



MALAYSIA

**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA**

[Dewan riuh]

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Yang Berhormat Bintulu jangan paw orang. Jangan paw-paw ini. Jangan paw orang.

Dato' Seri Tiong King Sing [Bintulu]: Tuan Yang di-Pertua, saya bukan Perak punya ADUN. Saya tahu saya sebagai Ahli Parlimen Dewan Rakyat sini. Saya baca *standing order*. Saya ikut *standing order*. Tidak salah. Kalau dia mahu cerita Perak, pergi Perak lah jadi ADUN sana. Apa guna cerita Dewan Rakyat.

■1150

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Bukit Katil saya mendengar Yang Berhormat 36(12) yang dibuat oleh Yang Berhormat dan saya mendengar penjelasan Yang Berhormat Bintulu. *My ruling*, keputusan saya bahawa tiada niat Yang Berhormat Bintulu untuk mengelirukan Dewan dan 36(12) tidak terpakai Yang Berhormat. Sila Setiausaha.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PERKAPALAN SAUDAGAR (PINDAAN) 2017

Bacaan Kali Yang Kedua Dan Ketiga

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semua perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang" [8 Ogos 2017]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat SibU. Saya sudah nampak semalam Yang Berhormat SibU, Yang Berhormat Rasah dan Yang Berhormat Kelana Jaya termasuk Yang Berhormat Bandar Kuching, empat orang ini. Mungkin selepas empat orang kita boleh minta Yang Berhormat Menteri jawab.

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said) *mempengerusikan Mesyuarat*]

11.51 pg.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua ada beberapa perkara yang saya ingin bangkitkan dalam dewan yang mulia ini mengenai Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar 1952. Tuan Yang di-Pertua masalah utama bagi Sabah dan Sarawak mengenai *cabotage* adalah harga barangan di Sabah dan Sarawak adalah lebih mahal berbanding dengan Semenanjung Malaysia. Jadi sudah banyak kali saya rasa Yang Berhormat-Yang Berhormat dari Sabah dan Sarawak membawa isu ini ke dalam Dewan yang mulia ini. Saya rasa rang undang-undang ini pun rakyat pun ada harapan tentang rang undang-undang ini supaya rang undang-undang akan membawa satu penyelesaian untuk mengurangkan harga barang-barang di Sabah dan di Sarawak supaya serata dengan harga barang di semenanjung. Tetapi saya tengok rang undang-undang ini memang tidak bawa apa-apa pun untuk mengurangkan harga di Sabah dan Sarawak. Lagi dia akan memperkenalkan *fee* kepada kapal-kapal. Fi ini akan meningkatkan kos pengendalian atau kos logistik bagi penghantaran barang dari Semenanjung ke Sabah dan Sarawak.

Dalam rang undang-undang ini juga ada polisi yang mungkin akan memperkenalkan cukai kepada syarikat-syarikat kapal asing. Ini juga akan menambah lagi kos pengendalian perkapalan ini.

Tuan Yang di-Pertua, selain itu saya rasa perancangan kerajaan iaitu penswastaaan, *privatize all the* pelabuhan di Semenanjung Malaysia juga merupakan satu langkah yang akan mengeruhkan lagi harga barangan di Sabah dan Sarawak. Memang ini bukan satu rang undang-undang yang memang menjaga hak-hak di Sabah dan di Sarawak. Jadi, apakah rancangan kerajaan untuk menyelesaikan harga barangan di Sabah dan Sarawak? Harga barang di Sabah dan Sarawak adalah lebih mahal. Beli kereta lebih mahal, beli motosikal, beli tepung susu kebanyakan barang di Sabah Sarawak lebih mahal.

Kita merupakan satu Malaysia tetapi di Semenanjung Malaysia ada satu harga, di Sabah Sarawak ada satu harga lain. Ini tidak membayangkan spirit semangat 1Malaysia ini. Masalah ini sudah lama. Apakah langkah kerajaan untuk menyelesaikan masalah ini. Rang undang-undang ini tidak menyentuh bagaimana mengurangkan harga barangan di Sabah dan Sarawak. Rang undang-undang ini juga tidak menyentuh apa-apa pun tentang *cabotage policy*. Rang undang-undang ini kalau diluluskan hanya akan meningkatkan lagi harga barangan di Sabah Sarawak. Saya harap kementerian beri satu penjelasan mengenai kenapa memperkenalkan rang undang-undang yang tidak membantu rakyat Sabah Sarawak ini.

Satu lagi saya ini menyentuh di sini ialah, rang undang-undang ini adalah bercanggah dengan satu kuasa di Sarawak. Di Sarawak kami ada *Sarawak Rivers Ordinance* 1993. Kebanyakan kapal yang belayar di sungai Sarawak adalah di bawah kuasa negeri Sarawak. Jikalau rang undang-undang ini diluluskan adakah semua kapal di Sarawak juga mesti berdaftar mendapatkan lesen daripada kementerian. Jadi ini kalaulah betul ia memang bercanggah dengan satu kuasa menghakiskan kuasa negeri Sarawak. Jadi saya ingin Yang Berhormat Menteri beri satu penjelasan.

Mungkin Yang Berhormat Menteri akan jawab. Kalau di Sungai Sarawak kapal yang belayar di Sungai Sarawak di bawah bidang kuasa negeri Sarawak. Tetapi di Sarawak juga ada *express boat* dari Sibu pergi Kuching. *Express boat* dari Sibu pergi Kapit mungkin dia pakai sungai sahaja tetapi *express boat* dari Sibu pergi Kuching dia akan layar ke laut masuk lagi ke sungai. Jikalau perkara macam itu bagaimana? Adakah kapal *express* itu mesti berdaftar dengan kerajaan negeri lagi satu lagi dengan Kerajaan Persekutuan? Ini merupakan satu masalah. Saya harap kementerian boleh memberi satu penjelasan tentang itu.

Satu lagi tentang pelesenan mengikut rang undang-undang ini. Pelesenan yang dibawa oleh rang undang-undang adalah semua kapal dia didaftar mendapatkan lesen di satu negeri dia tidak boleh pergi ke negeri yang lain. Ini melucukan, bahawa undang-undang ini haruslah diberi kuasa kerajaan negeri bukan Persekutuan yang menguruskan hal ini sebab kerajaan negeri boleh menguruskan dan memberi lesen mendapatkan fi itu untuk kerajaan negeri sendiri. Jadi saya harap kementerian boleh mempertimbangkan sekarang ini.

Tuan Ignatius Dorell Leiking [Penampang]: Yang Berhormat Sibu boleh mencelah. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat sibu setujuakah Yang Berhormat Sibu bahawa hak Sabah dan Sarawak penting kerana kita juga di Sabah dan Sarawak memberikan *work permit* atau pas pekerjaan di Sabah kepada orang asing termasuk juga orang daripada Malaya. Terima kasih.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Saya masukkan ucapan Yang Berhormat Penampang kepada ucapan saya. Yang Berhormat Menteri boleh memberi jawapan penjelasan.

Satu lagi saya ingin sentuh ialah kuasa yang diberikan kepada pegawai. Merujuk kepada perkara 68W. Saya rasa rang undang-undang ini memberi kuasa yang terlebih kepada pegawai. Kalau ini tidak cakap dengan jelas, dia hanya berikan kuasa yang besar kepada pegawai mengenai *license issued shall be for such duration and subject to such conditions as the domestic shipping officer considers necessary*. Ini satu saya rasa ini terlalu lampaulah untuk pergi begitu kuasa kepada pegawai. Ini akan menyebabkan lebih banyak kes rasuah. Jadi saya harap kementerian boleh hadkan kuasa pegawai supaya saya tidak mahu lebih banyak ke rasuah kita tengok di kalangan industri ini. Saya rasa itu sahaja. Sekian terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Kelana Jaya.

11.59 pg.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk berbahas dalam perkara kapal saudagar atau pun *merchant shipping*. Saya *to be absolutely clear* dengan izin, *I'm not an expert on merchant shipping*, tapi adalah kita belajar sikit pada masa belajar undang-undang dahulu di UK. Saya difahamkan bahawa dengan rang undang-undang ini sebuah kapal saudagar perlu didaftarkan sekiranya kapal tersebut ingin berlayar di perairan Malaysia.

■1200

Setahu saya, *merchant ship*, kalau kita pakai *dictionary* ataupun *Google*, merangkumi kapal-kapal kargo dan juga kapal-kapal *passengers* yakni termasuk *oil*

tankers yang besar, *ferries*, *ocean liners* yang *holidays* itu dan juga baj yang kecil ataupun tarik pasir kah, benda-benda macam itu. Nampaknya sangat isu tentang komersial *shipping*.

Soalan pertama saya. Oleh sebab saya bukan *expert* dalam isu *merchant shipping*, saya hendak tanya Yang Berhormat Menteri, adakah ini termasuk kapal-kapal nelayan? Bukan perahu kecillah, itu memang tidak masuk, tetapi terdapat banyak di perairan kita kapal-kapal besar, kapal-kapal tunda daripada Thailand, Taiwan, Indonesia yang masuk dalam perairan kita. Adakah ini juga memestikan akan mendapat pendaftaran daripada mereka? Itu soalan pertama saya.

Saya juga difahami bahawa sekiranya sesebuah kapal *merchant ship* yang berlayar di perairan Malaysia ataupun zon ekonomi eksklusif Malaysia, kalau mereka tidak dapat ataupun gagal didaftarkan, maka tuan punya kapal tersebut boleh dikenakan penalti sebanyak RM100,000 ataupun dua tahun penjara ataupun kedua-duanya.

Jadi soalan lanjut saya ialah ini. Sekiranya kapal yang masuk itu adalah sebuah kapal yang *in transit*— saya bagi contoh. Contoh, kapal daripada India. Dia sebenarnya mahu pergi ke pelabuhan di Singapura. Dia melalui perairan kita iaitu Selat Melaka yang kita *co share* lah, lebih kurang lah, dengan Indonesia. Dia tidak berhenti di *Port Klang*, tidak berhenti di Melaka, tidak berhenti di mana-mana pun. Adakah kapal *in transit* tersebut perlu juga membuat pendaftaran? Ini soalan teknikallah. Kalau boleh, Yang Berhormat Menteri beri penjelasan. Kita kena tahulah. Kalau *in transit* ini, beribu-ribu kapal yang pakai Selat Melaka ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga perhatikan bahawa dalam rang undang-undang ini, kapal kepunyaan negara lain memang boleh berdaftar sekarang dengan rang undang-undang ini di bawah *Malaysia International Ship Register*. Ini bagi saya adalah satu langkah *liberalization*. Saya hendak tanya Menteri, apakah tujuan ataupun motivasi sebenarnya konsep *liberalization* ini? Adakah ia khasnya untuk TPPA? Sebab kita sudah sains *agreement* TPPA. Adakah ini satu-satunya TPPA punya undang-undang yang kita kena gubal? Tetapi, kita pun tahu Donald Trump telah menolak 100 peratus TPPA ini. Jadi, soalan itu penting sebab Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah memberi satu *undertaking* untuk menggubal lebih kurang 26 rang undang-undang baru. Adakah ini salah satu rang undang-undang TPPA?

Soalan tentang motivasi ataupun tujuan sebenarnya menimbulkan isu tentang *investment* negara China di Malaysia. Adakah *liberalization* semua ini untuk menyediakan kapal-kapal negara China yang pesat menggunakan perairan Malaysia dan akan bertambah lebih pesat di dalam jangka masa yang pendek ini?

Kenapa saya kata negara China akan bertambah lebih pesat menggunakan perairan kita? Ini adalah disebabkan dua perkara yang besar sangat. Pertama, Pelabuhan Melaka. Kedua, Pelabuhan Kuantan. Kedua-dua pelabuhan besar ini sekarang adalah di bawah *control indirectly* dari negara China. Dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, *are we passing this law to facilitate Chinese ships to dominate our waters and ports? It's a fundamental question of geopolitical concern for all of us in this House.* Dengan izin, *are we passing this bill to help China's new silk road and China's 'One Belt, One Road' ambition?*

Saya minta Yang Berhormat Menteri kalau bolehlah, saya tahu soalan itu lebih kurang tentang *foreign policy*, tetapi bolehkah Yang Berhormat Menteri beri jawapan terus terang apakah sebenarnya motivasi rang undang-undang ini? Nampak sangat ia memang untuk menolong negara China.

Dari segi praktikal, saya hendak Yang Berhormat Menteri beri jawapan, apabila sebuah kapal didaftarkan, apakah fi ataupun yuran yang akan dikenakan? Ini penting sebab kita kena tahu adakah ini isu fiskal juga. Adakah ini isu kerajaan perlukan lebih *revenue*? Hendak bayar 1MDB kah apa, itu cerita lainlah. Adakah ia sebenarnya satu *fiscal policy*? Berapa ribu kapal yang kena? Saya rasa kalau Selat Melaka— ataupun *South China Sea* juga di kawasan perairan Sabah dan Sarawak, saya rasa itu nombornya besar sekali. Jadi apakah yuran ataupun fi yang dicadangkan untuk feri, untuk *ocean liner*, untuk *oil tanker*, untuk baj? Bolehkah Yang Berhormat Menteri beritahu kita apakah pendapatan sepenuhnya ataupun satu *estimate* yang kita boleh kumpul daripada rang undang-undang ini?

Isu lain. Isu lain adalah tentang isu kuasa *Director of Marine* khasnya fasal 6 seksyen 10A. Kami di Dewan yang mulai ini diminta untuk meluluskan seksyen 10A ini untuk memberi kuasa mutlak kepada *Director of Marine* menjadi autoriti penuh bagi pelabuhan yang tidak mempunyai *port authority*. Saya merujuk kepada senarai pelabuhan yang adanya *port authority* yang diberi kuasa dalam undang-undang lain.

Penang Port, Port Klang, Johor Port, Tanjung Pelepas, Kuantan Port, Kemaman Port, Melaka Port, Teluk Ewa dan juga *Bintulu Port*. Semua ini ada *port authority*. Seksyen 10A memberi kuasa mutlak kepada *Director of Marine* untuk membuat apa-apa yang dia suka pun untuk pelabuhan yang dikeluarkan dan tidak termasuk dalam senarai ini.

Jadi, penting sekali kalau kita hendak beri kuasa mutlak— saya pakailah ayat yang digunakan oleh Yang Berhormat Bintulu tadi. Tadi Tuan Yang di-Pertua belum masuk lagi. Yang Berhormat Bintulu kata 'pau'. Kuasa *Director of Marine* boleh 'pau' habis semua ini sebab cuma dia seorang yang boleh memberi apa-apa perkhidmatan *supplies, services, logistic*, dia seorang sahaja— *Director of Marine*. Jadi, kita perlu tahu apakah *target*, pelabuhan mana yang di-*target*-kan di bawa seksyen 10A ini. Bagi senarai penuh pelabuhan mana yang tidak ada *port authority* di mana *Director of Marine* boleh 'pau' semua isu-isu logistik. Ini sangat penting.

Dan lebih terperinci, saya hendak tahu, saya meminta Yang Berhormat Menteri memberi jawapan terus tentang pelabuhan baru ini yang tidak adanya *port authority* lagi iaitu pelabuhan *Kuala Linggi International Port*. Adakah pelabuhan *Kuala Linggi International Port* ini termasuk di dalam bidang kuasa *port authority* of Melaka? Penting sekali.

Tuan Yang di-Pertua, *Kuala Linggi International Port* ini adalah projek RM50 bilion. Ini projek bukan projek Kerajaan Malaysia. Ini projek negara China di mana diramalkan RM50 bilion akan dimasukkan untuk pelabuhan *oil tanker* dan juga *bunkering*. Jadi, penting sangat kalau seksyen 10A ini membenarkan kuasa kepada *Director of Marine* terus dia seorang 'pau' habis RM50 bilion punya kontrak. Adakah ini di bawah seksyen 10A? Penting sekali.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak tanya soalan fiskal pula. Seperti apa yang diberitahu oleh kawan baik saya Yang Berhormat Shah Alam tadi— Tuan Yang di-Pertua belum masuk. Kita gaduh tentang 1MDB dan isu boleh bayar IPIC atau tidak.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, saya dengar.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Oh! *You* dengar? Terima kasih. Saya cuma hendak bagi sokongan sedikitlah kepada dia.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Saya mendengar dengan teliti.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Isu IPIC ini, saya *digress* sedikit kalau dibenarkan. Isu IPIC ini, kalau 1MDB tak boleh bayar, baru Kerajaan Malaysia masuk sebab dia sebagai satu *guarantor*. Jadi, isu fiskal itu sangat penting dan isu fiskal ini tidak patutnya dihentikan untuk *consideration* Dewan yang mulai ini.

Jadi soalan fiskal saya ialah di bawah seksyen 65 *Shipping Act* ini, saya perhatikan terdapat satu *Malaysia Shipping Development Fund* yang akan ditimbulkan. Bolehkah Yang Berhormat Menteri memberitahu kita, siapa yang kena menyumbang kepada dana ini? Adakah semua kapal-kapal yang register dalam *Malaysia International Ship Register* ataupun *Malaysia Ship Register* sahaja? Dua, sama ada dengan *international* ataupun *local*.

Juga, berapakah sumbangan *target* untuk dana ini? Adakah ia RM10 juta? RM50 juta? RM100 juta? RM200 juta? Dan selepas kita dapat dana ini, yang penting dari segi fiskal, siapa hendak gunakan wang ini?

■1210

Adakah Menteri sendiri ataupun *Director of Marine* ataupun *board*? Siapa? Siapa yang ada kuasa kalau kita kumpul RM100 juta daripada *development fund* ini, siapa yang akan gunakan dan untuk apa matlamat menggunakan? Isu dia. Sebab kita Dewan ini, semua perkara fiskal adalah tugas kita Ahli Parlimen untuk memerhati semua aspek dia. Jadi saya minta kalau boleh Menteri, *do not beat around the bush just give us the straight answer*. Bagi senarai apakah dana yang boleh didapati dan bagaimanakah dana ini akan digunakan.

Itu sahaja ucapan saya tentang perkara ini. Saya harap Menteri memberi kalau boleh *direct answer*, kalau tidak, secara bertulis. Terima kasih banyak.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, saya bagi Yang Berhormat Bandar Kuching dan selepas itu Yang Berhormat Rasah, Yang Berhormat Menteri menjawab. Silakan.

12.11 tgh.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk berbahas di dalam Rang Undang-undang Ordinan Perkapalan Saudagar 1952.

Walaupun semasa pembentangan rang undang-undang ini kita dengar apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri bahawa adalah untuk niat baik untuk mempertingkatkan *the shipping industry* di negara kita dengan pembentangan rang undang-undang ini tetapi saya khuatir ada *'udang di sebalik batu'* dalam pembentangan rang undang-undang ini. Saya ingin memberi satu amaran atau peringatan kepada, khususnya Menteri-menteri dari Sarawak yang duduk dalam Kabinet dan juga Yang Berhormat Kapit, walaupun mereka adalah Menteri dalam Kerajaan Persekutuan tetapi asal mereka masih orang Sarawak dan apa yang saya ingin sebut khususnya adalah saya ingin merujuk kepada fasal 3.

Fasal 3 yang berkenaan dengan definisi. Definisi tambahan dalam *explanatory statement* kepada fasal 3, dia sebut *clause 362, amend section 2 of the ordinance, "to amend existing definition and to introduce new definition"*. Tiada apa-apa yang disebut lagi atau diberi penjelasan lagi tetapi *what appears to be innocent, what appears to be a very innocent clause has a very big repercussion especially to the state power*.

Saya ingin merujuk dalam— ada satu tambahan, tambahan kepada bidang kuasa yang disebutkan dalam fasal 3 ini iaitu,

"by inserting after the definition of "port officer", the following definition,

"port undertakings" means the operation and maintenance of port and includes port-related activities at a port which is under the authority of Director of Marine".

Kalau kita dengar apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Kelana Jaya, itu *Director of Marine* ada kuasa yang begitu besar di bawah seksyen 10A.

Tuan Yang di-Pertua, selama ini *operation of port activities relating to port services* adalah di bawah bidang kuasa kerajaan negeri. Akan tetapi *Director of Marine* itu yang ada kuasa ini, adalah merupakan satu jawatan di bawah Kerajaan Persekutuan dan kalau kita meneliti seksyen 10A(2), yang di mana, *"The Director of Marine may issue a licence to any person to provide service undertakings or port undertakings under this Ordinance"* dan selepas itu 10A(3) *"Before exercising his power under subsection (2)..."* iaitu *power to issues licence. "Before exercising his power under subsection (2), the Director of Marine shall prepare and submit to the Minister a service plan for his approval"*. *Minister* itu siapa? *Minister* ini *Minister* Pengangkutan iaitu seorang Menteri di bawah Kerajaan Persekutuan.

In other words, if we pass this law, it will be an erosion of state power yang selamanya iaitu pengurusan, pengurusan dan pentadbiran port, port services, stevedoring service, unload and loading of goods. All this will be – was under and is still under the jurisdiction of the state and now with the passing of this rang undang-undang, it will be transferred into the jurisdiction of the power of the Federal Government. Inilah yang saya sebutkan. Ini ada *'udang di sebalik batu'* di mana Kerajaan Persekutuan hendak menghakiskan kuasa-kuasa dan bidang kuasa Negeri Sarawak.

Apa yang dikesalkan adalah kita ada enam orang Menteri daripada Sarawak yang dalam Kabinet, yang sokong pembentangan rang undang-undang ini di dalam Dewan supaya hak dan kuasa Sarawak dihakis. Sedangkan Ketua Menteri di Sarawak, Ketua Menteri Sarawak di Sarawak beritahu, mengadakan satu rombongan pergi ke London untuk mencari dokumen sejarah supaya hendak memperjuangkan lebih lagi *autonomist power for Sarawak*. Ini ialah sandiwara tetapi di bawah kerangka Barisan Nasional, hakisan kepada kuasa Sarawak ini, kuasa negeri ini telah berlaku di masa dulu, sedang dilakukan dan akan bakal dilakukan.

Oleh itu saya haraplah, kita ada enam orang Menteri di Kabinet, Yang Berhormat Batang Sadong, Yang Berhormat Batang Lupar, Yang Berhormat Selangau, Yang Berhormat Serian daripada SUPP yang begitu kuat lantang yang hendak memperjuangkan *autonomy* Sarawak itu. Yang Berhormat Serian juga seorang Menteri. Apa yang beliau buat? Kenapa boleh membenarkan satu rang undang-undang yang menghakiskan kuasa Negeri Sarawak dilakukan *right under your nose*. Saya haraplah hari ini semua Menteri – Yang Berhormat Petrajaya ada di sini. Harap-harap Yang Berhormat Petrajaya memberi nasihat kepada Menteri Pengangkutan, jangan senyum-senyum

sahaja. *[Ketawa]* Ini adalah penting. Jangan kita balik ke Sarawak nanti ditegur oleh orang Sarawak. Ya, silalah.

Tuan Ignatius Dorell Leiking [Penampang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Bandar Kuching. Yang Berhormat Bandar Kuching, adakah ini satu kes lagi seperti mana *Tourism Tax Bill* yang diluluskan pada sesi yang lepas? Adakah juga tujuan yang disebut oleh Yang Berhormat Bandar Kuching tadi bahawa *this is the usurpation of power* ataupun secara *clandestinely* mengambil kuasa negeri kepada Pusat? Adakah ini dipersetujui oleh Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak dalam perbincangan mereka tersebut?

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Ini bukan satu-satunya rang undang-undang yang telah *usurp the power of the state*. Minggu lalu, kita ada *Access to Biological Resources and Benefit Sharing Bill* yang di mana *resources of the hutan, forest resources which was before under the exclusive jurisdiction of the state has been transferred partly to the Federal Government*.

■1220

Now, sekarang itu *port* untuk mengurus— kuasa untuk mengurus *port*, pelabuhan yang selamanya ada di bawah bidang kuasa kerajaan negeri lagi di-*transfer* atau dikongsikan oleh Kerajaan Persekutuan melalui kelulusan rang undang-undang ini. Oleh itu saya amat setuju dengan Yang Berhormat Penampang bahawa ini adalah satu muslihat Barisan Nasional walaupun mereka di Sarawak atau Sabah menyuarakan dengan lantangnya hendak memperjuangkan hak negeri. *Decentralization of power, Sarawak autonomy, Sabah for Sabahan*. Itu semuanya sandiwara sahaja. Akhirnya wakil mereka di *Cabinet Federal Government* setuju membenarkan hakisan kuasa negeri dilakukan selama-lamanya. Saya harap Yang Berhormat Menteri-menteri dari Sarawak boleh memberi amaran kepada Kementerian Pengangkutan atas perkara ini dan janganlah kamu menjadi *the culprit for the erosion of the state power*.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Yang Berhormat Bandar Kuching, Yang Berhormat Bandar Kuching.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Ya, silalah Yang Berhormat Sibu.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Saya mahu mendapatkan pandangan Yang Berhormat Kuching, adakah kalau rang undang-undang ini diluluskan...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat Sibu, mana ada kucing? Bandar Kuching.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Bandar Kuching, Bandar Kuching. *[Ketawa]* Okey, kalau rang undang-undang ini diluluskan...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Kalau *MP's* Barisan Nasional sebut macam itu, dia marah. Jadi saya tegurlah.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Okey, okey. Kalau rang undang-undang ini diluluskan, ia juga akan menjejaskan industri pembinaan kapal di Sibu. Sekarang kalau satu kapal yang baru dibina, kalau dia hendak hantar ke luar negara, bagaimana? Dia mesti *register* dengan Kementerian Pengangkutan. Jadi itu juga merumitkan proses jual beli kapal di Sibu. Saya rasa ini juga— bagaimana, kalau hendak satu kapal baru hendak hantar ke — sudah dijual ke luar negeri, adakah ia juga mesti di-*register* dengan *committee* ini, mendapatkan lesen atau apa-apa? Membayar fi lagi. Semua ini akan merumitkan, menambahkan lagi kos dalam pembinaan kapal di Sibu. Sila Yang Berhormat Bandar Kuching.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Itu kita harus menuju soalan kepada Yang Berhormat Menteri untuk dijawab.

Satu perkara lagi yang saya ingin sebut adalah untuk *further support* apa yang saya sebut di bawah *Ninth Schedules of the Federal Constitution List IIA, "Supplement to State List for States of Sabah and Sarawak"*, itu ialah bidang kuasa negeri, yang tambahan. Itu item 15, "*Ports and harbours*" itulah yang tertakluk dalam Perlembagaan Persekutuan bahawa *ports and harbours* itu adalah di bawah bidang kuasa negeri. Saya harap Kerajaan Persekutuan haruslah menghormati semangat dan prinsip-prinsip *Malaysia Agreement 1963*.

Isu yang kedua saya ingin mengulas sedikit adalah berkenaan tentang cara-cara atau langkah untuk memperhebatkan industri perkapalan kita. Saya dimaklumkan bahawa saya ingin menuju spesifik, khususnya isu pertama adalah tentang *ship building business, the ship building industry*. Di mana saya dimaklumkan bahawa standard *Ships*

Classification Malaysia (SCM) tidak diiktiraf oleh banyak negara asing. Hanya *Singapore* atau Brunei, jiran kita yang memberi pengiktirafan.

Syarikat ini telah ditubuhkan dan sudah mula beroperasi untuk mengklasifikasikan kapal yang baru itu sejak 1997. Akan tetapi apa yang berlaku 20 tahun sudah lepas, pengiktirafannya serta klasifikasinya masih tidak diiktiraf oleh banyak negara asing. Maka pembina-pembina kapal kita, yang selepas pembinaan kapal baru untuk mendapat *certification sea worthiness*. Mereka terpaksa pergi ke Jepun, negara lain untuk memohon *ship surveyors* untuk datang ke negara kita untuk mengklasifikasikan dan memberi pengiktirafan bahawa kapal yang mereka bina itu adalah *sea worthy*.

Saya ingin tahu, kita akan— dalam rang undang-undang ini, kita akan mengadakan satu *fund* dinamakan— untuk *development fund*. *Development fund* yang untuk mempertingkatkan industri perkapalan kita. Antara tujuan-tujuan *fund* ini adalah untuk memberi biasiswa, memberi pendidikan di kalangan *marine shipping*. Saya ingin tahu, apakah yang akan dirancang supaya standard SCM kita boleh dipertingkatkan sampai ke standard yang di antarabangsa seperti di Jepun, Nippon Kaiji Kyokai (NK) yang telah diterima seluruh dunia bahawa apa yang mereka *certify as sea worthiness*, seluruh negara akan terima. Apakah jangka masa yang ada dirancang supaya standard kita SCM ini boleh capai kepada NK di Jepun.

Isu ketiga yang saya ingin sebutkan adalah tentang apa yang telah disebut oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri semasa pembentangan rang undang-undang ini iaitu mengenai penswastaaan perkhidmatan pelabuhan. Apa yang berlaku di Kuching Port, Pelabuhan Kuching adalah *stevedoring service* iaitu muat dan turun kargo telah diswastakan satu, dua tahun lalu. Selepas itu perkhidmatan tidak dinaikkan, maka itu kita tidak terima apa-apa manfaat. Kita tidak nampak apa-apa manfaat daripada proses penswastaaan ini. Saya rasa ini adalah satu— penswastaaan ini adalah satu cara untuk kroni-kroni Barisan Nasional cari duit lagi *and at the expense of the people*.

Saya ingin juga Yang Berhormat Menteri buat satu siasatan kepada penswastaaan perkhidmatan *stevedoring Kuching Port Authority*, kepada sebuah syarikat yang namanya adalah KPA Port Sdn. Bhd. Walaupun namanya KPA Port nampaknya serupa ia adalah berkaitan dengan *Kuching Port Authority* tetapi syarikat ini dikuasai oleh seorang individu namanya Nobel Pang Paul Gen. Kenapa tidak ada satu tender terbuka semasa kita menjalankan proses penswastaaan, perkhidmatan *stevedoring* di *Kuching Port Authority*?

■1230

Saya dimaklumkan bahawa *stevedoring service* itu yang satu-satunya perkhidmatan yang memberi keuntungan kepada *Kuching Port*. Sekarang satu-satunya *the only service that can bring profit for the port* diswastakan kepada syarikat kroni. Saya berharap lah Yang Berhormat Menteri semasa membuat penggulangan boleh memberi sedikit sebanyak atas penjelasan ini. Individu ini Nobel Pang Paul Gen adalah juga seorang yang diberi penswastaaan juga, penswastaaan perkhidmatan *to control* Tebedu *Inland Port* di Kuching di daerah Serian. Tebedu *Inland Port*.

Isu ketiga, yang saya ingin sebutkan adalah tentang projek pengerukan muara sungai Sarawak. Ini juga dilaksanakan supaya ia boleh membolehkan kapal yang lebih besar masuk ke *Port Senari* di Kuching untuk mempertingkatkan industri perkapalan atas nama ini. Saya dimaklumkan – semalam saya terima satu jawapan daripada Menteri mengenai projek ini belum dimulakan. Dijangka perbelanjaan untuk pengerukan muara Sungai Sarawak ini adalah RM300 juta. Ini yang dijangkakan. Akan tetapi, projek belum dimulakan kos ini sudah ditingkatkan sehingga RM450 juta. Dan apa yang pelik – apa yang pelik lagi, projek ini belum dimulakan tetapi *Kuching Port Authority* sudah bermula mengutip *charge* yang dinamakan *Channel Maintenance Recovery Charges*. Projek pengerukan muara Sungai Sarawak ini belum bermula, tetapi *Kuching Port Authority* ini sudah mula untuk mengutip *maintenance charges* untuk Sungai Sarawak dalam tahun ini. Hal ini kerana hendak memberi untuk *maintain* satu sungai yang lebih dalam supaya kapal yang lebih besar boleh masuk ke Sungai Sarawak.

Saya berharap, kerajaan boleh memberi sedikit nasihat kepada *Kuching Port Authority* supaya menangguhkan *charge*, nama dia *Channel Maintenance Recovery Charges*. Pada – apa yang berlaku adalah, *charge* ini seharusnya – sepatutnya di-*charge* dikenakan pada 1 Jun 2016 iaitu tahun lalu. Akan tetapi, mendiang Ketua Menteri Sarawak pada masa ini, Tan Sri Adenan Satem telah menangguhkan berkenaan *charge* itu. Hal ini kerana projek pengerukan muara Sungai Sarawak belum dimulakan. Akan tetapi kita pun tahu mendiang Ketua Menteri Tan Sri Adenan Satem telah meninggal dunia. Sekarang kita ada satu menteri baru iaitu Ketua Menteri Datuk Amar Abang Johari

Tun Abang Openg. Walaupun projek ini belum berlaku tetapi nampaknya ia terus *continue* terus *with charging this Channel Maintenance Recovery Charges*. Oleh itu saya berharap, kerajaan boleh memberi sedikit nasihat kepada Kerajaan Negeri Sarawak supaya menangguhkan *Channel Maintenance Recovery Charges* sampai penamatan, *completion of the dredging project of Sungai Sarawak*.

Isu kelima yang saya ingin sebut adalah mengenai *licenses for shipping and forwarding agent*. Ini juga berkenaan dengan *shipping* industri dan polisi yang dikenakan walaupun tidak disebutkan dalam rang undang-undang atau *Merchant Shipping Ordinance* adalah bahawa 51 peratus pemegang saham, pentadbiran, pengurusan, kakitangan syarikat yang memegang *licence* untuk *shipping* dan *forwarding agent* itu mestilah bumiputera.

Saya rasa ini sudah – *this is obsolete policy* – saya haraplah kerajaan boleh mengkaji balik *policy* itu kerana banyak syarikat *forwarding agent* dan *shipping agent* di Sarawak, mereka hanyalah *small business* – *small businesses*, dua orang atau tiga orang sahaja. Pemegang saham, tauke-nya juga kakitangannya, juga *manager* dan *worker* itu, syarikat hanya dua orang tiga orang sahaja. Dan mereka menguruskan *forwarding and shipping services*.

Dengan polisi ini – dengan polisi yang dilaksanakan oleh kerajaan bahawa 51 peratus pemegang saham dan kakitangan-kakitangan mereka haruslah bumiputera. Ini akan merumitkan pengurusan mereka kerana mereka terpaksa memberi nama – seorang, dua orang bumiputera dalam *employee list* mereka tetapi yang hakikatnya mereka sendiri, bukan bumiputera ini yang membuat kerja. Saya haraplah, kerajaan boleh mengkaji, *review policy* ini yang telah mewujudkan banyak perdagangan Ali Baba di kalangan *shipping and forwarding agent*. Dan saya haraplah – saya haraplah polisi sebegini tidak akan dilanjutkan ke *other services in the shipping industry*.

Dan akhirnya, - akhir isu yang saya ingin sebut adalah sedikit sebanyak – adalah itu mengenai *cabotage policy*. Ya apa yang telah disebutkan oleh Yang Berhormat Sandakan adalah dua tiga bulan lalu kerajaan telah mengumumkan hendak *abolish cabotage policy*. Ini telah disambut baik oleh ramai di Sabah dan Sarawak. Selepas itu, selepas pengumuman hendak *abolish cabotage policy*, satu bulan selepas itu, kita ada sidang Dewan Undangan Negeri Sarawak. Dalam sidang Dewan Undangan Negeri Sarawak itu, Menteri Sarawak yang menjaga pengangkutan mengumumkan lagi bahawa mereka hendak *review the decision to abolish cabotage policy. A U-turn. Review it* – hendak mengkaji beberapa bulan sama ada *abolishment of cabotage policy* ada memberi manfaat kepada rakyat di Sabah Sarawak atau tidak? Dan selepas itu, semuanya diam. Seolah-olah telah dilupakan.

Kebetulan kita ada satu rang undang-undang yang kononnya hendak meliberalisasikan *shipping industry* di Sabah dan Sarawak. Oleh itu saya ingin mendapatkan satu jawapan ataupun penjelasan daripada Timbalan Menteri terhadap apa-apa hasil kajian yang telah dilakukan atau didapati oleh Kerajaan Persekutuan atau sama ada Kerajaan Persekutuan ataupun kerajaan negeri – *the effect of abolishment of cabotage policy*.

■1240

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, panjang sudah Yang Berhormat.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Akhirnya isu, isu akhir...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Saya nampak Yang Berhormat Rasah sudah macam ini sudah.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Dia sabar.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, tapi dia bagi *signal* dekat saya macam itu.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Oh, ada *signal* kah ?

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Sudah setengah jam, 30 minit Yang Berhormat.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Orang-orang muda masih ada masa mahu tunggu. [Ketawa] Saya juga ingin tahu apakah perbezaannya *provisions* akta lama yang dipinda mengenai *cabotage policy* ini dengan *provisions* dalam rang undang-undang ini. Saya tengok di akta lama itu *section 65KA, Prohibition of non-Malaysian ships to engage in domestic shipping. (1), "No ship other than a Malaysian ship may engage in*

domestic shipping”, and section 65L, license for domestic shipping. (1), “No ship shall engage in domestic shipping without a license”. Ini akta lama.

Provisions dalam akta rang undang-undang yang baru ini sama juga. *Section 68S (1)*, “No ship other than a registered Malaysian ship may engage in domestic shipping”. Kalau kita bandingkan dengan seksyen 65KA (1) says “No ship other than a Malaysian ship may engage in domestic shipping”. Now, we have, “No ship other than a registered Malaysian ship may engage in domestic shipping”. Apakah perbezaannya? Saya nampak tidak ada perbezaan langsung.

Apakah kita kata ada satu liberalisasi hendak *abolish cabotage policy*? Saya ingin mendapatkan satu penjelasan daripada kerajaan sama ada kerajaan benar-benar akan *abolish cabotage policy* atau tidak. Satu penjelasan atas penelir Kerajaan Persekutuan dan apakah kesannya terhadap *local shipping industry* dan juga terhadap pengguna-pengguna rakyat jelata di Sabah dan Sarawak. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato’ Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Rasah. Saya ingat tidak lama Yang Berhormat ya. Ya, sila.

12.42 tgh.

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Terlebih dahulu terima kasih kerana memberi peluang kepada saya untuk sama-sama membahaskan dalam pindaan rang undang-undang ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya rasa kita semua yang berada di dalam Dewan yang mulia ini sedia maklum sebenarnya Selat Melaka merupakan salah satu selat di mana industri perkapalan banyak kapal-kapal saudagar melalui Selat Melaka. Saya dari Negeri Sembilan, saya ingin membangkitkan beberapa isu mengenai pindaan akta ini.

Saya rasa dengan adanya pindaan akta ini dari secara keseluruhan, ia sedikit sebanyak dapat menjana ekonomi negara kita kerana jiran Negeri Sembilan iaitu Melaka, mereka akan membangunkan satu *Melaka Gateway* yang mana pelabuhan tersebut akan menjadi salah satu pelabuhan yang terbesar di rantau ini dan saya difahamkan pelabuhan itu kemungkinan besar daripada pelabuhan yang sedia ada di *Singapore*.

Soalan saya, sebab sebelum ini kita telah memperlihatkan berbagai sindiket ataupun isu-isu jenayah yang berlaku terhadap industri perkapalan yang mana kita memperlihatkan wujudnya pengambilan pasir secara haram di perairan Malaysia, wujudnya penyeludupan di perairan Malaysia, wujudnya perdagangan manusia di perairan Malaysia. Saya rasa jikalau— selain daripada kita melihat dari konteks ekonomi, kita juga perlu mengambil kira keselamatan ataupun isu kedaulatan negara supaya kita boleh melihat dan memandangi dengan serius dalam perkara ini.

Saya lihat di fasal 5, kita memang ada usaha untuk meningkat atau menambah baik penguatkuasaan dan saya lihat pelantikan pemeriksa kapal besar, pemeriksa kapal-kapal dan sebagainya. Itu memang satu usaha yang baik. Cuma saya ingin tanya kepada pihak kementerian, adakah pasukan-pasukan penguatkuasaan kita yang sedia ada ini dapat menampung ataupun kapasiti mereka cukup atau tidak bagi mereka menampung apa yang akan berlaku selepas pindaan ini telah pun diluluskan.

Saya difahamkan jiran Negeri Sembilan, *Melaka Gateway* ini dia telah pun— akan dibangunkan dengan kos sebanyak RM43 billion dan itu adalah usaha sama syarikat Malaysia dengan syarikat dari negara China. Sini juga timbul satu isu yang mana pindaan ini juga dilihat seolah-olahnya mem *facilitate* pembangunan syarikat-syarikat perkapalan ataupun syarikat-syarikat pengurusan pelabuhan daripada negara China. Saya berharap pihak kementerian dapat memberi sedikit sebanyak penjelasan kepada Dewan yang mulia ini.

Untuk seksyen 65, pihak kerajaan juga mencadangkan satu Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia ditubuhkan dan saya difahamkan dana-dana itu daripada kutipan bayaran fi tanan. Saya hendak tanya kepada pihak kementerian sebelum wujudnya Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia ini, bagaimana fi tanan ini diuruskan. Apakah kebaikan jikalau tabung Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia ini ditubuhkan?

Akhir sekali adalah mengenai penswastan perkhidmatan pelabuhan. Di mana seperti apa yang Yang Berhormat Kelana Jaya dan Yang Berhormat Bandar Kuching telah pun mengutarakan yang penswastan ini, ia memang merupakan salah satu usaha kalau digunakan dengan baik, ia memang akan membawa faedah kepada negara kita. Akan tetapi, apa yang telah saya pun katakan tadi jikalau kita membenarkan

penywastaan, adakah kita membenarkan syarikat-syarikat tempatan ini bekerjasama dengan syarikat-syarikat negara asing untuk sama-sama mereka untuk membuat perkhidmatan pelabuhan ini di Malaysia? Itu sebanyak sedikit daripada saya. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, sila Yang Berhormat Menteri.

12.47 tgh.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera. Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi terima kasih kepada 12 orang Ahli-ahli Yang Berhormat yang mengambil bahagian dalam perbincangan Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2017. Terima kasih atas keprihatinan Ahli-ahli Yang Berhormat terhadap kementerian ini.

Tuan Yang di-Pertua, bagi menjawab isu-isu pertanyaan yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat, pertamanya saya ingin menyentuh berkenaan isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kota Tinggi mengenai cadangan penswastaan yang perlu diperhalusi dan seterusnya penggunaan tabung Kumpulan Wang Pembangunan Perkapalan Malaysia ataupun singkatan KWPPM dengan baik. Terima kasih di atas saranan dan cadangan Yang Berhormat Kota Tinggi pihak kementerian akan memastikan penelitian yang terperinci dibuat bagi mana-mana rancangan penswastaan yang akan dilaksanakan. Program penswastaan ini juga telah banyak menarik minat perbincangan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain juga.

Berhubung dengan tabung KWPPM, penggunaan akan diperhalusi oleh jawatankuasa yang dilantik oleh Menteri. Saya yakin saranan Ahli-ahli Yang Berhormat akan diberi penekanan oleh jawatankuasa tersebut sebaik mungkin apabila membincangkan program-program untuk dilaksanakan.

Seterusnya, Yang Berhormat Stampin membangkitkan liberalisasi dan mekanisme di dalam infrastruktur maritim. Untuk makluman Yang Berhormat, tujuan utama pindaan ini adalah untuk meminda peruntukan berhubung rejim pendaftaran kapal dan perkara bersangkutan dengannya serta membolehkan aktiviti-aktiviti penswastaan oleh Jabatan Laut Malaysia serta penubuhan tabung KWPPM.

■1250

Oleh itu Rang Undang-undang ini tidak ada kaitan dengan apa yang disentuh oleh Yang Berhormat Stampin. Walau bagaimanapun apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Stampin akan diteliti juga oleh pihak kementerian. Yang Berhormat Stampin seterusnya membangkitkan mengenai rundingan dengan kerajaan negeri Sabah dan Sarawak. Kementerian Pengangkutan telah mengadakan konsultasi dengan negeri Sabah pada 5 Mei 2017 dan dengan negeri Sarawak pada 1 Ogos 2017 dan sedang menunggu maklum balas daripada kedua-dua negeri. Dalam pada itu rang undang-undang ini mempunyai peruntukan untuk Yang Berhormat Menteri menetapkan tarikh berlainan bagi permulaan kuat kuasa peruntukan berlainan.

Akta juga memperuntukkan tarikh kuat kuasa di Sabah dan Sarawak setelah rundingan dengan kedua-dua negeri tersebut. Yang Berhormat Lanang membangkitkan pemantauan dan operasi untuk mencegah jenayah maritim di Sabah dan Sarawak.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Stampin kalau boleh.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Pihak kerajaan amat prihatin terhadap jenayah maritim di Sabah dan Sarawak. Ini dilaksanakan oleh agensi khusus iaitu Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia dan Polis Marin yang melaksanakan aktiviti rondaan dan pemantauan di laut bagi mengawal keselamatan dan pencegahan jenayah maritim di laut. Okey.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Stampin.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, saya hendak minta penjelasan Yang Berhormat Menteri, adakah wajar sementara kita menunggu maklum balas daripada pihak Sarawak dan Sabah, kita tangguhkan pindaan ini dahulu kerana kita tidak tahu apakah maklum balas daripada pihak Sarawak dan Sabah. Jadi mungkin ada terdapat perkara lain yang perlu

dibincangkan, dibawa bincang. Bukankah adalah lebih wajar kalau kita menunggu maklum balas daripada pihak mereka. Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, seperti saya telah sebutkan tadi, konsultasi ini telah dijalankan dan kita masih menunggu dan seperti saya sebut akta ini juga memperuntukkan tarikh kuat kuasa di Sabah, Sarawak ditetapkan oleh Yang Berhormat Menteri di tarikh yang lain. Jadi itu kita akan merujuk kepada Yang Berhormat Menteri untuk tarikh-tarikh tentulah.

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Yang Berhormat Menteri. Tuan Yang di-Pertua, itu hanya tarikh untuk menguatkuasakan. Kalau pada masa itu sudah tidak ada peluang untuk memasukkan perkara-perkara yang baru atau sebarang bantahan yang dibuat. Itu hanya tarikh untuk menguatkuasakan rang undang-undang ini jika ia diluluskan di Dewan ini.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seperti yang saya sebutkan...

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Kota Melaka.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: ...Konsultasi telah dibuat. Jadi bermakna sudah ada persetujuan pada dasar oleh pihak kerajaan negeri.

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

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Minta penjelasan.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Minta penjelasan juga.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri kata konsultasi dengan negeri Sarawak telah dibuat pada 1 Ogos tahun ini.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya betul.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tapi kita nampak isi kandungan rang undang-undang ini telah dibuat, didrafkan sebelum 1 Ogos. Tidak mungkin ia di draf, diisikan selepas 1 Ogos dan bukannya ini satu pengakuan bahawa draf rang undang-undang ini dibuat tanpa konsultasi daripada negeri-negeri Sarawak dan Sabah. Sedangkan apa yg akan di luluskan akan dipakai di negeri Sarawak dan Sabah dan apatah lagi maklum balas daripada kerajaan negeri belum lagi diberi kepada Kerajaan Persekutuan. Bagaimana kita boleh membentangkan satu rang undang-undang di Parlimen ini sedangkan rang undang-undang ini akan mempengaruhi *merchant shipping* di Sabah, Sarawak.

Bukankah ini adalah bercanggah dengan Perlembagaan Persekutuan di mana dia berkata bahawa perkara-perkara yang berkenaan dengan negeri-negeri Sarawak perlulah di konsultasi dan *consent of the state, must be obtain before you can do something to the state on state matter* dan ini adalah *state matter*. Saya haraplah Yang Berhormat Menteri ada lagi dari Sarawak sini. Yang Berhormat Mas Gading, berilah nasihat kepada rakan-rakan kamu Yang Berhormat Mas Gading dan juga Yang Berhormat Sibuti.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey, okey.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Janganlah, kita orang Sarawak. Ini berkenaan dengan autonomi orang negeri Sarawak.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, saya akan jawab apa perkara-perkara mengenai Sabah dan Sarawak.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: [Bangun]

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: [Bangun]

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Apa?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ada perkara-perkara yang akan saya sebut kemudian.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Bukan. Bukan...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat...

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Halnya adalah rang undang-undang ini...

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat, Yang Berhormat Menteri sudah bagi tahu.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat, perkara yang sama.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Akan dijawab selepas ini.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya akan jawab. Ada dalam jawapan saya ini.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Isu tersebut akan dijawab.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Apa yang dijawab ini...
[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey, you duduk, I jawab lah. I jawab.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat yang sama, perkara yang sama.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey.

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Minta penjelasan Yang Berhormat Menteri.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Perkara yang sama. Yang Berhormat Menteri.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ada dua yang bangun Yang Berhormat.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Stampin.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya hendak jawab Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Perkara yang sama kalau boleh.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Stampin juga membangkitkan *if infrastructure* dan tahap perkhidmatan pelabuhan selari...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Ini bukan jawapan, ini lari daripada perkara...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, sebelum itu saya akan jawab nanti. Ada dalam jawapan.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat Bandar Kuching.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Bidang kuasa *state-federal relationship*. Adakah perkara itu yang akan dijawab?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, kita tidak menyentuh kuasa Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Tetapi dalam pindaan ada kata, ada sentuh.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tidak mempengaruhi. Betul kah tidak mempengaruhi?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Nanti, nanti saya sampai tempat itu ya.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Untuk makluman Yang Berhormat, suka saya jelaskan bahawa pelabuhan-pelabuhan di negeri Sarawak kecuali Bintulu adalah di bawah kawalan dan kawal selia kerajaan negeri. Walau bagaimanapun kementerian akan mendapatkan butiran daripada Pelabuhan Senari berhubung dengan tahap operasi dan perkhidmatan pelabuhan tersebut dan kemukakan secara bertulis serta membantu mana-mana pelabuhan negeri yang memerlukan bantuan dan kerjasama daripada

pelabuhan-pelabuhan Malaysia dan Kementerian Pengangkutan, seperti yang pernah diamalkan.

Yang Berhormat Stampin turut membangkitkan isu penempatan pegawai Kastam di Pulau Senari. Untuk makluman, isu yang dibangkitkan adalah di bawah Jabatan Kastam Diraja Malaysia dan tidak melibatkan rang undang-undang ini. Saya yakin pegawai-pegawai jabatan tersebut dan Kementerian Kewangan hadir di Dewan ini dan telah mengambil perhatian mengenai perkara tersebutlah.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat Menteri, kalau boleh Stampin hendak minta penjelasan. Boleh?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sekejap, saya hendak jawab.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Perkara yang sama, biar saya minta penjelasan, boleh kah?

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat, kalau Yang Berhormat Menteri bagi tahu dia belum jawab lagi, Yang Berhormat duduk Yang Berhormat. Sabar.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Okey. Nanti saya celah ya.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Batu Kawan dalam perbahasan telah membangkitkan mengenai kawalan keselamatan di pelabuhan. Untuk makluman Yang Berhormat kawalan keselamatan di pelabuhan dan kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan dari luar negara dilaksanakan melalui peruntukan dalam *International Ship and Port Facility Security Code* ataupun *ISPS Code*. Mengikut *Convention Safety of Life at Sea* ataupun SOLAS 1974. Mengikut *ISPS Code* ini, setiap terminal dan fasiliti pelabuhan perlu ada port *security plan* serta memasang peralatan sekuriti bagi memastikan tiada kemasukan tanpa kebenaran ataupun pencerobohan berlaku yang telah menjejaskan keselamatan pelabuhan.

Seterusnya Yang Berhormat Batu Kawan turut membangkitkan isu berkaitan penyeludupan, pemerdagangan orang dan sekuriti. Menjawab isu tersebut adalah di luar skop rang undang-undang ini dan jatuh di bawah agensi lain. Walau bagaimanapun pelabuhan-pelabuhan Malaysia mempunyai peraturan dan *standard operating procedure* dengan izin, bagi menangani isu-isu yang berbangkit. Bagi menjawab perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Bayan Baru mengenai impak caj tahunan tahanan kapal. Kementerian Pengangkutan belum memuktamadkan kadar fi tahunan kerana perbincangan akan diadakan dengan agensi kerajaan dan industri serta pihak berkepentingan.

Walaupun bagaimanapun kadar yang akan ditentukan nanti dan dimuktamadkan kelak dirancang adalah di tahap minima dan tidak membebankan pihak pemilik kapal. Seterusnya Yang Berhormat Bayan Baru juga turut bertanyakan mengenai projek-projek yang diswastakan yang banyak ditanya oleh Ahli-ahli Yang Berhormat yang melibatkan fungsi Jabatan Laut Malaysia. Ahli-ahli Dewan yang mulia, projek-projek yang akan diswastakan adalah projek-projek yang tidak mempunyai elemen *social obligation* dan yang hanya berdaya saing. Setiap projek juga akan diperhalusi dari aspek *cost benefit analysis* serta impaknya sebelum sebarang keputusan penswastakan dibuat.

Timbalan Yang Di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya Yang Berhormat, kita sambung 2.30 petang ya. Baiklah Yang Berhormat, kita sambung semula persidangan kita sehingga jam 2.30 petang.

[Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.00 tengah hari]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat]

Tuan Yang di-Pertua: Sila Menteri.

2.32 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]: Tuan Yang di-Pertua, saya menyambung penggulungan saya.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat Menteri, Stampin boleh? Tadi Yang Berhormat Menteri jawab ucapan saya. Jadi, saya hendak minta pencelahan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya jawab dahulu.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Akan tetapi nanti adakah Yang Berhormat Menteri akan memberi saya peluang untuk memberi...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya, ya.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Boleh ya nanti. Terima kasih Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Menjawab kepada pertanyaan Yang Berhormat Kota Melaka berkaitan isu penswastaaan untuk rakyat tempatan melibatkan peratusan sebanyak 50 peratus adalah bagi membuka peluang kepada rakyat tempatan. Isu seterusnya ialah isu berkaitan dengan dasar *cabotage* seperti yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Bayan Baru, Yang Berhormat Sandakan, Yang Berhormat Bandar Kuching. Yang Berhormat Bayan Baru membangkitkan impak pengecualian dasar *cabotage* tersebut setelah dua bulan pengecualian dilaksanakan. Untuk makluman, kementerian telah menubuhkan satu pasukan petugas khas tersendiri dari agensi Persekutuan, negeri Sabah, Sarawak dan pihak industri bagi meneliti impak dan kesan pengecualian tersebut.

Adalah dijangkakan pasukan petugas ini memerlukan sekurang-kurangnya satu tahun untuk mendapatkan hasil. Adalah dimaklumkan bahawa pengecualian yang telah diumumkan dan berkuat kuasa tidak mempunyai tempoh masa dan dasar mengenainya akan dipertimbangkan berdasarkan hasil kajian. Yang Berhormat Sandakan dan Yang Berhormat Bandar Kuching membangkitkan mengenai pindaan rang undang-undang ini yang tidak melibatkan pengecualian dasar *cabotage*. Untuk makluman, rang undang-undang ini tidak menyentuh tentang pengecualian dasar *cabotage* di Sabah dan Sarawak kerana pengecualian tersebut telah pun dibuat dan berkuat kuasa pada 1 Jun 2017 melalui warta. Pengecualian tersebut berkuat kuasa sehinggalah dipinda melalui satu warta yang lain.

Yang Berhormat Sandakan juga membangkitkan mengenai penglibatan Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak dalam dasar *cabotage*. Untuk makluman Yang Berhormat, terdapat satu lembaga pelesenan perkapalan dalam negeri yang turut dianggotai oleh Kementerian Pembangunan Infrastruktur dan Pengangkutan Sarawak dan Kementerian Pembangunan Infrastruktur Sabah bersama Sabah, Sarawak Ship Owners Association yang bertanggungjawab dalam hal-hal perkapalan domestik. Oleh itu, wakil-wakil tersebut turut terlibat dalam polisi-polisi dasar *cabotage* dalam lembaga tersebut.

Yang Berhormat Sandakan juga telah membangkitkan isu berkaitan takrifan *coastal waters* dalam subseksyen 62(3) rang undang-undang Akta Ordinan Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2017. Yang Berhormat Sandakan telah membuat pernyataan bahawa peruntukan tersebut adalah tidak teratut di sisi undang-undang dan tidak terpakai di Sabah dan Sarawak atas alasan bahawa Malaysia Agreement (MA) telah memperuntukkan had wilayah laut bagi Sabah dan Sarawak yang berbeza dengan perkara yang dinyatakan dalam takrifan *coastal waters* seperti yang diperuntukkan dalam subseksyen 62(3) rang undang-undang tersebut.

Untuk makluman Yang Berhormat Sandakan, Ordinan Darurat (Kuasa-kuasa Perlu) No. 7 1969 [PU(A)307A/1969] telah diperbuat dan dimasyhurkan oleh Yang di-Pertuan Agong pada 2 Ogos 1969 bagi perempadanan perairan wilayah Malaysia menurut Fasal (2), Perkara 150, Perlembagaan Persekutuan dan mula berkuat kuasa pada 10 Ogos 1969. Ia antara lain memperuntukkan seperti berikut, dengan izin, *for the purpose of the Continental Shelf Act, 1966, the Petroleum Mining Act, 1966, the National Land Code and any written law relating to land in force in Sabah and Sarawak, any reference to territorial waters therein shall in relation to any territory to be construed as a reference to such part of the sea adjacent to the coast thereof not exceeding three nautical miles measured from the low-water mark.*

Proklamasi darurat yang dikeluarkan oleh Yang di-Pertuan Agong pada 15 Mei 1969 di bawah Perkara 150, Perlembagaan Persekutuan telah diumumkan oleh kedua-dua Dewan Rakyat dan Dewan Negara pada 24 November 2011 dan 20 Disember 2011 masing-masing telah berhenti berkuat kuasa menurut fasal (3), Perkara 150, Perlembagaan Persekutuan.

Selanjutnya, Akta Laut Wilayah 2012, Akta 750 telah diluluskan oleh Parlimen dan mula berkuat kuasa dan terpakai di seluruh Malaysia pada 22 Jun 2012. Subseksyen 3(3), Akta 750 jelas memperuntukkan had wilayah laut negeri, termasuk negeri Sabah dan Sarawak adalah tiga batu nautika.

Takrifan *coastal waters* di bawah subseksyen 62(3), rang undang-undang tersebut digubal berdasarkan dan selaras dengan subseksyen 3(3), Akta 750. Oleh yang

demikian, Kementerian Pengangkutan (MOT) berpandangan bahawa takrifan *coastal waters* di bawah subseksyen 62(3), rang undang-undang tersebut adalah teratur selaras dengan undang-undang dan terpakai di negeri Sabah dan Sarawak.

Seterusnya, Yang Berhormat Pasir Gudang membangkitkan mengenai perlindungan dan pematuhan standard bagi pelaut Malaysia.

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

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Berhubung isu yang dibangkitkan ini, kerajaan melalui Ordinan Perkapalan Saudagar telah...

Tuan Yang di-Pertua: Menteri...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Apa ini? Menteri?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sekejap.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tidak. Berkenaan dengan tafsiran di bawah Territorial Sea Act.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Yang Berhormat tahu peraturan mesyuarat. Dia bilang begini dahulu, bermakna tengok dahulu.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Bolehkah saya minta penjelasan? Menteri, kenapa...

Tuan Yang di-Pertua: Boleh duduk dahulu Yang Berhormat? Menteri duduk.

■1440

Menteri duduk dulu. Yang Berhormat Bandar Kuching duduk dulu. Yang Berhormat Stampin, duduk dulu. Ahli-ahli Yang Berhormat faham peraturan mesyuarat. Apabila Menteri menjawab, kalau ada yang mencelah, kalau dia bagi laluan, boleh. Akan tetapi kalau saya belum bagi kebenaran, jangan dulu cakap. Tolong. Sila Menteri...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: [Bangun]

Tuan Yang di-Pertua: Apabila menjawab, sekali sekala tengok di depan. Kalau bagi laluan, beritahu bagi laluan. Kalau tidak, kasi terang sama saya bahawa saya tidak kasi laluan. Siapa yang berdiri kalau tidak nak ikut arahan saya, saya suruh keluar. Kasi jelas.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Yang di-Pertua: Nanti dulu. Duduk dulu dua-dua. Menteri duduk dulu. / *repeat again*. Menteri teruskan. Kalau Menteri boleh kasi laluan, kasi laluan. Kalau dia kata sebentar dulu, sebentar dulu. Jangan cakap sehingga saya panggil. Sila Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya Yang Berhormat Pasir Gudang membangkitkan mengenai perlindungan dan pematuhan standard bagi pelaut Malaysia...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Yang di-Pertua: Menteri, dia berdiri sekarang mahu mencelah fasal itu *Territorial Sea Act* yang disebut tadi. Adakah Yang Berhormat bagi laluan atau tidak?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya sudah bagi penerangan yang jelas.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Penjelasan ini mengelirukan, bukan jelas. Jelas mengelirukan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya tidak mahu soalan lagi fasal saya sudah bagi jelas.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Kenapa takut?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya Yang Berhormat Pasir Gudang membangkitkan mengenai perlindungan dan pematuhan standard bagi pelaut Malaysia. Berhubung isu yang dibangkitkan ini, kerajaan melalui Ordinan Perkapalan Saudagar telah memperuntukkan undang-undang bagi melindungi dan menjaga kebajikan pelaut dengan meratifikasikan konvensyen *Maritime Labour Convention 2006* mulai 2 Ogos 2013. Melalui perundangan ini, perkara seperti gaji minimum, umur minimum, jumlah waktu bekerja dan rehat pelaut dikawal selia bagi memastikan kebajikan pelaut terpelihara.

Bagi kes aduan pelaut, pihak Jabatan Laut mengambil tindakan siasatan melalui pemeriksaan *port flag state control* atas kapal tersebut. Seterusnya, semua pihak terlibat ialah pemilik, agen kapal pelaut dipanggil untuk menyelesaikan kes.

Bagi memastikan pengurusan pelaut dikawal, Jabatan Laut telah mewujudkan *Seafarer Management Centre* pada 30 Oktober 2015 bagi menjaga kebajikan pelaut, perkembangan kerjaya dan pencarian pekerjaan atas kapal.

Yang Berhormat Pasir Gudang juga turut membangkitkan mengenai kapal-kapal *for sea trial* di Singapura yang tidak dibenarkan dikendalikan oleh pelaut Malaysia. Untuk makluman Yang Berhormat Pasir Gudang, memandangkan *sea trial* ini dibuat di perairan tertentu di Singapura, Singapura boleh mengenakan syarat tertentu di dalam menjaga keselamatan pelayaran di Singapura. Ini kerana kapal tersebut belum didaftarkan. Perkara yang sama juga diambil di pelabuhan-pelabuhan utama di Malaysia yang mensyaratkan penggunaan malam tempatan.

Yang Berhormat Kota Melaka telah memohon pencerahan mengenai syarat-syarat pemilikan syarikat bagi pendaftaran kapal Malaysia. Bagi pendaftaran kapal di bawah pendaftaran tradisional, syarikat pemilikan kapal ialah individu yang warganegara Malaysia dan syarikat yang majoriti pegangan saham warganegara Malaysia iaitu sekurang-kurangnya 51 peratus warganegara Malaysia. Manakala bagi pendaftaran kapal di bawah pendaftaran antarabangsa pula, syarikat pemilikan ialah individu yang bukan warganegara Malaysia dan syarikat yang majoriti saham bukan warganegara Malaysia.

Yang Berhormat Kota Melaka juga telah membangkitkan keupayaan agensi untuk menampung peningkatan dalam kapal yang didaftarkan. Dalam hal ini, kementerian yakin dengan kemampuan Jabatan Laut Malaysia kerana pindaan turut bertujuan menambah baik proses dan tatacara pendaftaran supaya lebih efisien dan cepat. Pindaan juga membolehkan Ketua Pengarah Laut untuk melantik orang perseorangan atau organisasi dalam menjalankan beberapa fungsi pendaftaran kapal.

Yang Berhormat Kota Melaka juga telah bertanya sama ada penswastaan boleh diberikan kepada syarikat asing. Untuk makluman, penswastaan yang disebut dalam rang undang-undang ini hanya melibatkan penswastaan bagi aktiviti atau fungsi serta aset di bawah Jabatan Laut Malaysia. Penswastaan boleh dibida oleh syarikat asing tetapi kerajaan akan menetapkan syarat tertentu termasuk ekuiti pegangan syarikat. Dalam isu ini, dimaklumkan bahawa *Melaka Gateway* merupakan *private financing initiative*.

Seterusnya isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Sibu mengenai rang undang-undang ini tidak menyelesaikan isu harga barang tinggi di Sabah dan Sarawak dan cadangan...

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Tuan Yang di-Pertua...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: ...Tanan kapal akan membebaskan. Rang undang-undang ini tidak melibatkan...

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Menteri, penjelasan.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, ada seorang Yang Berhormat yang berdiri. Yang Berhormat Bayan Baru. Mahu kasi laluan?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih ya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Menteri, semalam saya ada tanya beberapa soalan tapi Yang Berhormat Menteri sudah *skip* lah soalan-soalan saya. Bolehkah saya tanya?

Saya tanya tentang polisi kabotaj. Adakah selepas penggantungan polisi kabotaj itu, harga barang di Sabah dan Sarawak telah menurun? Kedua adalah penswastaan fungsi Jabatan Laut Malaysia. Apakah aktiviti, fungsi dan aset yang mungkin diswastakan? Soalan ketiga adalah tentang masalah pendalaman atau *dredging* di *Penang Port*. Bilakah ia akan dilakukan oleh MMC seperti yang telah dijanjikan pada tahun 2010? Saya juga tanya tentang kapal *Equanimity* milik Jho Low, bilakah dia masuk ke perairan Malaysia dan telah *call to port*? Makna, tarikh bila dan *port* mana? Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Bayan Baru, nanti saya *take note* ya. Mengenai pertanyaan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Sibu, rang undang-undang ini tidak melibatkan isu harga barangan kerana ia melangkaui isu tambang kapal yang bukan satu-satu saja penyebab. Saya yakin kita sebelum ini pun telah menjawab bahawa kabotaj ini tidak merupakan faktor penentu harga barang. Kalau kita lihat, sebagai contoh, harga minyak turun, tapi harga barang pun tidak turun juga.

Jadi, ia tidak bergantung kepada sesuatu perkara. Isu ini dikendalikan oleh pelbagai agensi kerajaan.

Berhubung dengan caj tanan kapal, ia adalah satu kadar yang akan ditentukan dan saya sudah sebut bahawa ia paling minimum dan tidak akan membebankan kepada pemilik kapal.

Seterusnya, Yang Berhormat Sibu juga bertanyakan tentang apakah rang undang-undang ini bertentangan dengan Ordinan Sungai Sarawak. Ini tidak benar ya. Rang undang-undang ini tidak mengambil alih sebarang hak dan kuasa kerajaan negeri seperti mana yang termaktub dalam Perlembagaan Persekutuan. Rang undang-undang ini juga telah disemak dan didapati teratur oleh Jabatan Peguam Negara.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Yang Berhormat, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya nak minta pengesahan daripada Yang Berhormat. Tadi Yang Berhormat ada mengatakan kepada Yang Berhormat Sibu bahawa itu adalah tidak benar. Jadi, saya nak bagi satu *case study*. Jika satu *vessel 'A'* telah pun *granted approval from the state government*, akan tetapi dalam rang undang-undang ini di mana pihak penguasa *do not want to grant license to that vessel 'A', then* bukankah ini akan bercanggah dengan *decision that is made by state government?* Itu nombor satu.

■1450

Kedua, sebelum kita makan tengah hari tadi, Yang Berhormat ada menjawab soalan saya. Saya berterima kasih kepada Yang Berhormat. Yang Berhormat ada katakan bahawa pelabuhan di Sarawak, Senari ini adalah di bawah penguat kuasa negeri Sarawak dan juga pihak kastam tidak ada kena mengena dengan kementerian Yang Berhormat. Itu saya setuju. Akan tetapi, kita tahu bahawa *from this RUU, is going to introduce a liberalization and globalization for the shipping industry. Is our Sarawak Port ready? We are not ready*, dengan izin. Jadi saya berpendapat bahawa kita perlu bersedia dahulu dengan infrastruktur di Sarawak sebelum RUU ini dipinda dan juga tadi Yang Berhormat Menteri ada katakan bahawa konsultasi *already been made with the respected party* iaitu *state government* tetapi tidak ada maklum balas.

The common sense telling us that kenapa tiada maklum balas? Adakah kerana ada benda-benda yang tidak dipersetujui, oleh itu sampai sekarang tiada maklum balas? *The last one*, kalau kita baca pindaan RUU ini, ia membawa tajuk bahawa untuk memperluaskan peruntukan tertentu ordinan itu ke negeri Sabah dan Sarawak. *So it is clearly – you will affect our state, you will affect the power that belongs to the state*, dengan izin. Dalam pindaan utama ini, *amendment on the principal act on this* pindaan adalah dalam bahasa Inggeris. *Why is it in bahasa Inggeris? Because everyone here knows English is the official language in Sarawak and* pindaan ini akan menjejaskan kuasa yang ada kepada *the state government*.

Jadi saya harap Yang Berhormat Menteri boleh menjawab soalan ini *and* itu sahaja. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Untuk makluman Yang Berhormat Stampin, saya hendak jelaskan. Walaupun rang undang-undang ini diluluskan di Dewan Rakyat tetapi sekiranya kerajaan negeri tidak terima, ia tidak akan dikuatkuasakan di negeri Sarawak atau Sabah kerana kita telah ada *precedent*. Macam sebagai contoh, ada dua akta yang telah diluluskan iaitu Akta Perkapalan Saudagar (Pindaan dan Peluasan) 2010 telah diluluskan di Parlimen tetapi Kerajaan Negeri Sarawak tidak terima. So kita tidak kuatkuasakan di Sabah dan Sarawak. Ada dua akta yang walaupun lulus di Parlimen tetapi tidak dikuatkuasakan di Sabah dan Sarawak.

Jadi kalau kita hendak tunggu konsultasi, *it would take so long. So that is why* kita di sini kita *proceed*. Jadi tidak timbul mengenai mengambil hak kerana kita menghormati hak Sabah dan Sarawak.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Boleh Menteri?

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

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Apa yang diberitahu oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi pada hari ini adalah bahawa pihak Kerajaan Persekutuan dan kementerian belum lagi dapat maklum balas daripada kerajaan negeri dan kita sudah membentangkan rang undang-undang ini dalam Dewan ini sebelum kita

mendapat *consent* daripada kerajaan negeri. Bukankah ini *'Putting the cart before the horse?'*. Kita belum dapat kebenaran atau *consent* daripada kerajaan negeri dan kalau kerajaan negeri tidak setuju atas pindaan ini, bukankah kita buang masa di sini untuk membahaskan satu rang undang-undang yang tidak dipersetujui oleh kerajaan negeri atau Kerajaan Persekutuan akan *bulldoze the whole act, proceed upon the state government*. Bolehkah minta penjelasan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Bandar Kuching, kita sudah buat konsultasi cuma konsultasi itu agak lambat kerana berlaku penundaan beberapa kali. Walau bagaimanapun, ia seperti saya sebutkan tadi bahawa kita menghormati. Sebab itu sekiranya Kerajaan Negeri Sarawak tidak setuju, ia tidak akan dikuatkuasakan di negeri Sarawak dan benda ini saya telah maklumkan. Ada dua akta sebelum ini pun tidak dikuatkuasakan, hanya dikuatkuasakan di Semenanjung. Jadi ini jelas, ya.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Yang Berhormat, sikit lagi. Yang Berhormat Stampin. Sikit, *just a bit*. Boleh ya?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: *I think enough* lah.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: *Just give me one minute, can? One minute*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. So secara kesimpulannya, *what are you saying is that* Yang Berhormat Menteri, dengan izin, *you rampas kuasa kita dahulu, only then you decide whether to act upon it or not. Is a very dangerous precedent*. Walaupun ada *precedent* bahawa *the state government does not agree, then therefore you do not pass the act*, tetapi pada hal ini, *you already rampas our kuasa. If you want to force it down our throat, you can. That is the issue*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Itu tidak betul. Kalau rampas ini langsung tidak ada konsultasi. Saya sudah bercakap lebih awal tadi, kita sudah buat konsultasi.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Tiada persetujuan. *So, it is rampas*.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Bukan tidak ada persetujuan, belum ada maklum balas sahaja dan setiap yang kita buat ini kita telah mengambil kira semua perkaralah.

Seterusnya mengenai yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kelana Jaya. Adakah rang undang-undang ini untuk membolehkan kapal China melalui perairan Malaysia dengan senang? Ini tidak benar dakwaan tersebut kerana Malaysia mengamalkan dasar perairan terbuka di mana kapal-kapal daripada mana-mana negara pun boleh melalui perairan Malaysia, tertakluk kepada undang-undang negara.

Seterusnya, ini Yang Berhormat Sibul juga ada bertanya...

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Penjelasan. Tuan Yang di-Pertua. Boleh Yang Berhormat Menteri?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sekejap ya, sekejap.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Sebab saya tanya empat kah lima soalan. Jawab satu sahaja.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Eh! Ada, ada. Kejam, kejam. Okey, Yang Berhormat Kelana Jaya juga bertanyakan mengenai kapal-kapal perlu didaftarkan untuk masuk dan belayar dalam perairan Malaysia. Semua kapal yang beroperasi untuk tujuan berdagang perlu didaftarkan dengan mana-mana pihak berkuasa pendaftaran kapal di dunia. Ini bagi memastikan keselamatan dan keadaan layak layar ataupun *seaworthiness*. Oleh yang demikian, bagi tujuan pelayaran di seluruh dunia walau dalam pelayaran transit di Selat Melaka dan Malaysia, kapal-kapal ini perlu didaftarkan. Maknanya didaftarkan *as long as it's registered in any path in the world*.

Seterusnya, Yang Berhormat Sibul bertanya mengapa lesen kapal bot tidak diberi kuasa kepada pihak negeri. Buat masa ini, pelesenan bot kapal di Sabah dan Sarawak di bawah 15 *net tonnage* boleh dilaksanakan oleh kerajaan negeri, *below fifteen net tonnage*. Di Sabah, pelesenan dibuat oleh Jabatan Pelabuhan dan Dermaga. Walau bagaimanapun, di Sarawak, pelesenan dibuat oleh Jabatan Laut, namun hasil diserahkan oleh kerajaan negeri. Ini merupakan persetujuan yang telah dicapai dengan kerajaan kedua-dua. Pelesenan kapal 15 *net tonnage* di bawah adalah di bawah *lease* bersama oleh kerajaan negeri dan Kerajaan Malaysia.

Seterusnya yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kelana Jaya. Mengapakah pindaan seksyen 10A memberi kuasa kepada Pengarah Laut yang begitu besar. Penswastaaan hanya tertakluk kepada aktiviti dan fungsi aset yang ditadbir oleh Jabatan Laut Malaysia sahaja. Penswastaaan akan melalui proses yang diselaraskan oleh

UKAS ataupun Unit Kerjasama Awam Swasta, EPU dan ini biasanya akan dibawa ke peringkat Menteri.

Mengenai senarai yang akan diberi iaitu senarai yang diswastakan, saya akan beri secara bertulislah.

■1500

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Yang Berhormat Menteri, boleh? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya spesifik bertanya tentang Kuala Linggi International Port. Adakah dia di bawah Port Authority Melaka ataupun akan diberi kuasa sepenuhnya kepada *Director of Marine*? Terima kasih.

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Yang Berhormat Menteri, ya Kota Melaka. Tuan Yang di-Pertua? Tuan Yang di-Pertua, izinkan?

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Terima kasih. Yang Berhormat Menteri, tentang Melaka Gateway yang dilaporkan satu pulau taman laut akan dimajukan oleh pihak-pihak syarikat negara China untuk menjalankan bukan hanya untuk *refill* tetapi untuk *ship repairing*, *ship building* dan *maintenance*. Adakah ini bermakna bahawa dibenarkan syarikat daripada luar negara untuk *manage* pelabuhan di negara kita? Adakah dengan rang undang-undang ini jika diluluskan termasuk dengan penswastaan supaya mereka boleh uruskan pentadbiran, dia punya port dengan cara mereka tanpa melibatkan Kerajaan Malaysia. Bolehkah ini dikatakan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Pertama, seperti yang ditanya oleh Yang Berhormat Kelana Jaya mengenai Kuala Linggi. Kuala Linggi di bawah had pelabuhan yang dikawal selia oleh Jabatan Laut. Perkara ini berlaku pada beberapa pelabuhan lain seperti Kerteh Port. Mengenai urusan penswastaan ini, kita mempunyai kawal selia oleh Jabatan Laut dan Lembaga Authority. Jadi biasanya syarikat-syarikat ini akan mempunyai 51 peratus pemilikan ekuiti oleh warga tempatan. Jadi soal pengurusan itu, kita ada kawalan daripada Jabatan Laut ataupun Lembaga Authority.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Penjelasan Yang Berhormat Menteri. Minta...

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Yang Berhormat Menteri, sedikit tambahan lagi.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: *You go first.*

Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]: Okey. Tadi Yang Berhormat Menteri katakan tentang ekuiti iaitu 51 peratus perlu dipegang oleh rakyat tempatan. Akan tetapi dalam laporan itu iaitu pulau-pulau taman laut itu bukan hanya dibangunkan tetapi juga akan di *manage* atau diurus semua oleh syarikat negara China ini iaitu *to manage* pelabuhan itu, semua perkhidmatan atau *service* yang akan di *render*, semua di bawah mereka. Adakah itu termasuk kita tidak dapat mengawal tentang kegiatan atau semua di pelabuhan itu? *Are we out of our control* untuk itu. Satu persoalan selalu dikatakan, adakah pelabuhan itu satu hari akan dijadikan "*military for multipurpose*". Sebab itu kita hendak tahu jika *we totally out of reach, cannot control it*, mungkin pelabuhan itu satu hari akan dijadikan satu *military base* untuk negara asing. Oleh sebab itu ingin dapatkan penjelasan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Kota Melaka, selagi ia dalam negara Malaysia, semua tertakluk kepada undang-undang negara Malaysia dan peraturan-peraturan itu semua peraturan yang Kerajaan Malaysia tentukan. Pelabur-pelabur tidak boleh sesuka hati membuat sesuatu dalam operasi. Untuk Melaka Gateway, ia berada dalam had pelabuhan Melaka yang dikawal selia oleh Lembaga Pelabuhan Melaka. Semua operasi ini dikawal oleh Lembaga Pelabuhan Melaka walaupun pembangunan dibuat oleh syarikat. Jelas ya?

Okey, seterusnya saya hendak sambung...

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Yang Berhormat Menteri, boleh? Penjelasan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sudah banyak, Yang Berhormat.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Bukan. Ini tersangat penting. Kalau boleh, Tuan Yang di-Pertua. Ini projek RM50 bilion. *I think*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kuala Linggi, kalau Yang Berhormat Menteri kata Kuala Linggi International Port ini sekarang di bawah *Director of Marine* kerana dia tidak ada *port authority* dan bukannya di bawah Melaka Port. Projek ini RM50 bilion dan telah *di-report* di dalam *Asian Wall Street*

Journal dan banyak lagi *Bloomberg* semua kata *this is supposed to be the Singapore port killer* akan menghapuskan *business* di Singapura.

Saya hendak tanya Yang Berhormat Menteri. Kalau undang-undang ini dilepaskan, kita bagi RM50 bilion punya projek, di bawah 10A(2). Saya baca. *"The Director of Marine may issue a license to any person to provide service undertakings or port undertakings under this ordinance"*. Kuasa ini terlalu besar untuk projek RM50 bilion ini. Jadi saya minta Yang Berhormat Menteri, boleh atau tidak. Saya faham ada klausa (3) Saya baca. *'Board, before exercising its power under subsection 2, Director of Marine should prepare and submit to the Minister a service plan for his approval'*. Maksudnya dua orang. Satu *Director of Marine recommend*, satu lagi *approve* iaitu *Minister* untuk port RM50 bilion *investment*. Ini tidak boleh diterima di Dewan yang mulia ini. *At least you must have a port authority committee*. Kalau tidak, saya *recommend*. Saya hendak tanya Yang Berhormat Menteri. Setuju atau tidak masukkan Kuala Linggi International Port di bawah kawalan Port Authority Melaka. *RM50 billion project, you cannot let this go on two persons*.

If we pass this law pada hari ini tanpa pindaan ini ataupun *undertaking* daripada Yang Berhormat Menteri untuk bagi kuasa penuh kepada Port Authority Melaka, ini akan memalukan kita di Dewan ini di mana kita habis kuasa-kuasa kita dan terus bagi kepada dua orang.

Yang Berhormat Menteri dan *Director of Marine*. Ini tidak boleh. Saya minta pandangan Yang Berhormat Menteri sama ada setuju atau tidak Kuala Linggi *must be put into the Port Authority of Melaka*. Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sudah jawab pun, Yang Berhormat bahawa dia bukan kuasa Ketua Pengarah sahaja dan Kuala Linggi ini merupakan *private initiative*. Penswastaaan yang dirujuk dalam rang undang-undang ini hanya fungsi atau aset di bawah Jabatan Laut. Jadi dia di bawah kawalan kementerian.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Yang Berhormat Menteri maaf, Tuan Yang di-Pertua. Dia baca terus terang dia kata kuasa memberi lesen *for service undertaking*. Jual minyak, *storage of silo, storage* semua. Saya faham. Saya baca terus terang. *Service undertaking*. Tidak akan *service port authority*.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, Yang Berhormat. Rang undang-undang ini tidak melibatkan *private initiative*. Rang undang-undang ini hanya melibatkan aset Jabatan Laut. So tidak ada kena mengena dengan rang undang-undang ini.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Saya rasa tidak, Yang Berhormat Menteri. Kalau kita baca ini. *Sorry ya. Okey, for the sake of argument*, Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya hendak sambunglah. *Enough* lah Yang Berhormat.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: *Not enough. This is RM50 billion*, bukannya RM100 juta punya port ini, Yang Berhormat.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Kalau boleh saya minta Yang Berhormat Menteri bagi penjelasan bertulis, *to clear cut*. So *that* kita boleh bawa isu ini kepada semua surat khabar – *the media* lah in *particular business news need to understand the implication*. Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey, saya akan bagi jawapan bertulis.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Menteri. Yang Berhormat Menteri, saya hendak.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Yang Berhormat Menteri, saya hendak mencelah sedikit boleh tak?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik sebab hendak sentuh sedikit pasal *Kuala Linggi International Port* ini. Sefaham saya, mungkin saya silap. Dia bukan RM50 bilion seperti dilaporkan oleh *Wall Street Journal* ini. Itu satu. Kedua, dia *meaning to serve oil and gas* dan jumlah dalam RM12 bilion. Jumlah besar macam ini tidak akan kita lawan dengan Singapura. Pelepas dengan Tuas jauh lebih besar. Jadi saya ingat Yang Berhormat

Kelana Jaya tadi saya ada *confused* sikit. *It's not really a RM50 billion port. It's only a RM12 billion port. In interview as always for RM4 billion. It's not really a big big port.* Jadi saya hendak betulkan ini sedikit kalau bolehlah. Kalau saya salah, betulkan. Terima kasih.

■1510

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Tuan Yang di-Pertua, boleh saya...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua: Menteri duduk dulu.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya hendak sambung, saya hendak sambung.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Okey, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: *Can both of you sit down first.*

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya...

Tuan Yang di-Pertua: Menteri, Menteri, duduk dulu Menteri. Berbahas tidak semestinya *opinion* kita itu yang tuntas. Jawapan daripada Menteri tidak semestinya memenuhi semua hasrat orang yang bertanya. So kalau ada satu isu yang sudah dijawab, *don't prolong it.* Jangan sebut berulang-ulang kerana saya mendengar, saya terpaksa jalankan peraturan mesyuarat. Sila Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya, saya hendak menyentuh mengenai penswastaan *stevedoring* di *Kuching Port* oleh Yang Berhormat Bandar Kuching. Untuk makluman, Pelabuhan Kuching ialah agensi kerajaan negeri dan sebarang penswastaan di pelabuhan tersebut ditentukan oleh pihak berkuasa negeri. Kementerian tidak terlibat di dalam sebarang keputusan mengenainya. Jadi *it's under the state.*

Seterusnya Yang Berhormat Bandar Kuching...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Minta penjelasan. Terima kasih Yang Berhormat, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kalau Yang Berhormat merujuk kepada fasal 6, rang undang-undang ini, di mana di bawah 10A(2); *"The Director of Marine may issue a license to any person to provide service undertakings or port undertakings under this ordinance"*.

Kalau kita merujuk kepada definisi *such clause* di mana *port undertakings* adalah *means the operation and maintenance of the port and include port related activities at the port which is under the authority of the Director of Marine.* Maka selepas kelulusan rang undang-undang ini, perkhidmatan *stevedoring* akan juga dikuasai oleh *Director of Marine* kerana ia merupakan satu perkhidmatan *in service of the port, a related service of the port, a port related activities at the port.* Bolehkah Menteri memberikan sedikit penjelasan atas ini.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya, itu port yang di bawah Persekutuan. Akan tetapi kita ada perjanjian dengan Sabah dan Sarawak yang mana *port-port* ini adalah di bawah kuasa kerajaan negeri. Apabila kuasa kerajaan negeri, kita tidak *encroach.* Jadi *port-port* di Sabah dan Sarawak tidak terpakai melainkan Bintulu.

Seterusnya Yang Berhormat Bandar Kuching juga membangkitkan perkara *Ships Classification Malaysia* yang tidak diiktiraf di luar negara. Untuk makluman, *Ships Classification Malaysia* merupakan badan klasifikasi kapal yang diiktiraf sebagai *recognize organization* oleh Jabatan Laut Malaysia untuk melaksanakan perkhidmatan, keselamatan kapal bagi kapal-kapal pendaftaran Malaysia. Namun pemilik kapal Malaysia boleh juga mengelaskan kapal-kapal mereka dengan lain-lain badan klasifikasi kapal yang diiktiraf oleh Jabatan Laut dan terpulang kepada negara-negara lain untuk mengiktiraf *Ships Classification Malaysia* seperti mana Malaysia hanya mengiktiraf 11 sahaja *Ships Classification Society.*

Seterusnya Yang Berhormat Bandar Kuching membangkitkan mengenai projek pengerukan Sungai Sarawak.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Minta penjelasan atas itu *Ships Classification Malaysia.* Banyak negara tidak mengiktiraf MSC punya klasifikasi kerana *standard classification* atau *procedure classification* ini tidak *up to standard.*

Oleh itu, kalau kita hendak memperkembangkan industri perkapalan kita, kerajaan mesti ada satu rangka, cadangan, rancangan untuk memperhebatkan atau mempertingkatkan standard yang dipakai atau prosedur yang diguna pakai oleh Malaysian Ships Classification Sdn. Bhd. yang dikuasai atau dilantik oleh Kerajaan

Malaysia sebagai *the only ship classification body*. Takkan kita hendak biarkan mereka untuk buat apa-apa sahaja. Bagaimana kita nak, boleh memperkembangkan industri perkapalan kita kalau kerajaan mengambil satu *attitude* atau pemikiran bahawa biarkan mereka buat apa-apa sahaja kerana ini satu-satunya, *the only ship classification in Malaysia*.

Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri beri sedikit penjelasan tentang apa rancangan yang kementerian ada terhadap *Ships Classification Malaysia* itu.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Memang kita senantiasa meningkatkan mutu perkhidmatan dan kualiti industri perkapalan tetapi macam Malaysia kita hanya *recognize* sebelas di seluruh dunia dan terpulang kepada negara-negara untuk *recognize* masing-masing. Akan tetapi yang jelas *Ship Classification Malaysia* ini telah di *recognize* sebagai badan yang berwibawa.

Seterusnya mengenai pengerukan Sungai Sarawak. Kos projek asal ialah RM360 juta dan melalui *value management lab*, ianya ditingkatkan kepada RM459 juta sebab perubahan-perubahan skop. Kementerian tidak terlibat mengenai caj *channel recovery* yang didakwa yang dikenakan oleh Pelabuhan Kuching kerana ia di bawah kawalan kerajaan negeri.

Seterusnya Yang Berhormat Bandar Kuching juga menyentuh apakah manfaat yang dapat melalui penswastaaan pelabuhan. Rang undang-undang ini menyentuh penswastaaan aktiviti, fungsi yang di bawah aset di bawah Jabatan Laut Malaysia sahaja. Penswastaaan perkhidmatan *stevedore* di Kuching Port adalah di bawah kawal selia Lembaga Pelabuhan Kuching yang saya sebutkan bawah *state*.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Minta penjelasan mengenai pengerukan muara Sungai Sarawak. Apa yang saya terima jawapan adalah, peruntukan sejumlah RM630 juta telah diperuntukkan untuk projek ini. Akan tetapi oleh kerana ada *revaluation of the project* yang dinaikkan kepada anggaran dinilai kepada RM460 juta. Maka soalan saya adalah, yang tambahan RM100 juta kos projek yang tambahan itu, adakah peruntukan telah diperuntukkan untuk kos tambahan atau masih di dalam pertimbangan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya, di dalam kos peruntukan itu kerana telah berlaku perubahan skop.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Itu kos tambahan. Duit sudah diperuntukkan, dana sudah diperuntukkan atau masih dalam perbincangan atau dalam pertimbangan kerajaan kerana hanya RM360 juta.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Sekarang masih dalam pertimbangan kerajaan, belum ada, *the budget still the old budget, RM360 million is still the old budget*.

Okey seterusnya, Yang Berhormat Bandar Kuching juga membangkitkan mengenai pelesenan *shipping and forwarding agent*. Pelesenan ke atas agen ini tidak dikeluarkan oleh kementerian. Maka perkara ini juga tidak disentuh dalam rang undang-undang ini.

Seterusnya Yang Berhormat Rasah...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Tuan Yang di-Pertua, Timbalan Menteri, lesen ini dikeluarkan oleh siapa? Kerana ini *shipping and forwarding agent*. Kalau bukan dikeluarkan oleh Kementerian Pengangkutan, dikeluarkan oleh siapa? Boleh saya minta penjelasan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Saya bagi jawapan bertulislah.

■1520

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Jangan, di sini boleh bagi jawapan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: *Not under* kementerian.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: *Shipping forwarding agent not under* Kementerian Pengangkutan? Ini peliklah ini. Saya pun tidak faham apa Kementerian Pengangkutan buat. Bukankah ini hal pengangkutan kan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Tidak, tidak. Ini mungkin kementerian lain. KPDNKK mungkin.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: KPDNKK.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seterusnya untuk menyentuh Yang Berhormat Rasah mengenai keupayaan penguatkuasaan terhadap keselamatan kapal. Penguatkuasaan keselamatan kapal dibuat melalui *regime dan procedure port* dan *flat state control* oleh Jabatan Laut Malaysia yang berupaya untuk melaksanakan tugas-tugas ini dengan kepakaran dan kemahiran teknikal yang ada.

Seterusnya mengenai fi. Adakah fi tanan tahunan kapal dikenakan pada waktu terdahulu? Untuk makluman, caj tanan tahunan adalah caj baru yang diperkenalkan di bawah rang undang-undang ini. Oleh itu, tidak ada perbandingan yang boleh dibuat.

Seterusnya Yang Berhormat Rasah juga membangkitkan isu kedaulatan negara dan keperluan penguat kuasa ekoran pembangunan Melaka Getaway. Isu *security* dan kedaulatan negara ditangani secara bersama oleh Agensi Penguatkuasaan Malaysia dan bukan oleh Jabatan Laut. Saya rasa setakat itu sahaja Yang Berhormat.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, Yang Berhormat Timbalan Menteri. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih. Yang Berhormat Timbalan Menteri, *you overlooked my question* mungkin dia tidak jawab. Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Mengenai penswastan saya sudah sebut secara menyeluruh dan polisi kabotaj harga pun saya sudah sebut dan mengambil satu tahun untuk membuat analisa tetapi seperti saya sudah sebutkan awal walaupun dengan jawapan-jawapan tahun lepas mengenai kabotaj tidak merupakan faktor penentu harga barangan.

Saya bagi contoh walaupun minyak turun tetapi harga pun tidak turun. Akan tetapi kemungkinan ia akan memberi kesan lain apabila pengecualian kabotaj dilaksanakan kerana industri perkapalan di Sabah dan Sarawak industri tempatan mungkin akan sedikit terjejas kerana memberi peluang kepada kapal-kapal asing untuk memberikan perkhidmatan. Jadi yang lain saya akan menjawab secara bertulis.

Tuan Wong Tien Fatt @ Wong Nyuk Foh [Sandakan]: Tuan Yang di-Pertua, minta peluang. Yang Berhormat Timbalan Menteri, tentang *cabotage policy* ini kita sudah maklum kepada polisi di Sabah telah dikecualikan pada *1st July* tahun ini. Jadi kalau yang kita ikhlas mahu membantu Sabah dikecualikan ini *cabotage policy* mengapa ini permintaan rang undang-undang ini tidak ada satu syarat yang boleh menunjukkan ini *cabotage policy* yang dikecualikan.

Tentang ini sekarang semua undang-undang ini masih mengehendkan bagaimana *foreign shipment* boleh bagaimana *download and upload* barangan di pelabuhan masing-masing di Sabah dan Semenanjung di sini. Saya tidak faham. Kita pun menunggu-nunggu hari tunggu fikir ini undang-undang adalah khasnya kepada *cabotage policy* tetapi tentang satu syarat pun tidak ada. Mengapa ini?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Sandakan, *cabotage policy we have addressed earlier*. Kita sudah selesaikan kerana permintaan oleh Ahli Yang Berhormat ialah supaya *cabotage policy* ini tidak diguna pakai di Sabah dan Sarawak. Oleh sebab itu kita bagi pengecualian untuk Sabah dan Sarawak dan benda itu *we have done our job*.

Jadi rang undang-undang ini adalah mengenai rejim pendaftaran dan penswastan dan perkara-perkara yang tidak berkaitan dengan kabotaj. Jadi saya tidak perlu jawab soalan Yang Berhormat.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, saya *last*, sedikit sahaja Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Jadi saya hendak menutup, Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Timbalan Menteri sedikit, Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: *No, no*.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Saya cuma hendak dapatkan jawapan bertulis, Yang Berhormat Timbalan Menteri. Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri bagi dalam sesi ini sebab dahulu saya ada *experience* dengan Yang Berhormat Timbalan Menteri dan mungkin Yang Berhormat Timbalan Menteri terlupa soalan bertulis. Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri bagi *undertaking* dalam sesi ini? Terima kasih, dua soalan saya. Terima kasih. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey. *I'll take the undertaking*. Tuan Yang di-Pertua, bagi pihak kementerian saya sekali lagi mengucapkan terima kasih kepada Ahli-

ahli Yang Berhormat yang telah membahaskan isu-isu berkaitan dengan Kementerian Pengangkutan dan saranan yang dikemukakan saya dan seluruh warga Kementerian Pengangkutan akan terus komited dan beriltizam untuk memastikan sistem pengangkutan pelbagai mod yang cekap, bersepadu, selamat, mampan dan mesra pengguna di negara ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah 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 10 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 Pengajian Tinggi (Datuk Dr. Yap Kain Ching @ Mary Yap Ken Jin) dan diluluskan]

RANG UNDANG-UNDANG AGENSI KAWALAN SEMPADAN MALAYSIA 2017

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

3.29 ptg.

Menteri Dalam Negeri [Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu bahawa Rang Undang-undang Agensi Kawalan Sempadan Malaysia 2017 dibaca kali yang kedua sekarang.

■1530

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini diwujudkan bagi memperkemas tindakan kawalan dan penguatkuasaan terhadap aktiviti-aktiviti yang menyalahi undang-undang di sempadan darat negara. Melalui rang undang-undang ini, satu agensi khusus dikenali sebagai Agensi Kawalan Sempadan Malaysia atau ringkasnya AKSEM diwujudkan bagi mengawal kegiatan penyeludupan atau aktiviti-aktiviti lain yang menyalahi undang-undang di sempadan darat negara. Pewujudan AKSEM akan dapat memperkukuhkan aktiviti kawalan dan penguatkuasaan yang dilaksanakan di sempadan darat negara melalui punca kuasa yang khusus bagi memastikan tindakan membanteras aktiviti yang menyalahi undang-undang dapat dilaksanakan secara lebih efektif.

Kerajaan memandang serius terhadap aktiviti penyeludupan dan aktiviti-aktiviti lain yang menyalahi undang-undang seperti kemasukan pendatang asing tanpa izin (PATI) serta pemerdagangan manusia kerana bukan sahaja memberi kesan terhadap keselamatan negara tetapi juga boleh menjejaskan imej negara di peringkat antarabangsa. Aktiviti penyeludupan juga menyebabkan berlakunya ketirisan hasil negara ekoran penyeludupan barangan bersubsidi oleh pihak yang tidak bertanggungjawab.

Tuan Yang di-Pertua, sempadan laut dan darat Malaysia yang luas merupakan antara cabaran utama kepada agensi-agensi penguatkuasaan dalam mengurus keselamatan sempadan. Senario penyeludupan pada hari ini berbeza berbanding pada masa dahulu disebabkan kesan daripada arus globalisasi dan dunia tanpa sempadan. Perkembangan teknologi komunikasi dan maklumat misalnya menyebabkan aktiviti penyeludupan dan jenayah rentas sempadan menjadi semakin kompleks. Penjenayah menjadi semakin licik dengan kegiatan jenayah yang terancang dan menggunakan pelbagai medium bagi mengelak daripada dikesan oleh pihak berkuasa. Pada masa yang