebab kita tidak hendak kalau kita bagi begitu sahaja kepada mereka, akhirnya mereka gagal. Oleh kerana mereka tidak memahami tentang konsep yang kita perkenalkan untuk memberi kemudahan kepada mereka. Ini memang sudah, Yang Berhormat. Terima kasih atas kecaknaan Yang Berhormat. Memang kita telah laksanakan perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya rasa itu sahaja dan saya ucap terima kasih banyak-banyak kepada semua rakan-rakan saya dari Kelantan, Yang Berhormat Rantau Panjang, Yang Berhormat Pengkalan Chepa, Yang Berhormat Kubang Kerian, Yang Berhormat Pasir Puteh dan juga Yang Berhormat Kuala Krai. Semoga pandangan-pandangan Yang Berhormat ini sudah tentulah amat-amat diperlukan oleh kita semua. Kita harap ia akan dapat memberi manfaat dan ini adalah sebagai satu ibadah kita yang akan kita bawa balik sebagai bekal nanti *insya-Allah*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih. 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 dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]

[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa]

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Jawatankuasa**]*

[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]

[Fasal-fasal 1 hingga 15 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]

[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Pendidikan (Datuk P. Kamalanathan a/I P. Panchanathan) dan diluluskan]

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN) 2017

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

6.55 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan untuk memperluaskan peruntukan tertentu ke negeri-negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara-perkara yang berkaitan dengannya dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ataupun OPS 1952 telah berkuat kuasa sejak tahun 1952. Kali terakhir OPS 1952 dipinda adalah melibatkan Bahagian 3 ordinan yang telah diluluskan oleh Parlimen Malaysia pada 17 Mei 2016. Pindaan dibuat adalah bagi memenuhi keperluan *International Maritime Labour Convention 2006* ataupun singkatan MLC 2006 yang telah diterima pakai oleh Malaysia pada 20 Ogos 2013 dan pindaan secara *tacit* kepada *International Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Manila Amendment 2010*.

MLC 2006 antara lain menyentuh mengenai hak-hak pelaut mendapatkan persekitaran kerja yang selesa dan selamat. Manakala, *STCW Manila Amendment 2010* adalah berhubung dengan piawaian atau standard yang lebih tinggi di dalam pelaksanaan dan persijilan latihan pelaut. Sebagaimana Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, bagi merealisasikan hasrat kerajaan menjadikan Malaysia sebuah negara maritim yang ulung dan negara berpendapatan tinggi, Kementerian Pengangkutan sebagai agensi peneraju sektor berkenaan berpandangan bahawa beberapa peruntukan

dalam OPS 1952 perlu dipinda. Ini bagi membolehkan perundangan sektor maritim Malaysia sentiasa berada di tahap tertinggi, dinamik, kompetitif, berbanding negara-negara maritim utama yang lain untuk memastikan kepentingan negara sentiasa terpelihara. Pernyataan ini juga disokong dengan fakta bahawa 90 peratus perdagangan Malaysia diangkut menggunakan pengangkutan laut.

Selain itu, saya juga ingin menarik perhatian Ahli-ahli Yang Berhormat bahawa situasi semasa *balance of payment* bagi perkhidmatan perkapalan Malaysia yang direkodkan oleh Bank Negara berada pada status negatif atau dalam erti kata lain, Malaysia membayar sejumlah wang yang besar kepada pemilik-pemilik kapal asing dalam mendapatkan perkhidmatan perkapalan sama ada mengangkut barangan import atau eksport atau perkhidmatan.

Justeru, Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2017 ini melibatkan cadangan pindaan kepada tiga bahagian dalam OPS 1952 iaitu Bahagian I, II dan XIII. Pindaan kepada Bahagian I yang dicadangkan pada dasarnya adalah bertujuan untuk memberi tafsiran yang lebih baik dan tepat berbanding tafsiran terdahulu serta menurut perubahan semasa yang diguna pakai industri di peringkat global. Pindaan juga melibatkan pewujudan seksyen baharu yang melibatkan peruntukan penswastan bagi aktiviti atau fungsi atau aset di bawah pentadbiran Jabatan Laut Malaysia (JLM) yang tidak wujud di bawah perundangan sedia ada. Pewujudan peruntukan khusus berhubung penswastan ini membolehkan JLM menswastakan aktiviti, fungsi atau pengoperasian aset di bawahnya sekiranya terdapat keperluan bagi membolehkan aktiviti atau fungsi tertentu tersebut dilaksanakan dengan lebih baik, berkesan dan efisien.

■1900

Walau bagaimanapun, keputusan untuk melaksanakan penswastan ke atas aktiviti, fungsi atau aset bergantung kepada beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan, antara lain seperti daya saing projek selepas diswastakan dan obligasi sosial oleh kerajaan.

*[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee) **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Selain itu, penilaian terperinci dari aspek produktiviti dan kos efektif di peringkat kerajaan sama ada aset atau aktiviti ini kekal di bawah kawal selia JLM atau diswastakan kepada pihak ketiga adalah merupakan komponen utama yang diukur. Dalam masa yang sama, kerajaan boleh memberi tumpuan kepada projek-projek kurang daya saing sekiranya dikomersialkan dan bersifat obligasi sosial yang tiada elemen komersial.

Beban kos pembangunan projek-projek ini seterusnya boleh diimbangi atau pun *offset* kerajaan melalui tempoh konsesi yang diberi kelak. Justeru, Kementerian Pengangkutan berpandangan bahawa mekanisme penswastan dilihat sebagai kaedah terbaik dalam memastikan aset dan aktiviti, fungsi Jabatan Laut Malaysia dioperasi dan ditadbir diurus dengan pendekatan terbaik yang menguntungkan kerajaan dan rakyat. Ini secara tidak langsung memastikan aktiviti, fungsi atau aset berkenaan berdaya saing dan memberi nilai tambah seperti mana kejayaan penswastan pelabuhan-pelabuhan Persekutuan Malaysia.

Cadangan pindaan kepada Bahagian II OPS 1952 pula adalah bagi menambah baik rejim pendaftaran kapal sedia ada agar ia mampu untuk menarik minat pemilik-pemilik kapal tempatan dan asing untuk mendaftarkan kapal mereka di bawah bendera Malaysia. Ini sekali gus dijangka dapat meningkatkan jumlah tanan kapal ataupun *ship tonnage* yang berdaftar di bawah bendera Malaysia.

Selain itu, rang undang-undang ini turut mencadangkan pengenalan kutipan fi tanan ataupun *tonnage* kapal tahunan ke atas pemilik kapal Malaysia yang pertama kali dikenakan sejak tahun 1952. Hasil kutipan fi ini kemudiannya dicadangkan untuk dikreditkan ke Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia (KWPPM) yang telah dipersetujui oleh Kementerian Kewangan untuk ditubuhkan di bawah seksyen 10 Akta Tatacara Kewangan 1957. Walau bagaimanapun, nilai atau kuantum fi tanan kapal tahunan ini akan dibincangkan secara lanjut dengan pihak-pihak berkepentingan, agensi kerajaan dan industri.

Tabung amanah KWPPM dicadangkan mempunyai fungsi khas yang hanya digunakan bagi tujuan tertentu seperti membiayai program-program pembangunan industri perkapalan negara dan pembangunan modal insan iaitu pelaut, termasuklah:-

- (i) pengkomersialan, penambahbaikan teknologi pembinaan dan pembaikan kapal domestik;
- (ii) pewujudan *berth* atau pun *modification to ship*, latihan di atas kapal-kapal Malaysia;
- (iii) penganjuran seminar, bengkel bagi pemilik kapal untuk memenuhi keperluan standard antarabangsa yang ditetapkan;
- (iv) program-program pembangunan modal insan kepada pelaut di dalam menaik taraf kerjaya pelaut;
- (v) program kempen untuk menarik minat belia di dalam menceburi kerjaya pelaut *high income*;
- (vi) insentif bagi pembuatan kapal dalam negeri dan penggunaan tenaga mahir tempatan; dan
- (vii) lain-lain program yang menyumbang kepada pertumbuhan industri perkapalan negara.

Cadangan pindaan kepada Bahagian XIII pula adalah bagi memansuhkan peruntukan berhubung pelesenan kapal yang mana telah dimasukkan ke dalam pindaan Bahagian II. Ini juga membolehkan ianya dibaca dan ditafsirkan secara bersama di dalam memudahcara prosedur pendaftaran dan pelesenan kapal.

Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan tujuan yang telah saya jelaskan sebentar tadi, sebelum Dewan yang mulia ini membahaskan rang undang-undang ini secara terperinci, izinkan saya menyatakan secara ringkas butir-butir pindaan yang dicadangkan pada OPS 1952 yang mengandungi 10 fasal secara keseluruhannya.

Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2017 yang dicadangkan merangkumi 10 fasal secara keseluruhannya.

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan kuat kuasa akta yang dicadangkan. Yang Berhormat Menteri Pengangkutan boleh menetapkan tarikh kuat kuasa akta ini pada satu tarikh mahupun secara bersekali atau berasingan bagi setiap peruntukan dalam akta ini melalui pemberitahuan dalam warta.

Fasal 2 adalah berhubung cadangan pindaan am kepada definisi yang tidak lagi relevan dalam OPS 1952. Antaranya,

- (i) menggantikan takrif-takrif berikut selaras dengan perubahan takrif di peringkat antarabangsa iaitu:-

*“Steamer and steamers” dan
“steamship and steamships” kepada “ship”.*

Fasal 3 adalah berhubung cadangan pindaan kepada seksyen 2 OPS 1952. Antaranya,

- (i) menggantikan takrif-takrif tertentu selaras dengan perubahan semasa sektor perkapalan tempatan dan antarabangsa seperti takrif *“Malaysian Ship”* dan *“Registrar”*;
- (ii) memasukkan takrif-takrif berikut selaras dengan perubahan semasa sektor perkapalan tempatan dan antarabangsa iaitu:-

“Port undertakings” means the operation and maintenance of the port and includes port-related activities necessary for the furtherance of any function or duty of the port authority.

“Service undertakings” means the services which the Director of Marine performs pursuant to the implementation of its flag state obligations and other services facilitating the shipping industry; dan

- (iii) memansuhkan takrif *“Registrar General”*.

Fasal 4 pula adalah berhubung dengan pemansuhan seksyen 3 sedia ada berikutan peruntukan berhubung pemakaian ordinan ke atas kapal yang digerakkan oleh

penggunaan elektrik, *internal combustion engine* dan kuasa mekanikal lain sudah tidak lagi relevan dan tidak diguna pakai.

Fasal 5 pula adalah berhubung dengan cadangan pindaan kepada seksyen 10. Antaranya:-

- (i) subseksyen 5(b) mengadakan peruntukan bagi pelantikan individu atau organisasi bagi menjalankan fungsi tertentu pemeriksa-pemeriksa kapal atau pemeriksa radio mengikut kod organisasi yang diiktiraf yang diterima pakai oleh pertubuhan antarabangsa maritim; dan
- (ii) subseksyen 5(c) mengadakan peruntukan kuasa pembuat kaedah-kaedah kepada Menteri untuk mengawal selia individu dan organisasi yang dilantik bagi menjalankan fungsi tertentu pemeriksa-pemeriksa kapal atau pemeriksa radio.

■1910

Fasal 6 pula berkaitan dengan cadangan pewujudan seksyen baharu iaitu seksyen 10A yang menetapkan bahawa Pengarah Laut hendaklah menjadi pihak berkuasa bagi pelabuhan yang tidak mempunyai pihak berkuasa atau Lembaga pelabuhan. Seksyen 10A juga bertujuan untuk memberi Pengarah Laut kuasa untuk mengeluarkan lesen kepada individu atau organisasi serta menyediakan perjanjian perkhidmatan atau perjanjian pelabuhan berkenaan sesuatu penswastaaan sama ada bagi aset atau perkhidmatan, fungsi di bawah Jabatan Laut Malaysia. Seksyen 10A juga turut memperuntukkan kuasa Menteri untuk membuat peraturan-peraturan di bawah seksyen berkenaan.

Fasal 7 bertujuan untuk menggantikan Bahagian IIA, IIB, IIC Ordinan dengan Bahagian II dan Bahagian IIA. Bahagian II yang dicadangkan adalah berkaitan dengan peruntukan mengenai pendaftaran.

Saya hendak ulang balik. Saya ingat ini silap sedikit.

Fasal 7 bertujuan untuk menggantikan Bahagian "11A", "11B" dan "11C" Ordinan dengan Bahagian II, Bahagian 11 dan Bahagian 11A.

Seorang Ahli: [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*] Nombor dua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Dua? Okey. *Sorry because* dia letak satu-satu. [*Disampuk*] *Confused*.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, tengah membentang Yang Berhormat.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Dua, ya? *Okay, sorry*.

Fasal 7 bertujuan untuk menggantikan Bahagian IIA, IIB dan IIC Ordinan dengan Bahagian II dan IIA. Bahagian II yang dicadangkan adalah berkaitan dengan peruntukan mengenai pendaftaran dan pelesenan kapal yang terdiri daripada seksyen 11 hingga 68Q. Manakala Bahagian IIA pula berkaitan dengan pelesenan kapal bagi perkapalan domestik yang terdiri daripada seksyen 68R hingga 68AL. Perincian peruntukan yang terlibat di antaranya adalah seperti berikut:

- (1) seksyen 11 – peruntukan berhubung takrifan. Ungkapan yang diguna pakai, yang digunakan dalam Bahagian II berkaitan dengan pelesenan dan pendaftaran kapal;
- (2) seksyen 12 – peruntukan yang memberi kuasa kepada Pengarah Laut untuk melantik Pendaftar Kapal atau Timbalan Pendaftar Kapal. Sebelum pindaan ini, Pendaftar Kapal dan Timbalan Pendaftar Kapal dikenali sebagai Ketua Pendaftar Kapal dan Pendaftar Kapal;
- (3) seksyen 14 – peruntukan bagi Daftar Kapal Malaysia dan Daftar Kapal Antarabangsa Malaysia yang disenggarakan oleh Pendaftar. Daftar boleh diadakan dalam kedua-dua bentuk fizikal dan elektronik;
- (4) seksyen 15 – peruntukan berhubung Pendaftar mempunyai kuasa untuk membetulkan daftar sekiranya kesilapan perkeranian berlaku dan Pendaftar boleh mengeluarkan perakuan pendaftaran baru jika perlu;

- (5) seksyen 17 – peruntukan berhubung penubuhan pejabat pendaftaran kapal dan pejabat cawangannya;
- (6) seksyen 18 – peruntukan yang mengehendaki kapal yang belayar di perairan Malaysia atau di zon ekonomi eksklusif untuk berdaftar sama ada di Malaysia atau di mana-mana negara lain. Sabit kesalahan di bawah seksyen ini, pemunya atau nakhoda kapal boleh dikenakan denda tidak melebihi RM100,000 atau penjara tidak melebihi dua tahun atau kedua-duanya sekali;
- (7) seksyen 19 – peruntukan berhubung kelayakan untuk mendaftar sebagai kapal Malaysia. Peruntukan ini menambah baik dan memperluaskan skop pendaftaran kapal Malaysia;
- (8) seksyen 23 – peruntukan berhubung penandaan kapal di badan kapal sebelum didaftarkan. Pemilik kapal yang gagal mengekalkan penandaan kapal boleh dikenakan denda tidak melebihi RM25,000 atau penjara tidak melebihi satu tahun atau kedua-duanya sekali. Manakala bagi kesalahan penandaan kapal yang tidak tepat, pemunya kapal boleh dikenakan denda tidak melebihi RM100,000 atau penjara tidak melebihi dua tahun atau kedua-duanya sekali. Bagi kesalahan sengaja memadam atau mengubah maklumat paras air di badan kapal, individu yang disabitkan kesalahan boleh dikenakan denda tidak melebihi RM200,000 atau penjara tidak melebihi dua tahun atau kedua-duanya sekali;
- (9) seksyen 25 – peruntukan mengenai pendaftaran kapal atau penolakan untuk mendaftarkan kapal oleh Pendaftar Kapal;
- (10) seksyen 26 – peruntukan yang membenarkan permohonan sijil pendaftaran kapal sementara. Pendaftar Kapal boleh mendaftar mana-mana kapal secara sementara dan mengeluarkan perakuan pendaftaran sementara. Sesuatu perakuan pendaftaran sementara mempunyai kesan yang sama sebagaimana perakuan pendaftaran;
- (11) seksyen 27 – peruntukan berhubung kuasa Menteri untuk tidak membenarkan pendaftaran sesebuah kapal jika Menteri berpuas hati bahawa pendaftaran itu boleh menjejaskan kepentingan negara;
- (12) seksyen 32 hingga seksyen 35 – peruntukan berhubung Pendaftar boleh menggantung pendaftaran, penamatan dan pembatalan;
- (13) seksyen 38 – peruntukan yang memberi kuasa kepada Pendaftar untuk memberi persetujuan kepada pemilik kapal Malaysia bagi mendaftarkan kapal mereka sebagai kapal yang dicatat masuk sebagai kapal kosong di negara lain. Walau bagaimanapun, seksyen ini juga memberi kuasa kepada Menteri untuk melarang mana-mana kapal Malaysia daripada berbuat demikian atas sebab-sebab yang dirasakan munasabah;
- (14) seksyen 40 hingga seksyen 52 – peruntukan berhubung tatacara pemindahmilikan kapal Malaysia dengan kuat kuasa undang-undang dalam hal keadaan seperti kematian, kebankrapan, perintah mahkamah dan gadai janji;
- (15) seksyen 54 hingga seksyen 63 – peruntukan berhubung pelesenan kapal-kapal di bawah 15 net tonnage (NT) yang terlibat dalam perdagangan atau perniagaan, pengangkutan mana-mana orang selain bagi perdagangan atau perniagaan atau aktiviti sukan, santai atau rekreasi;
- (16) seksyen 65 hingga seksyen 68F – peruntukan berhubung penubuhan Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia yang terdiri daripada wang yang dikumpulkan daripada bayaran fi tanan kapal tahunan di bawah Bahagian II dan memperuntukkan tujuan bagi perbelanjaan kumpulan wang tersebut serta pelantikan Ahli Jawatankuasa Kumpulan Wang

Pembangunan Perkapalan Malaysia dan perkara-perkara yang bersangkutan dengan fungsi jawatankuasa;

■1920

- (17) seksyen 68H peruntukan yang membolehkan Pengarah Laut menyediakan perkhidmatan berkaitan pemfailan atas talian bagi mana-mana dokumen yang dikehendaki di bawah ordinan.
- (18) seksyen 68L peruntukan berkaitan dengan kesalahan sesebuah kapal menyamar sebagai kapal Malaysia dan menyembunyikan kerakyatan sesuatu kapal Malaysia.
- (19) seksyen 68Q peruntukan yang memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk membuat kaedah-kaedah di bawah Bahagian II yang dicadangkan kaedah-kaedah tersebut akan menyentuh di antaranya aspek:
- (i) perkara yang berkaitan dengan pendaftaran dan pelesenan kapal;
 - (ii) perkara berkaitan pergantungan dan pembatalan pendaftaran sesebuah kapal;
 - (iii) perkara berkaitan had pelayaran bagi kapal-kapal yang telah didaftarkan di bawah Daftar Kapal Malaysia atau Daftar Kapal Antarabangsa Malaysia; dan
 - (iv) lain-lain perkara berkaitan dengan Bahagian ini.
- (20) seksyen 68R hingga seksyen 68A(1) peruntukan berhubung tafsiran dan frasa yang digunakan dalam Bahagian IIA serta perkara-perkara mengenai perkapalan domestik dan Lembaga Pelesenan Perkapalan Dalam Negeri.

Seterusnya fasal 8 bertujuan untuk memansuhkan seksyen-seksyen tertentu ordinan selaras dengan penggantian Bahagian IIA, IIB dan IIC ordinan. Seksyen-seksyen yang dimansuhkan ini adalah berkaitan dengan aspek pelesenan bot di bawah lima belas *net tonnage* yang telah pun dimasukkan dalam seksyen 54 hingga 63 dalam cadangan pindaan Bahagian II yang baru.

Fasal 9 bertujuan untuk memansuhkan Jadual Kesebelas, Kedua Belas, Ketiga Belas dan Kelima Belas ordinan selaras dengan penggantian Bahagian IIA, IIB dan IIC perkara yang diperuntukkan di bawah jadual akan diperuntukkan dalam peraturan-peraturan yang dibuat di bawah peruntukan ordinan yang berkaitan.

Fasal 10 adalah merupakan fasal terakhir di dalam rang undang-undang ini yang mengandungi peruntukan pengecualian.

Tuan Yang di-Pertua dan Ahli-ahli Yang Berhormat, di atas adalah sebahagian peruntukan yang terkandung dalam rang undang-undang ini secara ringkasnya. Rang undang-undang ini akan memberi beberapa faedah-faedah langsung dan tidak langsung yang dapat diraih oleh industri perkapalan negara dan kerajaan. Faedah-faedah ini termasuklah:

- (i) Meningkatkan kapal yang berdaftar di bawah Malaysia yang secara tidak langsung mewujudkan peluang pekerjaan dan perniagaan;
- (ii) Menjana sumber pendapatan baru melalui pengenalan perikanan kapal tahunan yang pertama kali diperkenalkan;
- (iii) Memperkasa industri perkapalan negara melalui pelaksanaan program-program pembangunan keupayaan industri dan modal insan melalui penggunaan dana KWPPN; dan
- (iv) Memperkasa rejim pendaftaran kapal Malaysia untuk lebih kompetitif di arena antarabangsa.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Siapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi [Datuk Dr. Yap Kain Ching @ Mary Yap Ken Jin]: Saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dan untuk memperluaskan peruntukan tertentu ordinan itu ke negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara yang berkaitan dengannya dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Yang Berhormat Kota Tinggi.

7.25 mlm.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi saya peluang untuk berbahas mengenai suatu akta untuk meminda Ordinan Perkapalan Saudagar 1952. Saya tertarik untuk berbahas kerana rang undang-undang amat bertepatan yang kementerian buat pindaan sebab kita tahu negara kita memang negara maritim. Kita tahu contohnya Melaka dulu sebuah negara maritim yang besar melibatkan negara-negara kuasa besar seperti Portugis, Belanda, Inggeris, Jepun kemudian China sehingga selat itu di namakan Selat Melaka.

Hari ini keadaannya lebih besar lagi sebab hari ini kita lihat Selat Melaka pada tahun 2015 saya difahamkan laluan kapal yang *vessel*-nya lebih 200 tan telah mencecah 79 ribu *vessel* pada tahun 2015. Kalau mengikut unjuran PricewaterhouseCoopers berdasarkan data-data International Maritime Fund dan World Bank, pada tahun 2030 Amerika akan menjadi negara kedua terbesar di dunia dari segi GDP yang terbesar ialah China melepasi USD3 trilion. Kedua Amerika, ketiga India dan keempat Jepun tetapi kalau kita campur Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, ASEAN sebagai sepuluh negara. Negara ASEAN mempunyai KDNK yang keempat terbesar di dunia melewati Jepun.

Jadi secara sepintas lalu, kalau China campur Jepun dengan Korea dan India sebelah kiri kita dan China sebelah kanan kita. Kita ini Asia Tenggara dan kita betul-betul di tengah dua ekonomi yang begitu besar ini dan kita ketahui bahawa laluan - contoh perdagangan kita 90 peratus adalah melalui jalan laut. Maka kita jangkakan pada tahun 2030 kemungkinan besar Selat Melaka akan menjadi begitu sibuk, kalau 2015 mungkin dah hampir 80 ribu kapal yang berat 200 tan ke atas 80 ribu kapal, kita yakin pada tahun 2030 akan mencecah mungkin akan mencecah 150 ribu atau lebih.

Bermakna juga bahawa industri maritim kita akan menjadi satu industri yang amat besar. Kita lihat ketika dulu jiran kita Singapura menjadi pusat pembangunan yang pesat disebabkan kehadiran pusat-pusat untuk maritim sama ada kapalnya ataupun tempat *bunkering*-nya ataupun perkhidmatan-perkhidmatan berkaitan dengan perdagangan yang menggunakan perkapalan maritim. Hari ini Singapura kita semua faham dah tepu dan sebenarnya Pelabuhan Kapel contohnya Tuan Yang di-Pertua sejak tahun 2005 melalui program pemindahan daripada Pelabuhan Kapel kepada Pelabuhan Tuas dan sedang berlalu dengan pesat sekarang.

Tuas itu berhampiran dengan Pelabuhan Tanjung Pelepas. Itu sebabnya kawasan itu menjadi kawasan yang besar. Satu perkara lagi Tuan Yang di-Pertua yang amat menarik bila kita ada pemilihan untuk mengadakan satu hab *oil and gas* yang besar di dunia. Banyak tempat yang ditengok di Gelang Patah, minta maaf di Pekan, di Filipina dan di tempat-tempat lain tetapi terbaiknya pilihan akhir ialah di RAPID. Kita tahu dialog bukan satu *bunkering port* yang besar tujuannya tidak lain dan tidak bukan untuk menjadi pemangkin kepada pertumbuhan ataupun siap siagaan untuk pertumbuhan industri maritim yang begitu besar yang akan lalu di kawasan itu dan kebetulan pula Tuan Yang di-Pertua kawasan RAPID itu dia punya *natural depth* atau *draught* ialah 24 meter natural. Maknanya ini akan membolehkan kapal-kapal VLCC, ULCC, kapal-kapal *super tanker* yang *giant* 400 meter, 300 meter panjang berlabuh dan menggunakan fasiliti-fasiliti yang ada di selatan tanah air kita.

Itu sebabnya pembangunan begitu pesat Rapid, Dialog, Pelepas ini semua petunjuk-petunjuk bahawa industri maritim kita akan *take off* akan menjadi satu menjana pembangunan ekonomi yang begitu pesat dan besar dan potensi yang baik-baik. Dengan unjuran-unjuran PricewaterhouseCoopers kalau kita ambil dalam keadaan konservatif pun makna laluan dagangan kapal mesti melalui Selat Melaka sebab ini lah laluan yang akan paling sibuk.

Kita amat bersyukur kerana Allah SWT memberi kita kelebihan dari segi demografi yang begitu strategik. Tidak mustahil lah dahulu mereka memanggil kita

Semenanjung ini *The Golden Chersonese* ataupun Semenanjung Emas. Rupanya Semenanjung Emas ini di selatan tanah air ini bukan permata, orang Johor kata Johor ini jauh, permata selatan bukan hanya semata-mata Semenanjung Tanah Melayu tetapi sebenarnya menjadi pusat pertumbuhan untuk seluruh benua Asia, India, Asia Tenggara, China dan seterusnya.

■1930

Jadi dekat sini dengan melihat perkembangan begitu menarik ini, jadi usaha kerajaan untuk memperkemaskan lagi rang undang-undang ini amatlah bertepatan sekali kerana rang undang-undang antara lain kita lihat untuk menggalakkan pendaftaran kapal-kapal sama ada kapal tempatan atau kapal antarabangsa. Ini satu usaha yang amat baik kerana ia akan menggalakkan pendaftaran kapal-kapal *localize* atau *domesticating vessel* yang kita *registered* dekat sini akan bukan sahaja menambahkan tarikan kepada mereka juga akan memberi peluang begitu besar dari segi perkhidmatan dan juga mendapat peluang yang banyak dari segi pelesenan dan sebagainya. Ini semuanya adalah satu tindakan proaktif yang akan memberi begitu besar ruang untuk negara kita menjadi negara maritim sebagaimana kita telahalui sebelum ini sejak zaman Melaka lagi.

Itu sebabnya saya melihat dari segi ordinan ini dengan ada tadi 68 seksyen-seksyen tertentu dan 10 fasal, tidak lain tidak bukan untuk memperkukuhkan, mengembangkan dan mensiapsediakan kerangka-kerangka perundangan yang sesuai yang boleh menggalakkan pertumbuhan yang saya rasa kita kena buat dengan cepat, dengan segera. Ini adalah sebab apa, kita dalam keadaan yang amat baik untuk meraih perkembangan yang amat baik ini dari segi perkapalan. Sebagaimana Yang Berhormat Menteri cakap tadi kita masih lagi defisit dari segi perkhidmatan untuk perkapalan. Kita masih menggunakan aset-aset di luar negara yang menyebabkan aliran keluar negara, padahal kita berpotensi untuk menggarap atau membina kapasiti industri perkapalan kita kepada tahap yang lebih jauh lagi.

Sekarang ini bukan lagi dari segi perkapalan, kita juga mempunyai aset-aset lain termasuk *oil and gas hub*, *oleochemical hub*, kita juga dari segi *container hub* di Pulau Pelepas. Ini semua kalau kita garap pula di Port Klang, Pelepas, Pulau Pinang dan nanti Melaka Gateway termasuk Sabah dan Sarawak mesti kita garap, kita bina. Rang undang-undang ini amat bertepatan sekali untuk kita luluskan dan kita perkasakan kerangka-kerangka yang ada.

Di samping itu kita juga akan mengadakan, memperkasa perkhidmatan. Di samping pendaftaran, perkhidmatan— kita ada *boat charter*, kita ada *charter* kapal-kapal kosong, ini semua kena ada kerangka yang jelas kalau tidak ia akan menyebabkan ketirisan ataupun aset-aset yang tidak diguna pakai secara produktif dalam masa yang sama menyebabkan perkhidmatan luar negara terpaksa kita ambil.

Ketiganya kita *introduce* satu program ataupun penswastan aset-aset yang ada supaya kita menggalakkan program-program yang memperkukuh kapasiti untuk perkapalan ini. Cuma dari segi penswastan ini saya minta kerajaan kena detil sedikit supaya kita akan melalui *outsourcing* ini lebih memberi kepentingan kepada kita tanpa mendedahkan aset-aset kepada perkara-perkara yang mungkin *will be negative* ataupun tidak membantu kita di masa hadapan. Jadi mungkin dari segi penswastan ini kena diteliti sedikit.

Di samping itu, kita dengan adanya pewujudan satu dana ataupun dipanggil tadi Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia. Saya difahamkan, pertama kali kita hendak *introduce fee* untuk *tonnage*. Saya tidak ada *figure* dia tetapi saya amat *interested* tentang *tonnage* yang melalui Malaysia dan *tonnage* yang dipunyai oleh kapal-kapal Malaysia. Saya yakin ini dapat dipertingkatkan lagi dan dengan itu, saya yakin fi ini akan dapat banyak untuk kerajaan.

Kita mesti salurkan untuk membina kapasiti kita termasuk tenaga manusia, manusiawinya, modal insan supaya kita mempunyai *sailor*, kru-kru, kapten-kapten. Ini mesti diperkasa sebab tahap akademi ataupun institusi mengeluarkan pelaut-pelaut ini bagi saya masih pada tahap belum memuaskan. Kita mesti membina kapasiti ini.

Jadi dengan ada ini kita akan dapat membina kapasiti untuk manusia dan kita bina kapasiti untuk perkhidmatan juga. Bidang-bidang yang boleh kita perluaskan lagi, perkasakan lagi— saya tidak boleh cerita banyak, *oceanography*, *hydrography*, *oil and gas*, macam-macam lagi yang ada dalam bidang kita yang pada ketika ini kita masih bergantung kepada kapasiti luar. Ini menyebabkan kita punya *trade deficit* ataupun defisit dalam perkhidmatan kita. Jadi saya rasa, saya sepintas lalu, pada dasarnya rang

undang-undang ini amat bertepatan, saya menyokong dan mungkin rakan-rakan lain boleh tambah lagi aspek-aspek tertentu.

Jadi saya harap rang undang-undang ini dapat kita luluskan, cuma perkara-perkara saya sebut tadi tentang penswastaan, tentang aspek-aspek kumpulan wang yang kita kumpul ini mesti ada kerangka yang jelas, dekat mana kita akan belanjakan dan kerangka yang jelas ini mestilah untuk membina upaya, membina kapasiti untuk mengukuhkan lagi industri maritim atau perkapalan di dalam negara kita. Jadi saya Tuan Yang di-Pertua, saya amat bersetuju dan saya menyokong penuh rang undang-undang ini, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Terima kasih Yang Berhormat. Saya cuma mengingatkan Peraturan 36(1) terpakai dalam perbahasan rang undang-undang ini. 36(1) "*When debating a Bill to amend a principal Act, a Member of the House shall be allowed to speak on matters relating to the Bill only and not on matters involving the principal Act*". Jadi ingat, sentiasa ingat itu 36(1).

Yang Berhormat Stampin.

7.36 mlm.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua atas *reminder* yang Tuan Yang di-Pertua berikan. Tanpa membuang masa iaitu terhadap pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 di mana ia untuk memperluaskan peruntukan tertentu ordinar itu ke negeri Sabah dan Sarawak dan bagi mengadakan peruntukan mengenai perkara yang berkaitan dengannya. Di mana saya difahamkan dalam huraian bahawa ia adalah bertujuan untuk memberi Pengarah Laut, kuasa untuk melesenkan orang atau organisasi yang menyediakan kerja perkhidmatan dan kerja pelabuhan di pelabuhan yang Pengarah Laut menjalankan kuasanya sebagai pihak berkuasa pelabuhan dan juga utamanya untuk memperuntukkan berkenaan dengan pelesenan kapal dan perkapalan domestik.

Jadi saya ingin membentangkan di mana setahu saya tujuan utama pindaan ini adalah untuk mewujudkan satu liberalisasi ke atas aktiviti *maritime commission* negara kita supaya lebih kompetitif di pentas globalisasi. Akan tetapi sebagai seorang wakil daripada Sarawak, saya juga ingin mengambil kesempatan ini untuk membangkitkan beberapa soalan iaitu pertama saya yakin bahawa salah satu sebab ke atas pindaan ini adalah kerana kementerian yakin bahawa industri perkapalan komersial negara kita telah sampai di suatu tahap di mana industri kita telah bersedia serta mampu untuk bersaing dengan syarikat kapal dagang asing di mana *tonnage* mereka adalah lebih besar, kapal yang lebih canggih serta syarikat yang berkapital tinggi.

Akan tetapi kebimbangan saya adalah sememangnya perkapalan serta infrastruktur di Semenanjung adalah di tahap tersebut. Adakah di Sarawak dan Sabah, kita telah bersedia untuk menangani persaingan tersebut. Jadi apakah unsur yang telah diambil kira oleh kementerian bagi menentukan bahawa kita di Sarawak mahupun Sabah telah pun bersedia menghadapi persaingan tersebut serta *mechanism* yang akan diadakan bagi melindungi syarikat tempatan.

Soalan kedua yang saya ingin bangkitkan iaitu salah satu semangat dalam pembentukan Malaysia di antara Persekutuan Tanah Melayu, Sarawak dan Sabah adalah supaya kepentingan ekonomi kita akan dilindungi supaya bukan sahaja kita tidak ketinggalan dari segi ekonomi, bahkan dari segi persaingan juga. Begitu juga sebab wujudnya imigresen autonomi di Sarawak bagi tujuan menjaga kepentingan ekonomi Sarawak. Maka dalam semangat yang sama, saya ingin bertanya bagaimana ekonomi tempatan Sarawak ini akan dilindungi supaya kita mampu bersaing dalam pemindahan ini yang bertujuan untuk meliberalisasikan industri komersial perindustrian perkapalan.

Terdapat dua isu yang saya ingin bangkitkan yang berkaitan dengan kepentingan ekonomi. Silakan Yang Berhormat Lanang.

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Tuan Yang di-Pertua...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya Yang Berhormat Lanang.

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Stampin. Saya ingin bertanyakan pandangan Yang Berhormat Stampin sama ada kita perlu tahu sama ada Kerajaan Persekutuan telah berunding dengan Kerajaan Negeri Sarawak dan Sabah tentang akta ini yang memperluaskan peruntukan tertentu ordinar ini ke negeri Sabah dan Sarawak. Kita pun

perlu tahu apakah pendirian negeri Sabah dan Sarawak memandangkan dalam pindaan ini ada banyak kuasa atau kuasa yang terlalu besar diberikan kepada Menteri, Kerajaan Persekutuan dan saya rasa ini telah menghakis kuasa Kerajaan Sarawak yang tadi dikatakan sepatutnya merupakan *equal partner* dalam Perjanjian Malaysia 1963.

■1940

Selain itu saya rasa kerana ini seperti satu pasaran terbuka kerana kapal asing dapat didaftar di negara kita, jadi adakah kerajaan akan meningkatkan pemantauan serta operasi di Sarawak dan Sabah bagi menghalang dan mengekang jenayah maritim di perairan. Apakah rancangan kementerian dalam membantu dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengawal keselamatan awam di negeri Sarawak? Saya minta pandangan Yang Berhormat Stampin. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Stampin kena jawab apa rancangan kementerian. *[Ketawa]*

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Saya jawab ya. Boleh ya? Okey, terima kasih. Saya telah diberi *power* untuk jawab.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Tidak, *power* untuk jawab kepada Yang Berhormat Menteri.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Yang Berhormat Lanang, saya rasa Yang Berhormat Lanang telah membangkitkan sesuatu isu yang begitu tepat sekali kerana kalau kita boleh fikir balik apa yang berlaku dengan *hotel tax* yang berlaku itu, apabila kita bantah mengenai isu *hotel tax* ini, *bill* ini, *tax* pelancongan ini, nampaknya dalam Dewan ini kesemuanya bersetuju. Walaupun Yang Berhormat daripada Sarawak, tiada bantahan daripada mereka akan tetapi apabila *bill* ini hendak dikuatkuasakan tiba-tiba sahaja Sarawak menentang *bill* ini. Jadi memang jelas bahawa kadang-kadang apabila pemindaan dibuat tidak ada satu perjumpaan dengan pihak Sarawak dan hal ini berlaku. Jadi saya harap hal tidak akan berlaku terhadap pindaan ini di mana pindaan ini hendak dikuatkuasakan tiba-tiba sahaja pihak Sarawak kata ini kita tidak pernah di bawa bincang.

Jadi saya harap ini tidak akan berlaku, jadi memang betul apa yang di bangkitkan oleh Yang Berhormat Lanang kerana pemindaan ini telah juga bermaksud bahawa terdapat satu hakisan yang begitu besar terhadap kuasa Sarawak. Memusnahkan semangat di mana kita sepatutnya ada kuasa untuk menjaga kepentingan ekonomi tanah Sarawak. Jadi saya harap kementerian boleh memberi satu jawapan. Silakan Yang Berhormat daripada Barisan Nasional.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, saya terpengil ucapan Yang Berhormat Stampin...

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Saya belum berucap lagi...

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Yang menyentuh soal pembangunan ekonomi di negeri Sarawak seolah-olah bagi maksud rang undang-undang ini hanya ekonomi melalui pembuatan kapal. Mentang-mentang dia dari Sarawak, yang mana Yang Berhormat Sib, Yang Berhormat Lanang semua terlibat dengan perkapalan. Lupakan Yang Berhormat bahawa pembangunan ekonomi ini merangkumi semua bidang? Pembuatan misalnya, *manufacturing, when we manufacture* dengan izin, Yang Berhormat memerlukan benda-benda yang kita import, benda yang murah. Jadi sebab itu kita mahu di-*liberalized*-kan polisi dasar kabotaj ini supaya menyeimbangkan ekonomi. Kita tidak mahu juga industri perkapalan ini terbabit, kita mahu bangun juga, buat industri di Sabah di Sarawak untuk orang-orang yang berniaga supaya ekonomi kita tumbuh, bukan semata-mata mempertahankan perkapalan.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Yang Berhormat Putatan, Terima kasih ke atas pandangan Yang Berhormat Putatan. Saya pun bersetuju dengan Yang Berhormat Putatan, pindaan ini adalah untuk kepentingan perkembangan industri dari keseluruhan. Jadi itulah sebabnya adalah penting supaya pihak Sarawak dibawa untuk berbincang. Adakah ini pernah berlaku? Kenapa kita perlu bawa berbincang? Kita bawa berbincang supaya kepentingan bersama akan terjaga dan daripada juga apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Putatan saya bersetuju. Akan tetapi kalau di Semenanjung kita ada Port Klang yang begitu canggih kita ada Melaka Gateway seperti apa yang di katakan oleh Yang Berhormat tadi.

Akan tetapi di Sarawak kita ada apa? Kita ada Senari Port yang uzur. *[Disampuk]* Bangunan Kastam pun uzur, struktur di Senari Port pun uzur, tidak dapat menghadapi persaingan globalisasi ini. Ya, saya bagi Yang Berhormat Kota Melaka.

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Tuan Yang di-Pertua, boleh ya? Sebab saya dengar Yang Berhormat Stampin katakan jangan kita menghadapi satu keadaan yang sama iaitu tentang cukai pelancongan dan selepas itu ada juga negeri-negeri yang ada mungkin sistem cukai yang tersendiri sebab itu untuk mengelak ini saya ingin tanya pendapat Yang Berhormat Stampin.

Saya di fahamkan ada pelabuhan yang ada lembaga pelabuhan sendiri, mungkin mereka juga ada sistem pendaftaran sendiri sebab itu di dalam ordinan ini dikatakan untuk pelabuhan-pelabuhan yang tidak ada lembaga pelabuhan sendiri. Adakah Sarawak atau Sabah ini pelabuhan mereka sudah ada lembaga pelabuhan sendiri, mungkin ada juga sistem pendaftaran sendiri. Sekarang satu OPS pindaan ini mungkin dia juga akan bercanggah dengan apa yang sedia ada di pelabuhan-pelabuhan di Sarawak dan Sabah. Untuk mengelak ini bolehkah Yang Berhormat Stampin berkongsi pandangan, adakah cukai ini meragukan? Minta Yang Berhormat Menteri beri penjelasan.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Yang Berhormat Kota Melaka, saya pun bersetuju dengan apa yang Yang Berhormat katakan, bersamaan juga dengan apa yang Yang Berhormat Lanang katakan tadi, itulah sebabnya kita hendak tanya kepada kementerian. Pernah kah perkara ini dibawa bincang bersama dengan pihak Sarawak? Kerana kita tidak mahu nanti pindaan ini telah pun dilepaskan di Dewan yang mulia ini nanti beberapa bulan yang kemudiannya terdapat percanggahan dan tiba-tiba pihak Sarawak ataupun pihak yang lain katakan mereka tidak pernah dibawa bincang. Jadi dari segi ini saya harap kementerian boleh berikan satu penerangan yang jelas sekali dan terutama sekali Yang Berhormat dari Sarawak juga, saya ingin dengar pandangan daripada Yang Berhormat dari Sarawak, apakah perbincangan yang telah pun dibuat sebelum pindaan ini dibentang di Dewan yang mulia ini.

Jadi saya hendak masuk pembentangan saya iaitu terdapat dua isu yang ingin saya bangkitkan tadi. Isu yang pertama iaitu walaupun jika katakan syarikat perkapalan komersial Malaysia kita mampu bersaing, maksud saya Sarawak dan liberalisasi ini boleh membawa muafakat akan tetapi jika infrastruktur pelabuhan kita adalah tidak sama tahap serta uzur ia hanya akan menjadi satu halangan utama dalam perkembangan industri perkapalan komersial Sarawak.

Saya bagi contoh Pelabuhan Senari yang tadi saya bangkitkan, mesin kren kontena sentiasa tidak berfungsi setahu saya dan mengakibatkan kontena tidak dapat diturunkan daripada kapal dengan secepat mungkin, itu pun dengan kren yang mengangkat kontena ke treler. Pernah berlaku pada awal tahun ini, yang mana kerana mesin-mesin ini rosak mengakibatkan hanya beberapa biji kontena sahaja yang boleh dimuat turunkan. Pada awal tahun ini daripada lima kren hanya dua kren yang berfungsi. Ini jawapan yang saya terima, jadi apa yang telah terjadi? Walaupun jawapan yang berikan adalah dua kren ini adalah mencukupi untuk mengendalikan kesemua transaksi pengendalian kontena tersebut akan tetapi hakikatnya memang ada kelambatan dalam pengendalian kontena tersebut.

Jadi, apakah masalah utamanya? Adakah jawapan yang saya terima ini adalah tidak tepat ataupun ada isu ke atas pekerja di pelabuhan yang tidak menjalankan tugas dengan sepenuhnya? Maka saya ingin tahu dalam jawapan bertulis jika boleh, berapa kontena yang tidak sempat diproses jadi Januari 2017 sehingga ke Julai 2017 di Pelabuhan Senari dan sebab-sebabnya. Jadi isu ini perlu di pantau dengan segera kerana sudah sekian lama...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Minta penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Saya tertarik kepada apa yang di sebutkan oleh Yang Berhormat Stampin mengenai kren yang rosak tahun ini. Sedar kah Yang Berhormat Stampin kren yang di Kuching Port Authority yang sering rosak ini, masalah ini telah wujud beberapa tahun sudah dan sampai hari ini pun tidak diselesaikan. Alasan yang diberi oleh kerajaan sama ada kerajaan negeri ataupun Kerajaan Persekutuan adalah tidak cukup duit, tidak cukup dana, tidak cukup wang. Wang digunakan hendak bayar hutang 1MDB. Oleh itu tidak cukup wang untuk mempertingkatkan fasiliti-fasiliti di Kuching Port *authority*, setuju ke?

■1950

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Bersetuju dengan Yang Berhormat Bandar Kuching. Itu jawapan yang hendak saya bagi kepada Yang Berhormat Putatan. Adakan pindaan ini tetapi *port* kita tidak bersedia untuk mengendalikan persaingan yang akan wujud akibat pindaan terhadap rang undang-undang ini. Jadi, sebelum kita

membuat apa-apa pindaan terhadap rang undang-undang ini saya harap isu ini boleh diselesaikan. Sudah sekian lama kita tunggu dan jawapan yang saya terima, ada kren yang berusia 37 tahun. Kita cakap Port Senari, *we are talking about*, dengan izin, *the capital of Sarawak*, Kuching. Jadi, macam mana dengan pindaan ini? Maksudnya, semua kapal akan pergi ke Port Klang yang begitu canggih, Melaka *Gateway* yang begitu cantik. Sarawak, uzur, *no one wants to come, it's a museum*. Jadi, saya harap perkara ini boleh dilihat dan dipantau secepat mungkin.

Isu yang kedua, yang hendak saya bangkitkan iaitu, Jabatan Kastam di *Senari Port* yang menjejaskan operasi pelabuhan, ini apa yang saya difahamkan. Saya difahamkan bahawa ramai pegawai daripada Semenanjung telah pun dipindahkan di Sarawak, terutamanya di Senari Port, di mana mereka adalah tidak fasih dalam menjalankan kerja mereka. Kadang-kadang mereka seolah-olah menjalankan kerja mereka bahawa setiap kontena itu ada unsur-unsur *tax evasion* So, apabila bila mereka hendak melepaskan satu kontena, mereka mengambil begitu lama masanya.

Oleh sebab kebanyakan mereka juga kurang berpengalaman, pegawai baru ini kadang-kadang mereka menjalankan kerja begitu *rigid* sekali dan ini melambatkan pelepasan kontena. Masalahnya adalah di Sarawak, kita terdapat banyak pegawai begitu berpengalaman, mengapa pegawai daripada Sarawak ini yang begitu berpengalaman, mempunyai *track record* yang begitu baik dan *clean*, dengan izin, tidak dinaikkan pangkat? Saya juga mendapat jawapan daripada kementerian, di mana 60 pegawai di Pelabuhan Senari ini, 60 daripada mereka, 20 peratus adalah daripada bukan Sarawak. 80 peratus daripada Sarawak akan tetapi daripada 60 tersebut, lebih daripada 43 peratus, *more than half* adalah mempunyai pekerjaan kurang daripada tempoh masa satu tahun sahaja.

Jadi, pengalaman mereka adalah begitu kurang sekali. Jadi, kenapa, kenapakah kita hendak pindah keluar pegawai yang begitu berpengalaman di Senari Port dan membawa masuk pegawai Semenanjung yang tidak berpengalaman, tidak tahu *the culture of Sarawak, how to deal with the people*, dengan izin, *that is so rigid when they are handling their work*, dengan izin, dan mengakibatkan begitu banyak kelambatan.

Jadi, maka kesimpulan yang saya ingin katakan adalah, dengan adanya pindaan ini adakah kita di Sarawak bersedia? Adakah ini satu lagi hakisan kuasa di Sarawak di mana dengan adanya pindaan ini, kita akan kehilangan kuasa dalam melindungi kepentingan ekonomi tanah Sarawak. Berdasarkan pindaan ini, apakah langkah pakar yang akan diambil supaya kepentingan kita di Sarawak akan dijaga. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Pasir Gudang.

7.54 mlm.

Dato' Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua yang memberi saya peluang untuk turut serta dalam perbahasan ini. Saya akan menjurus kepada faedah kepada pindaan dan juga inisiatif-inisiatif baru iaitu ada lima yang dicatatkan di sini. Antaranya, memperkasakan industri perkapalan melalui program pembangunan industri dan modal insan. Saya kaitkan dengan inisiatif baru pindaan iaitu berhubung dengan Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia. Membiayai program-program modal insan, pembangunan kerjaya oleh pelaut melalui biasiswa dan latihan, juga insentif penyediaan tempat latihan kapal.

Saya sangat menyokong tentang pindaan-pindaan yang dilaksanakan ini. Akan tetapi ada beberapa perkara yang saya ingin pihak kementerian melihat secara teliti. Di sini kita melihat kepada pindaan-pindaan kepada tuan punya kapal dan keperluan-keperluan di satu kelompok yang besar. Dari sudut ekonominya yang sangat penting untuk pembangunan dalam negara kita secara holistik. Tidak menjurus kepada Semenanjung ataupun Sabah dan Sarawak. Di mana, saya melihat kadang-kadang ada perbahasan yang lebih membawa kepada isu yang kurang elok di dengar oleh mereka-mereka seolah-olah kita terlampau membezakan antara Semenanjung, Sabah dan Sarawak. Sedangkan kita adalah sebuah kerajaan yang mengambil kira kepentingan semua, termasuk Semenanjung, Sabah dan Sarawak.

Apa yang ingin saya kaitkan di sini ialah tentang pemantauan pekerja-pekerja. Kita ingin melihat di manakah pekerja-pekerja yang, dengan izin, sebagai *seafarer* ini dilindungi di bawah akta saudagar ini. Akan tetapi saya lebih ingin maklumkan di bawah MSO, *Merchant Ship Ordinance* ini, bila mereka bekerja, pekerja-pekerja di laut ini, mereka seolah-olah tidak mempunyai tempat untuk mereka membuat aduan dengan

masalah-masalah yang mereka hadapi. Sudahlah mereka bekerja di lautan dengan satu jangka masa kerja yang panjang, mereka tidak mempunyai *off* yang lama dan mereka perlu berada di laut di sana. Jadi, kalau mereka ada masalah, mereka tidak dapat mengadu sebagai pekerja di darat, di mana kalau di bawah Kementerian Sumber Manusia, ada Jabatan Buruh yang mereka boleh pergi membuat aduan. Ini tidak berlaku kepada pekerja-pekerja *seafarer* ini, dengan izin.

Jadi, tidakkah pihak kementerian merasakan dalam usaha kita menggalakkan satu industri yang sememangnya akan menjadi satu sumber pembangunan ekonomi, sumber punca pekerjaan kepada rakyat kita, diberikan perlindungan yang sewajarnya. Oleh kerana saya juga mendapat banyak rungutan daripada anak-anak kita yang belajar keluaran daripada ALAM dan sebagainya, mereka ini sukar mendapat pekerjaan. Oleh kerana pemunya-pemunya kapal ini lebih gemar memberi penggajian, menawarkan pekerjaan kepada warga-warga bukan warganegara seperti warganegara Myanmar, Filipina dan sebagainya kerana tawaran gaji mereka adalah lebih rendah. Saya faham *this is an open market*, dengan izin, tetapi di manakah peranan kementerian dalam mengambil kira perkara ini supaya memastikan anak-anak kita terbelah?

Dalam keadaan sekarang ini, kita— apa pun yang kita buat, kita tidak hendak seperti rakan-rakan kita mengatakan, di sebelah sana tadi. Satu hari, apa yang kita laksanakan ini akan menjadi permasalahan semula kepada kita. Jadi, saya mohon pihak kementerian melihat perkara ini secara teliti, kita jangan hanya lihat kepada *the big picture*, dengan izin. Lihat kepada anak-anak kita, suatu hari mereka ini keluar hendak cari kerja dekat mana? Ini industri *is meant*— saya yakin, bila kerajaan melakukan sesuatu, ia adalah untuk warganegara kita, untuk rakyat kita. Jadi, sewajarnya perkara-perkara ini dilihat dengan lebih teliti dari sudut pembangunan industrinya dan modal insannya.

Kemudiannya begitu juga dari sudut pematuhan dari standard keselamatan. Kita juga perlu melihat perkara ini, bagaimana keadaan anak-anak ini bekerja, selamat ke tidak? Tidak seperti mereka yang bekerja di darat. Ada *Department of Safety and Health* yang boleh memantau keadaan sama ada pihak majikan memastikan mereka bekerja dalam keadaan selamat atau sebagainya. Jadi, di mana peranannya, di mana pengkhususannya, jangan kita terlepas pandang perkara ini.

Saya juga ingin membawa Tuan Yang di-Pertua, kepada satu perkara. Saya ini dulu bekas pekerja swasta disalah sebuah syarikat membuat kapal-kapal mewah. Jadi, bila sampai masa, kapal-kapal ini perlu dihantar ke Singapura. Kami melalui Singapura kerana *big vessel* hanya masuk ke Singapura, tidak ke Pasir Gudang. Jadi, kapal-kapal ini perlu di *tow*, bawa ke pelabuhan Singapura. Akan tetapi bila sampai di pelabuhan Singapura, rakyat kita tidak di benarkan membawa kapal-kapal yang kepunyaan kita ini.

■2000

Jadi di manakah keadaannya apabila kapal-kapal ini masuk ke dalam perairan kita, di mana undang-undang kita? Adakah kita meneruskan— yang sekarang ini, mereka bukan warganegara kita boleh bawa kapal dalam kawasan kita dengan senanglah jika dibandingkan dengan *Singapore* yang *meant for shipping*, dengan izin. Kapal ini dibawa, di-*tow*— saya terlupa ayatnya. Di-*tow*, kemudian dinaikkan ke atas satu kapal yang besar, di... [*Disampuk*] Dia tidak tarik, dia *tow*.

Seorang Ahli: [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

Dato' Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasir Gudang]: Tariklah agaknya ayat yang lain. Dibawa ke pelabuhan, kemudian diangkat letak dalam kapal— tidak dibenarkan. Warganegara kita yang mempunyai lesen membawa bot yang sah untuk membawa kapal kita sendiri itu. Jadi saya minta pihak kementerian melihat juga perkara ini.

Saya ini membawa suara *seafarer* dan juga suara-suara daripada rakan-rakan saya di syarikat sana yang saya tahu permasalahan ini masih berlaku lagi. Ini adalah dua perkara penting yang saya kira saya mohon dikaji dan dilihat demi kepentingan warganegara kita. Saya dengan ini menyokong pindaan undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Sandakan.

8.01 mlm.

Tuan Wong Tien Fatt @ Wong Nyuk Foh [Sandakan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mulai perbahasan rang undang-undang pindaan Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 dengan mengingatkan Dewan yang mulia ini bahawa adalah pengumuman Yang Amat Berhormat Perdana Menteri bahawa dasar kabotaj dikecualikan antara Sabah, Sarawak dan Semenanjung pada 7 Mei 2017 di Sandakan. Oleh kerana diumumkan, langkah itu bercanggah dengan Ordinan Perkapalan Saudagar di mana kapal asing tidak dibenarkan berkhidmat di perairan Malaysia atau perkapalan domestik yang kita akan bincang pada hari ini. Justeru, kita kena ingatkan bahawa rang undang-undang ini kena, perlu dan mesti diubah demi tujuan pengecualian dasar kabotaj ini.

Akan tetapi dengan dukacita, nampaknya rang undang-undang ini langsung tidak *touch on* undang-undang yang dipinda supaya dasar kabotaj ini boleh dihasilkan. Walaupun kelmarin Yang Berhormat Timbalan Menteri ada jawab soalan saya tentang perkara *cabotage policy* ini, ada sebut bahawa hari ini dia ada pindaan rang undang-undang ini mungkin ada *touch on* ini *cabotage policy*.

Saya perlu sekali lagi ingatkan Ahli-ahli Yang Berhormat di Dewan yang mulia ini bahawa selama ini dasar kabotaj ini telah menghadkan pembangunan industri perkapalan di Sabah dan seterusnya menjejaskan prestasi perindustrian di Sabah yang menyebabkan harga barangan lebih tinggi di Sabah. Walaupun kerajaan kata dasar ini dikecualikan *effective* pada 1 Jun 2017, tetapi kalau kita baca bahawa pindaan rang undang-undang ini, seksyen 68S(1), langsung ini *cabotage policy* masih wujud *because it quote*, “No ship other than a registered Malaysian ship may engage in domestic shipping”. Maka, bermaksud bahawa dasar kabotaj ini masih dan *effective* hanya sehingga seksyen 68V yang saya *quote*, “The Minister may, subject to such conditions and restrictions as he may determine, permit any class of ships other than ships referred to under section 68U...” — which is fifteen tonnage below— “...To engage in domestic shipping”. Saya percaya bahawa seksyen ini adalah memberi kuasa kepada Menteri untuk mengecualikan dasar politik di Sabah dan Sarawak tetapi nampaknya ini tidak ada pindaan.

Jadi di sini kita harap seksyen 68V ini adalah mesti mahu menjelaskan bahawa ia mampu mengira kepentingan Sabah dari jangka panjang. Maksudnya, Menteri *may determine and permit* ini bermakna *he can* tarik balik apa-apa yang diberi *with anytime*. Ini cara struktur undang-undang membela Sabah dari pindaan dasar ini.

Saya lihatlah setakat ini janji yang *temporary measure* mungkin untuk pilihan raya ke-14 yang akan datang, sekali lagi mahu menjanjikan Sabahan bahawa ini *cabotage policy* akan dikecualikan tetapi bagaimana boleh dikecualikan kalau rang undang-undang ini atau ordinan ini tidak dipinda? Kebenaran yang dikeluarkan di bawah peruntukan yang dicadangkan bertujuan untuk dia— Menteri ini walaupun dia yang berkuasa memilih untuk *release* dia punya *restriction* tetapi dia pun *under condition* untuk menanganai kekurangan kapal Malaysia dalam jenis pengkhususan yang tertentu seperti kapal ukur dan kapal korek sahaja dengan membenarkan kategori kapal khusus itu yang bukan kapal Malaysia untuk memberikan perkhidmatan dalam perairan Malaysia.

Sudah jelas, Tuan Yang di-Pertua, *explanatory statement* ini menunjukkan bahawa pengecualian ini bukanlah bertujuan untuk membebaskan perkapalan di Sabah serta meningkatkan perdagangan antara timur dan barat Malaysia. Ia hanya menanganai kekurangan kapal Malaysia dalam jenis pengkhususan tertentu. Kalau bagi kapal dagang biasa, adakah kapal asing masih boleh dibenarkan memberi perkhidmatan dari Sabah ke Semenanjung Malaysia? Adakah ini bercanggah dengan pengumuman Yang Amat Berhormat Perdana Menteri itu?

Tuan Yang di-Pertua, ini perlu penjelasan dan saya meminta pindaan bahagian ini perlulah lebih spesifik, bukan sahaja di *explanatory statement* tetapi perlu menerangkan tujuan supaya kepentingan dan pembangunan industri perkapalan di Sabah boleh dipelihara. Saya harap seksyen 68V ini perlu diubah semula di mana lebih spesifik penyertaan mana-mana kapal termasuk kapal dagang asing dibenarkan masuk di mana-mana pelabuhan Sabah, letak barang dan seterusnya ambil barang dari Sabah ke Semenanjung dan di Sarawak.

Tuan Yang di-Pertua, yang penting lagi ialah dalam rang undang-undang ini perlu nyatakan bahawa perkhidmatan perkapalan di Sabah dibuka kepada mana-mana kapal, bukan hanya ditentukan oleh Menteri atau berdasarkan sebab lain. Ia perlu dinyatakan dengan jelas.

Tuan Yang di-Pertua, selain itu, di bawah seksyen yang sama, oleh kerana Sabah perlulah dikecualikan dari seksyen 68S, saya minta dalam proses Menteri diberi kuasa *to permit any class of the boat to engage on domestic shipping*, saya cadang proses ini perlu melibatkan wakil daripada Kerajaan Sabah dan Sarawak. Bukan sahaja Sabah dan Sarawak ada kedudukan unik dari segi geografinya tetapi Sabah dan Sarawak adalah wilayah *equal partner* dalam Persekutuan Malaysia yang harus diberi lebih kuasa autonomi dalam menentukan perkhidmatan serta pembangunan industri perkapalan sendiri.

■2010

Tuan Yang di-Pertua, saya harap pindaan ini dapat menemui tujuan memperkasakan Sabah dan Sarawak dalam liberalisasi dasar kabotaj ini. Bukan sahaja satu seksyen yang keliru dan beri kuasa kepada Menteri tanpa menguntungkan kepada Sabah dan Sarawak yang hanya ingin tidak membawa apa-apa manfaat kepada Sabah dan Sarawak dengan tarikh jangka masa yang panjang.

Tuan Yang di-Pertua, dari seksyen yang lain iaitu di bawah bahagian *licensing of the ship*, khususnya seksyen 62. Saya ingin ingatkan bahawa tentang kuasa perkapalan saudagar di Sabah tidak harus dihadkan dalam tiga *nautical miles measured from the low-water line*. Ia adalah bercanggah dan melanggar dengan Perjanjian Malaysia 1963 dan *IGP Report*. Sudah pasti *all emergency leave* pada tahun 2011, semua wilayah laut Sabah patut dipulangkan kepada Sabah bukan terus dikuasai oleh Kerajaan Persekutuan. Walaupun saya tahu bahawa kuasa menentukan *sea territory* ini adalah tertakluk di bawah Akta Laut Wilayah 2012 atau Akta 750.

Akan tetapi Tuan Yang di-Pertua, saya perlu tegaskan sekali lagi akta ini telah langkah apa yang dijanjikan dalam MA63. Laut wilayah di Sabah seharusnya dipulangkan kepada kuasa kerajaan negeri bukan tiga *nautical miles* sahaja, tetapi seluruh zon ekonomi eksklusif pun adalah sah dikuasai oleh negeri Sabah. Persekutuan ini harus diubah dari struktur dan sistem ini. Perjanjian Malaysia perlu dihormati dan dilaksanakan. Justeru, jika kita sentuh tentang *licensing* perkapalan saudagar, saya tegaskan bahawa laut wilayah di Sabah dan segala hak termasuk *licensing* haruslah dimiliki oleh Kerajaan Negeri Sabah.

Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali, saya harap Kerajaan Persekutuan mengambil pengiklanan yang benar untuk membangun, membantu Sabah membangun ekonomi dan seterusnya dengan mengubah undang-undang yang sesuai bahawa *cabotage policy* ini mengecualikan yang benar-benar terjadi. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Batu Kawan.

8.13 mlm.

Puan P. Kasthuriraani A/P Patto [Batu Kawan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin mengucapkan terima kasih di atas kebenaran untuk membahas pindaan kepada rang undang-undang ini. Saya hanya ada dua poin yang ingin saya bangkitkan untuk perhatian kementerian. Untuk makluman kementerian, baru-baru lima minit tadi saya terbaca satu berita dengan izin, *The Philippines Drug Enforcement Agency (PDEA) to deploy personnel in sea ports nationwide*. Jadi saya ingin mengaitkan isu ini kepada keselamatan memandangkan ini merupakan satu langkah yang progresif iaitu untuk membuka pelabuhan-pelabuhan kita menjadi lebih dengan izin, *liberalization of our ports* dengan membenarkan lebih kapal untuk datang dan berdagang di pelabuhan-pelabuhan di Malaysia, di Semenanjung, Sabah dan Sarawak.

Akan tetapi dua poin yang ingin saya bangkitkan Yang Berhormat Menteri juga adalah mengenai dadah yang di seludup masuk dalam barang-barang dagangan. Sebagai contoh, tahun 2012 di Belgian Port, Pegawai Kastam telah merampas lapan tan kokain yang telah disembunyikan dalam *shipment* pisang yang mereka ingin menghantar. Juga pada tahun ini, salah satu berita yang saya dapat tahu pada 11 Mac tahun ini, satu syarikat yang ingin menghantar perabot, kerusi, meja, sofa ke Port Klang didapati menyeludup 2.5 juta pil yang bernilai RM50,000,000. Ini adalah dadah yang telah dicuba di seludup masuk.

Kedua adalah mangsa-mangsa pemerdagangan manusia. Pada tahun 2013, 7 Ogos, 13 mangsa pemerdagangan manusia berjaya ditumpas di pelabuhan oleh *inter-agency Sea-Based Anti-Trafficking Task Force (SBATTF)* di negara Zamboanga.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Menteri, yang ini tidak terkeluarkah? Seksyen 36(1)?

Puan P. Kasthuriraani A/P Patto [Batu Kawan]: Ia merupakan keselamatan Tuan Yang di-Pertua. *It's about*— sebab apabila kita membuka pelabuhan kita, maka kita perlu memastikan ada kawalan yang secukupnya seperti yang dikatakan oleh rakan saya Yang Berhormat Stampin.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Esok ada *bill on that*. KDN *bill tomorrow*.

Puan P. Kasthuriraani A/P Patto [Batu Kawan]: *This is a— but it's together* Tuan Yang di-Pertua. Jadi saya rasa ini adalah satu inisiatif yang bagus. Akan tetapi dengan inisiatif ini, kapasiti pelabuhan kita *you know while we welcome more ships, it is also opening ourselves up to a lot more risks*. Walaupun saya faham ini di bawah Polis Maritim atau KDN ataupun pertahanan ataupun ESSCOM, tetapi memandangkan ini adalah satu rang undang-undang yang menyentuh lebih banyak perkara daripada kapal sahaja. Jadi saya ingin mengetengahkan isu-isu ini.

Dalam isu pemerdagangan manusia ini, 13 orang ini sepatutnya sampai melalui feri komersial di Sandakan. Jadi, *this is just the tip of the iceberg*. Saya harap dengan *liberalization ports* kita ini, kita dapat juga memastikan bahawa pemantauan secukupnya, pengurusan secukupnya, optimum. *So that while other traders come, they also know that if the place is safe for them to be able to do their business*. Itu sahaja dua poin yang ingin saya ketengahkan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Bayan Baru.

8.17 mlm.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Cuma beberapa isu yang ingin saya bangkitkan. Saya nampak bahawa Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar 1952 seperti beberapa bil baru-baru ini yang cuba mengutip dana dan juga kutipan fi. Ini konsisten daripada cukai pelancongan, daripada beberapa lagilah undang-undang ini, semuanya ingin mencari dana untuk kerajaan. Saya nampak bahawa ini adalah satu trend yang agak membimbangkan. Kenapa saya membangkitkan isu ini adalah disebabkan oleh liberalisasi industri perkapalan.

Kalau kita ingin meliberalisasikan industri perkapalan, maka ada kemasukan kapal-kapal daripada luar negeri untuk bertanding, bersaing dengan Malaysia. Saya nampak bahawa dengan adanya pergantungan *cabotage policy* di negeri Sarawak dan saya memang menyokong untuk menghapuskan, memansuhkan *cabotage policy* di negeri Sabah dan Sarawak. Walau bagaimanapun, dia akan mengadakan satu persaingan yang lebih sengit. Apabila dalam keadaan persaingan yang lebih sengit, maka kita harus memastikan bahawa syarikat-syarikat perkapalan Malaysia dapat bersaing dalam suasana ini.

Akan tetapi apabila kerajaan mengenakan fi *tonnage* kepada KWPPM, maka bolehkah syarikat-syarikat perkapalan itu bersaing dalam industri yang begitu kompetitif? Jadi, ini adalah isu yang perlu dijelaskan oleh Menteri. Saya minta penjelasan daripada Menteri, berapakah caj. Saya tahu bahawa Menteri janjikan untuk berbincang dengan syarikat-syarikat perkapalan. Saya harap satu fi yang bukan membebankan. Ini kerana saya tahu bahawa dulu tidak ada fi *tonnage* ini, tetapi sekarang dikenakan fi *tonnage* ini.

Kedua adalah isu penswastaaan, fungsi Jabatan Laut Malaysia (JLM). Apakah fungsi-fungsi yang akan diswastakan? Saya nampak bahawa penswastaaan itu pun adalah satu untuk mengutip fi, mengutip dana untuk kerajaan. Dalam keadaan ekonomi yang mencabar, saya tidak faham bahawa keadaan kewangan kerajaan tidak mencukupi. Itu sebab kena adakan pelbagai kutipan, semua— banyak rang undang-undang ingin mengutip wang. Saya nampak. Kesianlah.

■2020

Akan tetapi walau bagaimanapun, saya minta supaya sekadar mana, apakah aktiviti, fungsi dan aset yang akan diswastakan kerana kita nampak penswastaaan *port*, penswastaaan pelabuhan tidak membawa keuntungan kepada kerajaan. Saya nampak bahawa— saya ambil satu contoh Pelabuhan Pulau Pinang dan saya minta penjelasan Yang Berhormat Menteri juga. Kita tahu bahawa Penang Port diswastakan kepada Seaport. Seaport kemudian jual kepada MMC. Apabila kerajaan menjual, menswastakan Penang Port kepada Seaport dijanjikan untuk pendalaman *dredging* pada tahun 2010. Akan tetapi sekarang tahun 2017, *dredging* itu masih belum berlaku tetapi Seaport telah jual kepada MMC dan mereka telah mengumpul *cash out*, Syed Mokhtar telah *cash out* RM200 juta.

Jadi ini adalah keadaan di mana apabila aset kerajaan diswastakan. Kita *expect a better service, we expect a better return*. Akan tetapi apabila diswastakan mereka mungkir janji, mereka tidak laksanakan apa-apa yang perlu dilaksanakan dalam perjanjian. Jadi saya minta Yang Berhormat Menteri nanti jawab bilakah *dredging* akan berlaku untuk di Penang Port.

Saya balik kepada isu kabotaj. Kita nampak bahawa penggantungan kabotaj, itu satu langkah yang dialu-alukan. Sudah sekian lama pihak di sini telah menuntut supaya kobataj itu dihapuskan. Akan tetapi sekarang sekadar digantung, itu pun baguslah enam bulan. Jadi setelah dua bulan dijalankan saya minta penjelasan daripada Menteri adakah penggantungan *cabotage policy* itu membantu negeri Sabah dan Sarawak menurunkan harga barang di kedua-dua negeri tersebut.

Saya tanya ini kerana saya pasti kerajaan ada *monitor* kerana salah satu sebab kabotaj ini dimansuhkan adalah untuk menurunkan harga barang di Sabah dan Sarawak. Setelah dua bulan patutnya kerajaan telah membuat satu kaji selidik adakah ia telah menurunkan harga barang di Sabah dan Sarawak. Saya pun tahu bahawa kerajaan di bawah Kementerian Pengangkutan telah membuat *cost-benefit analysis* untuk memansuhkan polisi kabotaj. Saya minta Menteri bagi penjelasan adakah *cost-benefit analysis*— apakah *finding cost-benefit analysis* tentang pemansuhan kabotaj.

Saya juga minta sedikitlah maklumat tentang kapal “The Equanimity” yang dimiliki oleh Jho Low kawan baik saya. Dia berapa kali dia masuk ke perairan Malaysia kerana setiap kali dia masuk ke Malaysia patut dia ada satu pendaftaran. Jadi saya hendak minta supaya kerajaan bagi maklumat tentang itu. Sekian terima kasih. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Kota Melaka.

8.24 mlm.

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya juga ingin mengambil kesempatan ini untuk membuat beberapa pandangan dan pertanyaan dan harap Yang Berhormat Menteri dapat menjelaskan.

Seperti yang dibahas oleh Yang Berhormat Bayan Baru, saya pun merasa amat bimbang tentang penswastan sebab di projek Melaka Gateway telah dilaporkan salah satu ‘pulau tambak laut’ akan dijadikan satu hab untuk syarikat China menjalankan *maintenance repair* dan *ship building*. Saya tidak pasti penswastan ini adakah ada had untuk syarikat-syarikat tempatan atau termasuk kepada syarikat asing. Kalau penswastan ini boleh diberi kepada syarikat asing untuk menjalankan kerja-kerja seperti yang saya sebutkan.

Setakat ini ada pelabuhan seperti di Melaka, Tanjung Kling sebelum ini dan juga di Sungai Ramai. Kita memang ada syarikat-syarikat atau kontraktor tempatan yang menjalankan kerja-kerja seperti logistik, *maintenance* dan *repair*. Oleh sebab itu saya tidak pasti penswastan ini jika berlaku, adakah ini akan menjejaskan kontraktor atau syarikat tempatan yang sedia ada menjalankan kerja ini.

Satu lagi tentang pendaftaran sebagai kapal antarabangsa Malaysia. Saya ingin tanya Yang Berhormat Menteri, bagaimana dengan syarat-syarat tentang pegangan saham atas satu syarikat. Adakah kita hadkan berapa peratusan saham itu perlu di tangan warga Malaysia atau seratus peratus boleh dipunyai oleh warga asing?

Saya ingin tanyakan jika kita benarkan ini— sungguhpun saya setuju dengan apa yang disebutkan oleh rakan Ahli-ahli Yang Berhormat yang katakan ini satu *open market, liberalization* dan kita perlu bertambah berdaya saing dengan syarikat-syarikat antarabangsa yang lain. Pelabuhan-pelabuhan yang lain kita perlu tambah kegunaan pelabuhan kita oleh kapal-kapal dan bukan hanya dari rantau ini mungkin dari rantau yang lain menggunakan pelabuhan kita dan tambah dengan *tonnage* dengan *free charge* yang akan dikenakan.

Akan tetapi saya ingin tanya iaitu adakah juga risiko yang paling tinggi jika kita terbuka persaingan kepada negara lain jika kita masih belum bersedia, bukan hanya apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat yang lain tentang kemudahan asas, *facility* kita, mungkin tahap CIQ kita dan juga penguatkuasaan dan pemantauan. Adakah anggota kita cukup untuk tambahan bilangan kapal yang akan menggunakan pelabuhan kita?

Tadi Yang Berhormat Batu Kawan juga membangkitkan satu keraguan atau kita *say it the worried* dengan Ahli-ahli Yang Berhormat yang sedia ada iaitu *we have opened*

the door untuk lagi risiko kepada bukan hanya *drug and human trafficking*. Saya pun amat khuatir adakah juga 'e-waste' yang akan di bawa ke negara lebih senang memandangkan sekarang *the control* di beberapa *port* yang sudah bertaraf antarabangsa yang boleh menjalankan tugas ini.

Saya ada ingin bertanya Yang Berhormat Menteri pindaan ini dibentangkan. Adakah ini kerana kita hendak perkembangan industri maritim kita untuk setakat dengan *modernization* atau keperluan *market* sekarang? Atau kerana kita sedia maklum industri maritim ini, perkembangan ini lebih kurang kita kena perlu dapat bantuan dari negara China. Kita pun sedia maklum bahawa sudah beberapa pelabuhan di negara kita memang sudah diminati oleh negara China. Oleh sebab itu adakah ini kerana permintaan dari negara China supaya kita kena naik taraf pelabuhan kita dan jika begitu dengan penswastaan, dengan pindaan rang undang-undang ini, adakah pelabuhan kita *indirectly* akan di-*control* oleh syarikat asing atau syarikat dari negara China. Ingin saya tanya Yang Berhormat Menteri kalau dapat beritahu kepada Dewan yang mulia ini.

Tentang kapal-kapal yang di-*classify* boleh daftar sebagai kapal antarabangsa Malaysia. Saya juga ingin tanya Yang Berhormat Menteri boleh kah beritahu kepada Dewan yang mulia ini, apa-apa syarat ada keperluan. Selain dari *tonnage*, apakah yang lain kita perlu supaya kita dapat berhati-hati dalam pendaftaran kapal antarabangsa Malaysia ini dan jika dibandingkan dengan kapal Malaysia yang dipunyai oleh warga kita. Apakah kelebihan akan dipunyai oleh kapal antarabangsa Malaysia? Inilah saya jadi kebimbangan kita bahawa sungguhpun kita setuju bahawa *to compete you have to open up*. Itu memang. *But then we have to be very careful* dengan izin, Tuan Yang di-Pertua.

Memandangkan apa yang dibangkit oleh Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain saya hanya ada satu lagi ingin saya tanya Yang Berhormat Menteri. Berapa pelabuhan di negara kita selepas pindaan ini perlu ditutup iaitu mungkin tidak mematuhi keperluan atau standard yang akan ditetapkan? Oleh sebab kita memang tahu ada pelabuhan yang kecil tanpa lembaga pelabuhan juga mungkin fungsi yang tidak berapa cukup. Adakah ia sudah ada perancangan dia akan dinaiktarafkan? Kuasa mana atau syarikat mana dari tempatan atau syarikat asing yang akan mengambil alih pelabuhan-pelabuhan ini di seluruh negara kita termasuk Sabah dan Sarawak? Berapa pelabuhan akan dipergunakan oleh negara asing? Itu yang saya ingin tanya.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, kita akan sambung esok Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi, hari Rabu, 9 Ogos 2017.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 8.33 malam]