



**DEWAN NEGARA
PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KETIGA
MESYUARAT KEDUA**

Bil.18

Selasa

30 Julai 2024

K A N D U N G A N

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN	(Halaman 1)
RANG UNDANG-UNDANG:	
Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024	(Halaman 35)
Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024	(Halaman 72)

AHLI HADIR

1. Yang Berhormat Dato Awang Beme bin Awang Ali Basah [Tuan Yang di-Pertua]
2. “ Datuk Nur Jazlan bin Tan Sri Mohamed [Timbalan Tuan Yang di-Pertua]
3. “ Datuk Seri Amir Hamzah Azizan [Menteri Kewangan II]
4. “ Puan Hajah Fuziah binti Salleh [Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup]
5. “ Puan Saraswathy a/p Kandasami [Timbalan Menteri Perpaduan Negara]
6. “ Dr. Zulkifli bin Hasan [Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama)]
7. “ Dato' Sri Ti Lian Ker
8. “ Tuan Ir. Md Nasir bin Hashim
9. “ Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai
10. “ Datuk Razali bin Idris
11. “ Puan Rita Sarimah anak Patrick Insol
12. “ Tuan Manolan bin Mohamad
13. “ Puan Susan Chemerai Anding
14. “ Dato' (Dr.) Arman Azha Abu Hanifah
15. “ Datin Ros Suryati binti Alang
16. “ Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa
17. “ Dato' Dr. Nelson a/l Renganathan
18. “ Datuk Dr. Haji Azhar bin Ahmad
19. “ Tan Sri Dato' Low Kian Chuan
20. “ Prof. Tan Sri Datuk Dr. Haji Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah
21. “ Datuk Seri Prof. Emeritus Dr. Awang bin Sariyan
22. “ Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli
23. “ Dato' Sivaraj a/l Chandran
24. “ Tuan Mohd Hasbie bin Muda
25. “ Tuan Abun Sui Anyit
26. “ Tuan Roderick Wong Siew Lead
27. “ Puan Noorita binti Sual
28. “ Puan Anna Bell @ Suzieana binti Perian
29. “ Datuk Nelson W Angang
30. “ Tuan Pele Peter Tinggom
31. “ Dato' Setia Salehuddin bin Saidin
32. “ Dato' Haji Husain bin Awang (Terengganu)
33. “ Tuan Haji Hussin bin Ismail. (Terengganu)

AHLI HADIR (samb/-)

34. Yang Berhormat Datuk Haji Aziz bin Ariffin
35. “ Tuan Seruandi bin Saad (Perlis)
36. “ Dato' Kesavadas a/l A. Achyuthan Nair (Negeri Sembilan)
37. “ Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah (Negeri Sembilan)
38. “ Dr. Hajah Wan Martina binti Wan Yusoff (Kelantan)
39. “ Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz (Kelantan)
40. “ Dato' Shamsuddin bin Haji Abd Ghaffar (Perak)
41. “ Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof (Perak)
42. “ Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris (Kedah)
43. “ Tuan Musoddak bin Ahmad (Kedah)
44. “ Dato' Ajis bin Sitin (Pahang)
45. “ Dato' Juhanis binti Abd Aziz (Pahang)
46. “ Datuk Lim Pay Hen (Johor)
47. “ Dato' Abdul Halim bin Suleiman (Johor)
48. “ Datuk Bobbey Ah Fang Bin Suan (Sabah)
49. “ Datuk Noraini binti Idris (Sabah)
50. “ Datuk Wira Koh Nai Kwong
51. “ Datuk Haji Mustafa bin Musa (Melaka)
52. “ Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam (Pulau Pinang)
53. “ Tuan Amir bin Md Ghazali (Pulau Pinang)
54. “ Dato' Ahmad bin Dato' Sri Haji Ibrahim (Sarawak)
55. “ Tuan Michael Mujah Lihan (Sarawak)
56. “ Tuan Isaiah a/l D Jacob (Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur)
57. “ Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya (Wilayah Persekutuan Putrajaya)
58. “ Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman (Wilayah Persekutuan Labuan)

AHLI TIDAK HADIR

1. Yang Berhormat Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail [Menteri Dalam Negeri]
2. “ Tengku Datuk Seri Utama Zafrul bin Tengku Abdul Aziz [Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri]
3. “ Datuk Seri Diraja Dr. Zambry bin Abdul Kadir [Menteri Pengajian Tinggi]
4. “ Dato' Setia Dr. Haji Mohd Na'im bin Haji Mokhtar [Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama)]
5. “ Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh

**AHLI TIDAK HADIR
(BAWAH PERATURAN MESYUARAT 83)**

1. Yang Berhormat Dato' Sri Vell Paari a/l Tun Samy Vellu
2. “ Tuan Robert Lau Hui Yew

HADIR BERSAMA

1. Yang Berhormat Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Hassan [Menteri Luar Negeri] (Rembau)
2. “ Dato Sri Alexander Nanta Linggi [Menteri Kerja Raya] (Kapit)
3. “ Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad [Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam] (Setiawangsa)
4. “ Puan Hannah Yeoh Tseow Suan [Menteri Belia dan Sukan] (Segambut)
5. “ Dr. Zaliha binti Mustafa [Menteri di Jabatan Perdana Menteri] (Wilayah Persekutuan) (Sekijang)
6. “ Dato Sri Tiong King Sing [Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya] (Bintulu)
7. “ Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Timbalan Menteri Pengangkutan] (Limbang)
8. “ Tuan Chan Foong Hin [Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi] (Kota Kinabalu)
9. “ Dato' Sri Abdul Rahman bin Haji Mohamad [Timbalan Menteri Sumber Manusia] (Lipis)
10. “ Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah [Timbalan Menteri Dalam Negeri] (Lenggong)
11. “ Datuk Arthur Joseph Kurup [Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan] (Pensiangan)

MALAYSIA
DEWAN NEGARA
PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KETIGA
MESYUARAT KEDUA
Selasa, 30 Julai 2024

Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi

DOA

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN

Timbalan Yang di-Pertua: Dipersilakan pertanyaan pertama oleh Yang Berhormat Manolan bin Mohamad.

Tuan Manolan bin Mohamad: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua, selamat pagi. Ada pantun untuk Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan sahaja Yang Berhormat... *[Ketawa]*

Tuan Manolan bin Mohamad:

*Pergi menjala ikan kerutu,
Saya tahu ramai yang setuju;
Sebab itu soalan saya naik nombor satu.*

Terima kasih.

1. Tuan Manolan bin Mohamad minta Menteri Kerja Raya menyatakan, sama ada kerajaan bercadang untuk memperkenalkan had laju minimum untuk mengawal kesesakan di lebuh raya.

Timbalan Yang di-Pertua: Okey, Yang Berhormat Menteri... *[Ketawa]*

Menteri Kerja Raya [Dato Sri Alexander Nanta Linggi]: Selamat pagi Tuan Yang di-Pertua, selamat pagi semua, selamat pagi Yang Berhormat. Terlalu awal untuk saya menjawab pantun itu... *[Ketawa]* Okey, Tuan Yang di-Pertua saya ucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Senator Tuan Manolan bin Mohamad berhubung soalan sama ada kerajaan bercadang untuk memperkenalkan had laju minimum untuk mengawal kesesakan di lebuh raya.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat Senator, geometri lebuh raya direka bentuk berdasarkan kepada had laju 120 kilometer sejam atau 100 kilometer sejam dengan had laju

yang diwartakan adalah lebih rendah iaitu 110 kilometer sejam atau 80 ke-90 kilometer sejam.

Had laju reka bentuk ditentukan dengan mengambil kira aspek keselamatan dan jenis lebuhraya sama ada dikategorikan sebagai lebuhraya antara bandar atau *interurban* atau lebuhraya dalam bandar, dalam *urban* ya, seperti mana garis panduan yang diguna pakai oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia, selaras dengan piawaian antarabangsa.

Sebagai contoh, bagi lebuhraya antara bandar (*interurban*) seperti Lebuhraya Pantai Timur (LPT) ya, had laju reka bentuk adalah 120 kilometer sejam dengan had laju yang diwartakan adalah 110 kilometer sejam. Manakala bagi lebuhraya dalam bandar seperti Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP) had laju reka bentuk adalah 100 kilometer sejam dengan had laju yang diwartakan adalah hanya 90 kilometer sejam. Jadi setiap laluan lebuhraya adalah dipaparkan papan tanda had laju sebagaimana yang diwartakan yang mesti dipatuhi oleh pemandu.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat Senator juga, bagi lebuhraya dua lorong hala, pengguna yang memandu perlahan akan menggunakan lorong kiri manakala lorong kanan adalah untuk kenderaan yang mengikut had laju atau apabila memotong kenderaan lain. Faktor kesesakan yang berlaku ini turut berpunca disebabkan oleh peningkatan jumlah kenderaan sehingga melebihi kapasiti yang direka bentuk terutamanya pada waktu puncak atau musim perayaan.

Had laju kelajuan 110 kilometer sejam di lebuhraya antara bandar ataupun *interurban* dan 80 ke-90 kilometer sejam di lebuhraya dalam bandar pada masa ini adalah memadai dan bersesuaian dengan keadaan pemanduan di Malaysia. Jadi kerajaan sentiasa berusaha memastikan kualiti infrastruktur lebuhraya berada dalam keadaan terbaik demi manfaat semua. Lembaga Lebuhraya Malaysia (LLM) dan syarikat konsesi lebuhraya sentiasa melaksanakan kempen-kempen kesedaran di media sosial untuk memberikan pendedahan serta amalan terbaik sewaktu memandu.

Jadi di samping itu pengguna lebuhraya juga berperanan penting dalam membantu kelancaran trafik di ataupun ke destinasi pilihan mereka. Sikap dan gaya pemanduan, kondisi kenderaan dalam keadaan baik serta diselenggarakan mengikut jadual, pematuhan kepada peraturan dan undang-undang jalan raya yang ditetapkan, semua ini menyumbang ke arah perjalanan yang lebih lancar dan selamat di samping turut memberikan keselesaan kepada pengguna jalan raya yang lain. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Ada soalan tambahan?

Tuan Manolan bin Mohamad: Soalan tambahan Yang Berhormat Menteri. Soalan tambahan saya, adakah kerajaan bercadang untuk melaksanakan *smart lane* di Lebuhraya

Karak-Kuala Lumpur untuk mengurangkan kesesakan terutamanya pada hujung minggu menghala ke Kuala Lumpur. Terima kasih.

Dato Sri Alexander Nanta Linggi: Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat Senator, *smart lane* adalah merujuk kepada penggunaan bahu jalan raya atau lorong kecemasan secara terkawal untuk dijadikan sebagai lorong tambahan yang bertujuan untuk menambah kapasiti lebuh raya bagi menyuraikan aliran trafik semasa berlaku kesesakan atau kemalangan. Jadi selain faktor kesesakan, aspek yang perlu dipertimbangkan sebelum *smart lane* itu dibenarkan, diaktifkan di mana-mana bahagian di lebuh raya adalah kelebaran bahu jalan sedia ada dan faktor *geometric* jajaran lebuh raya itu yang terlibat.

Jadi *smart lane* ini dia tidak dapat dilaksanakan di Lebuhraya Kuala Lumpur-Karak kerana kelebaran bahu jalan atau lorong kecemasan yang tidak mencukupi di sana untuk dilalui oleh kenderaan dan laluan yang berselekeh serta berbukit di sepanjang lebuh raya berkenaan.

■1010

Jadi Yang Berhormat, untuk makluman Yang Berhormat juga, LLM dan syarikat konsesi ANIH Berhad telah merancang tindakan jangka pendek, sederhana dan panjang untuk mengatasi isu kesesakan di Lebuhraya Kuala Lumpur-Karak ini. Antara tindakan jangka pendek dan sederhana yang telah dilaksanakan adalah untuk melaksanakan penyaluran lorong iaitu *lane channelization* di beberapa buah lokasi di sepanjang lebuh raya antara di kilometer 64.3 berdekatan jalan susur persimpangan Mempaga, Lingkaran Tengah Utama (LTU) dan pusingan U di MRSM Bentong dan jalan susur ke Genting Highlands bagi mengurangkan konflik dan melancarkan pergerakan trafik.

Tuan Yang di-Pertua, jadi banyak lagilah maklumat-maklumat tentang ini. Mungkin terlalu panjang, izinkan saya hantar kepada Yang Berhormat secara bertulis. Terima kasih.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Soalan tambahan.

Tuan Abun Sui Anyit: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Baik. Saya jemput Senator Datuk Dr. Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah.

Tuan Musoddak bin Ahmad: Yang Berhormat...

Timbalan Yang di-Pertua: Menteri dah jawab panjang tadi. Jadi, kita cepatkan soalan. Bagi peluang kepada ramai lagi. Terima kasih.

Prof. Tan Sri Datuk Dr. Haji Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah: Terima kasih Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 2.

2. Prof. Tan Sri Datuk Dr. Haji Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah minta Perdana Menteri menyatakan:

- (a) jumlah kakitangan awam (berstatus tetap) terkini mengikut gred antara tahun 2020 sehingga 2023 dan tiga bulan pertama tahun 2024; dan
- (b) status terkini usaha kerajaan untuk pelarasan gaji baharu penjawat awam.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Wilayah Persekutuan) [Dr. Zaliha binti Mustafa]: *Bismillahi Rahmani Rahim.* Terima kasih Yang di-Pertua. Untuk makluman Yang Berhormat Senator, statistik penjawat awam lantikan tetap mengikut kumpulan perkhidmatan bagi tahun 2020 hingga 30 Mac 2024 secara ringkasnya adalah seperti berikut:

- (i) bagi Kumpulan Pengurusan Tertinggi, yang ini melibatkan pegawai di Gred JUSA C dan ke atas, bilangan terkini adalah 3,967 orang dengan julat pengisian tertinggi seramai 3,985 orang pada tahun 2020 dan pengisian terendah seramai 3,938 orang pada tahun 2022;
- (ii) bagi Kumpulan Pengurusan dan Profesional melibatkan pegawai Gred 41 hingga Gred 56, bilangan terkini adalah 563,634 orang dengan julat pengisian tertinggi adalah pada tahun ini dan pengisian terendah adalah seramai 526,172 orang pada tahun 2020; dan
- (iii) bagi Kumpulan Pelaksana pula melibatkan pegawai di Gred 40 dan ke bawah, bilangan terkini adalah 692,828 orang dengan julat pengisian tertinggi adalah seramai 702,679 orang pada tahun 2020 dan pengisian terendah adalah seramai 687,645 pada tahun 2022.

Jumlah pengisian kakitangan berstatus tetap ini di semua gred sehingga 30 Mac 2024 adalah seramai 1,260,429 orang. Walau bagaimanapun, data ini adalah terhad kepada status jawatan berwaran tetap sahaja. Sehubungan dengan itu, skim perkhidmatan Polis dan Tentera adalah tidak termasuk.

Mengenai pertanyaan Yang Berhormat iaitu tentang status terkini usaha kerajaan untuk pelarasan gaji baharu penjawat awam, adalah dimaklumkan bahawa kerajaan sudah memuktamadkan inisiatif penambahbaikan struktur gaji dan turut merangkumi pelarasan gaji penjawat awam. Secara dasarnya, pencen yang diterima oleh pesara dan penerima pencen akan turut diselaraskan mengikut seksyen 3, Akta Penyelarasan Pencen 1980 iaitu Akta 238. Seksyen ini memperuntukkan bahawa pencen atau elaun persaraan seseorang pegawai

boleh- hendaklah diselaraskan sekiranya terdapat semakan gaji kepada pegawai awam yang sedang berkhidmat.

Beberapa pengumuman penting hasil daripada kajian Sistem Saraan Perkhidmatan Awam (SSPA) ini dijangka akan diumumkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri pada Majlis Amanat Perdana Menteri- Majlis Amanat Perdana Perkhidmatan Awam Ke-19 (MAPPA), *insya-Allah* pada Ogos ini Yang Berhormat, di PICC dan saya mohon supaya semua bersabar menanti pengumuman ini. Jabatan Perkhidmatan Awam akan mengeluarkan Pekeliling Perkhidmatan berkenaan dengan pelaksanaan SSPA ini yang akan menjelaskan mekanisme penyelarasan gaji dengan cara terperinci.

Penjawat awam jangan risau tentang pengiraan gaji baharu ini. Ini adalah kerana pihak JPA akan juga melakukan *outreach program*, dengan izin. Kita akan buka reruai di PICC sempena dengan MAPPA Ke-19 ini, yang bakal dianjurkan, juga siri jelajah *open day* di setiap kementerian dan juga jabatan. Jadi, sebagai penutupnya Yang Berhormat, saya ingin juga mengingatkan satu petikan yang pernah kita keluarkan dalam media sosial rasmi 'jpa2day' kepada semua penjawat awam iaitu, "*Sambil kita menghitung hari pengumuman Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, marilah sama-sama kita meningkatkan prestasi kerja dengan kualiti dan dengan penuh dedikasi agar selari dengan kenaikan gaji yang bakal kita terima nanti.*" Sekian, terima kasih.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan Profesor.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Soalan tambahan.

Prof. Tan Sri Datuk Dr. Haji Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua dan terima kasih kepada Menteri atas jawapan yang diberi.

Datuk Yang di-Pertua, mengikut statistik perangkaan, secara purata dilihat sebanyak 47 peratus pekerja dalam sektor formal di Malaysia menerima kadar upah berada di bawah paras garis kemiskinan iaitu RM2,589.

Soalan saya, sejauh mana pencapaian kerajaan dalam mengkaji semula gaji kakitangan awam yang mana setiap kenaikan gaji kakitangan awam perlu diselesaikan dengan kadar inflasi dalam negara, termasuk memastikan kuasa beli pekerja berdaya saing demi kelangsungan kehidupan? Pohon penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Dr. Zaliha binti Mustafa: Tuan Yang di-Pertua, dalam beberapa ucapan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, beliau telah menekankan bahawa peratusan kenaikan gaji yang beliau bayangkan adalah sesuai dengan bebanan tugas penjawat awam dan sudah mengambil kira kos sara hidup semasa. Yang Berhormat Senator, kita bersabar sedikit masa lagi. *Insya-Allah*, saya difahamkan bahawa kuantum kenaikan gaji, terutamanya bagi

kakitangan awam di gred rendah turut mengambil kira paras garis kemiskinan seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat Senator.

Berkenaan dengan kuasa beli penjawat awam, jika kita rujuk jawapan lisan kelmarin, Yang Berhormat Menteri Ekonomi ada menyebut. Beliau menjelaskan mengenai penyederhanaan inflasi di negara kita yang dinilai berdasarkan peningkatan kadar harga barangan dan perkhidmatan yang lebih perlahan dan lebih stabil. Kadar inflasi dalam tempoh separa masa pertama 2024 adalah sebanyak 1.4- 1.8 peratus berbanding dengan 2.5 peratus bagi tempoh yang sama, tahun sebelum ini.

Komitmen yang kerajaan berikan untuk menangani isu kos sara hidup ini antaranya adalah melalui usaha meningkatkan aktiviti pertanian dan keterjaminan makanan supaya harga makanan menjadi lebih rendah dan stabil, dalam masa yang sama akan memastikan juga kenaikan gaji penjawat awam yang bakal diumumkan nanti turut meningkatkan prioriti kuasa beli penjawat awam. Sekian, terima kasih.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Soalan tambahan. Putrajaya.

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Memandangkan Datuk Hisamudin ada soalan nombor 7, jadi saya berikan peluang kepada Dr. Lingesh untuk soalan tambahan... *[Ketawa]*

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Setiap hari saya menerima banyak e-mel daripada penjawat awam dari pelbagai kementerian tentang isu pertukaran ke negeri asal.

Saya ingin tahu, adakah terdapat mekanisme khusus yang akan dirancang oleh kerajaan untuk menangani isu pertukaran dalaman penjawat awam agar ia tidak meningkatkan kos pengangkutan dan juga penyewaan tempat tinggal yang tinggi? Tak gunalah kalau kita menaikkan gaji, tetapi kos mereka pun meningkat. Jadi, saya nak tahu penjelasan.

Dr. Zaliha binti Mustafa: Baik. Terima kasih Yang Berhormat Senator. Bagi saya, isu pertukaran dalaman penjawat awam ini sudah pastinya mengambil kira semua faktor-faktor yang telah disebutkan oleh Yang Berhormat Senator tadi. Jadi, saya yakin ini dalam perhatian JPA. *Insyah-Allah*, saya minta juga untuk jawab secara bertulis, kalau Yang Berhormat bersetuju, untuk kita jawab lebih mendalam lagi tentang perkara ini. Terima kasih.

■1020

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Boleh. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Saya jemput Senator Tuan Michael Mujah Lihan.

Tuan Michael Mujah Lihan: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 3.

3. Tuan Michael Mujah Lihan minta Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya menyatakan, sejauh manakah kejayaan kempen untuk menarik pelancong tempatan dan luar negara bagi menghidupkan semula industri pelancongan di negara ini sekali gus memperkasakan industri pelancongan domestik.

Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya [Dato Sri Tiong King Sing]: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Senator.

Kementerian Pelancongan, Seni dan Budaya (MOTAC) menerusi *Tourism Malaysia* giat mempromosikan destinasi dan pakej-pakej pelancongan yang unik dan menarik dalam pelbagai kempen dan pameran pelancongan serta media sosial sama ada di peringkat domestik atau antarabangsa dalam usaha menghidupkan semula industri pelancongan negara. Antaranya adalah kempen *Malaysia Mega Sale*, *MATTA Fair*, Karnival Jom Cuti-cuti Malaysia, *ITB Berlin*, *ITB China*, *Arabian Travel Market* dan *South Asia's Travel and Tourism Exchange*.

Usaha-usaha tersebut telah berjaya memberikan impak yang positif di mana bagi tempoh Januari hingga Jun 2024, Malaysia telah menerima seramai 11.8 juta orang pelancong asing dengan peningkatan sebanyak 28.9 peratus berbanding tahun 2023. Bagi perbelanjaan pelancong asing pula, ia telah mencatatkan peningkatan sebanyak 50.8 peratus kepada RM45.4 bilion.

Manakala berdasarkan statistik Jabatan Perangkaan Malaysia (DOSM) bagi suku pertama 2024, bilangan pelawat domestik adalah seramai 58.6 juta orang dengan perbelanjaan pelawat sebanyak RM24.1 bilion iaitu peningkatan sebanyak 19 peratus dan 25.3 peratus masing-masing berbanding tempoh yang sama pada tahun 2023.

Bagi meningkatkan prestasi yang baik ini, MOTAC akan sentiasa bekerjasama rapat dengan semua pihak berkepentingan termasuklah kerajaan negeri dan penggiat industri dalam membangunkan dan mempromosikan Malaysia sebagai destinasi pelancongan yang menarik, berkualiti dan selamat. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan. Datuk Michael. Bagi Michael dulu.

Tuan Michael Mujah Lihan: Terima kasih Yang Berhormat Menteri atas jawapan tadi. Soalan tambahan saya ialah Kementerian Pelancongan, Seni dan Budaya (MOTAC) akan mengadakan Kempen Melawat Malaysia pada tahun 2026. Apakah tindakan dan strategi kementerian dalam menjayakan kempen ini serta berapakah jumlah ketibaan pelancong asing dan jumlah pendapatan yang disasarkan? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri.

Dato Sri Tiong King Sing: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Senator.

Bagi sempena Kempen Melawat Malaysia (VM) 2026, Kementerian Pelancongan, Seni dan Budaya menyasarkan ketibaan, kita anggarkan seramai 35.6 juta orang pelancong dengan sasaran pendapatan pelancongan sebanyak RM147.1 bilion bagi tahun 2026.

Dalam usaha mencapai sasaran tersebut dan memperkasakan industri pelancongan ke arah persediaan VM Malaysia 2026, MOTAC menerusi *Tourism Malaysia* secara proaktif mempergiat aktiviti-aktiviti promosi pelancongan melalui pendekatan seperti berikut:

- (i) memfokuskan kepada sasaran utama yang menyumbang kepada jumlah kedatangan pelancong asing seperti negara ASEAN, Asia Barat, Asia Selatan dan Asia Timur untuk pulangan pelaburan yang pantas;
- (ii) meningkatkan aktiviti promosi pelancongan melalui platform digital dan media sosial, *joint promotion*, *roadshow embassy*, galakan pelancongan, pameran pelancongan, seminar serta aktiviti-aktiviti *public relation* di pasaran antarabangsa;
- (iii) memanfaatkan kemudahan tanpa visa yang dilaksanakan oleh kerajaan dengan mempergiatkan usaha menarik lebih ramai pelancong asing khususnya daripada pasaran China dan India; dan
- (iv) membangunkan, mempromosikan produk pelancongan minat khas *wellness and health*, pelancongan sukan, destinasi perfileman, *tourism golf* dan ekopelancongan dan lain-lain juga termasuklah MM2H.

Di samping itu, saya menyeru kerjasama kerajaan negeri dan pihak berkuasa tempatan untuk menaik taraf dan menyelenggarakan kemudahan di kawasan masing-masing pelancong bagi menjamin...

Timbalan Yang di-Pertua: YB, panjang lagi ke?

Dato Sri Tiong King Sing: Tidak. Mahu habis sudah. Dan keselamatan para pelancong ini termasuklah peringatan lagi aspek kebersihan di bandar-bandar utama yang menjadi tumpuan para pelancong seluruh negara. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Okey, soalan tambahan.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Soalan tambahan.

Tuan Pele Peter Tinggom: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Tadi dah ada orang Sarawak. Jadi, sekarang saya bagi Datuk Dominic. Datuk Dominic.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Oh, terima kasih kepada Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Menteri penjelasan yang telah diberikan.

Pada pendapat saya, jika hendak hidupkan pelancongan, yang pertama kali kena ada ialah penelitian dan penyelesaian semua aduan dan juga maklum balas daripada pelancong. So, soalan saya adalah apakah mekanisme bagi kementerian untuk mengumpulkan semua aduan daripada pelancong? Adakah KPI telah diletakkan untuk perkara seperti ini? Terima kasih.

Dato Sri Tiong King Sing: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Senator.

Memang kita ambil perkara ini serius kalau ada aduan semua. Atas aduan ini, kita salurkan kepada kementerian masing-masing ataupun terlibat kita punya kementerian, kita selalu peringatkan kepada pegawai, mestilah ambil perhatian dan juga ubah suai kita punya kelemahan-kelemahan.

Juga, berkenaan KPI itu semua, kita sekarang dalam kementerian kita memang meneliti sedalam-dalamnya. *If you need the detail information*, kalau boleh bagi peluang saya jawab secara bertulis, kita akan jelas lebih dalam, bagi kita maklumatnya. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Sekarang saya jemput Prof. Emeritus Datuk Seri Dr. Awang bin Sariyan.

Prof. Emeritus Datuk Seri Dr. Awang bin Sariyan: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Untuk menjimatkan masa, pantun saya simpan sahajalah. Soalan saya nombor 4.

4. Prof. Emeritus Datuk Seri Dr. Awang bin Sariyan minta Menteri Luar Negeri menyatakan, langkah-langkah pengisian dan peningkatan hubungan antara rakyat dengan rakyat (P2P) selain antara kerajaan dengan kerajaan (G2G) dalam sambutan jubli emas atau 50 tahun penubuhan hubungan diplomatik antara Malaysia dengan Republik Rakyat China dan untuk hubungan seterusnya pada masa hadapan.

Menteri Luar Negeri [Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan]: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Profesor Datuk Awang Sariyan.

Hubungan antara Malaysia dengan negara China, kita menyambut 50 tahun hubungan diplomatik Malaysia-China tahun ini. Tahun 1974 bulan Mei, kita telah pun menandatangani perjanjian hubungan diplomatik. Malaysia merupakan negara pertama, Datuk Yang di-Pertua yang mengadakan hubungan diplomatik dengan negara China pada ketika itu. Pada tahun ini, 50 tahun dan tahun ini juga kita telah pun menyambut 10 tahun *comprehensive strategic partnership* dengan negara China.

Berkenaan dengan pertanyaan Profesor Senator Datuk Awang Sariyan, *people to people*, hubungan rakyat dengan rakyat negara China dengan rakyat Malaysia sempena menyambut 50 tahun ini, banyak agenda kita, Datuk Yang di-Pertua, tetapi ianya dilakukan

di peringkat pelbagai kementerian, terutamanya di Kementerian Pelancongan, juga dengan Kementerian Perdagangan dan Pelaburan.

■1030

Yang mana ia menjadi sebagai suatu usaha untuk kita pastikan agar hubungan antara China dengan Malaysia bukan sahaja di peringkat kerajaan dengan kerajaan, tetapi *people-to-people* punya hubungan.

Ini menjadi sebagai suatu usaha yang perlu dilakukan kerana hubungan baik kita dan juga negara China merupakan negara jiran kita dan hubungan ekonomi antara kedua-dua negara ini amat penting. Kita punya selama 15 tahun perdagangan kita, negara yang kita berdagang, yang paling besar adalah dengan negara China. Jadi secara tidak langsung Datuk Yang di-Pertua, dalam *business-to-business* itu juga merupakan hubungan *people-to-people*, hubungan baik antara dua negara.

Bahkan, kita telah pun ada persefahaman di mana Malaysia telah memberikan pengecualian visa selama 30 hari kepada rakyat negara China yang datang melawat ke negara kita sehingga akhir tahun 2025 dan negara China telah pun memberikan 15 hari kepada rakyat Malaysia yang nak melawat tanpa visa ke negara China sehingga 2025. Kita minta supaya ia berasaskan kepada *reciprocity* supaya kita beri 30 hari, dia beri 30 hari supaya ia memudahkan rakyat Malaysia untuk mengadakan hubungan di antara negara China, memudahkan rakyat Malaysia untuk melawat negara China dan terutamanya mereka yang mempunyai asas perniagaan untuk ke negara China.

Dalam pada itu, kita punya Kedutaan Besar di Negara China membuat berbagai-bagai aktiviti untuk memastikan supaya hubungan baik dua negara ini dipertingkatkan lagi Datuk Yang di-Pertua. *Education* Malaysia di Beijing pun memainkan peranan yang baik di sana dan profesor dulu pernah menjadi sebagai pemegang Kerusi kepada Pengajian Melayu di Beijing. Kerusi ini kosong sebab profesor balik sebelum COVID. Dia *right on time*, dia balik. Kalau tidak, terkurung di negara China selama tiga tahun. Kami kerajaan dengar khabarnya melalui Jabatan Pengajian Tinggi sedang menilai calon yang terbaik untuk pergi mengisi kekosongan Kerusi Pengajian Melayu di sana Datuk Yang di-Pertua. Boleh jadi kita hantar semulalah Profesor Datuk Awang Sariyan ke sana, *insya-Allah*. Terima kasih... [Tepuk]

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan, profesor.

Prof. Emeritus Datuk Seri Dr. Awang bin Sariyan: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua dan Yang Berhormat Menteri. Jawapan tanpa teks menunjukkan penguasaan beliau terhadap bidang yang dibicarakan... [Tepuk]

Soalan tambahan saya berkaitan dengan apakah rancangan kementerian juga dengan kementerian lain iaitu memanfaatkan platform-platform yang sedia ada seperti Ekspo Tahunan ASEAN di Kota Nanning? Kita ada Malaysia Pavillion juga di Kunming.

Hampir 20 buah universiti yang menawarkan Pengajian Melayu di negara China. Jadi, mohon Yang Berhormat Menteri. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Memang sesuailah kalau profesor dihantar kembali ke Beijing. Baik Menteri... [Ketawa]

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Terima kasih Yang di-Pertua. Saya betulkan sedikit. Dia punya Pengajian Melayu itu 17 universiti, bukan 20... [Dicelah] Hampir, betul, 14 di peringkat Ijazah dan juga Diploma, empat di peringkat pengajian jangka pendek Datuk Yang di-Pertua, di mana universiti-universiti di negara China ini membuka peluang yang luas kepada anak-anak Malaysia untuk pergi ke sana belajar. Bahkan, saya juga hantar anak saya buat *Master* di *University of Peking* Datuk Yang di-Pertua, kerana bagi rakyat Malaysia, rakan dagang kita, jiran kita yang terbesar ialah negara China. Ini perlu kita perluaskan dan pertingkatkan.

Ekspo kita di Kunming dan juga di Nanning Datuk Yang di-Pertua, memang menjadi sebagai tempat pengusaha-pengusaha Malaysia untuk mempamerkan barangan mereka setiap tahun di Nanning. Nanning ini satu ekspo yang besar yang mana ia merupakan menjadi tumpuan bukan sahaja di ASEAN dan juga negara China, tetapi tumpuan negara-negara lain di dunia untuk melihat barangan untuk mereka dapat mengadakan saling hubungan kait antara *business-to-business*, terutamanya ekspo di Nanning dan juga di Kunming.

Selain daripada itu Datuk Yang di-Pertua, berbagai-bagai usaha sedang dilakukan terutamanya baru-baru ini Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri telah pun mengadakan lawatan kerja ke negara China dan telah pun mendapat suatu peluang yang amat besar untuk anak-anak Malaysia. Negara China telah pun memberikan persetujuan untuk memberi peluang kepada 5,000 lebih pelajar-pelajar TVET untuk belajar, mendalami ilmu TVET mereka di negara China dengan percuma. Cuma kita cuma bayar duit kapal terbang sahaja ke sana, yang lain-lain ditanggung sepenuhnya oleh Kerajaan Negara China agar usaha kerajaan Malaysia untuk kita mempertingkatkan kaedah TVET di negara kita ini dapat dijayakan dengan segera. Ini merupakan satu perkara yang amat baik.

Paling baik sekali, berita yang paling baik Datuk Yang di-Pertua ialah kita telah mendapat kelulusan daripada negara China untuk kita mengeksport durian *fresh fruit* ke negara China... [Tepuk] Dulu tak boleh. Dulu durian yang dibekukan. Sekarang dah boleh dah. Maka, lepas ini harga durian di Malaysia akan tinggillah. Kita memandang sahajalah Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan.

Tan Sri Dato' Low Kian Chuan: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Saya bagi kepada Tan Sri Low lah sebagai Pengerusi *Chamber Commerce*... [Ketawa]

Tan Sri Dato' Low Kian Chuan: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya, adakah Yang Berhormat Menteri sudi mempertimbangkan untuk meluaskan liputan *graduate pass* sebagai sebahagian *Visa Liberalization Pelan*, dengan izinnnya, memasukkan negara China dalam senarai 23 buah negara yang membenarkan pelajar *post-graduate student*, dengan izinnnya, untuk tinggal di Malaysia setahun selepas tamat pengajian? Justeru, dibenarkan untuk meneruskan pengajian mereka, melancong atau bekerja separuh masa sepanjang tahun ini. Itu sebagai satu langkah untuk meningkatkan hubungan antara rakyat dengan rakyat. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Datuk Yang di-Pertua, terima kasih kepada Senator berkenaan dengan kemungkinan untuk kita mengadakan visa satu tahun dan juga ataupun pelajar-pelajar daripada negara China yang telah pun tamat pengajian untuk- ini dari negara China ya Senator ya, yang belajar di sini untuk bekerja di sini. Itu boleh dipertimbangkan, tetapi ia di bawah kementerian lain. Visa ini di bawah Kementerian Dalam Negeri Senator. Ada beberapa perkara yang perlu diteliti dulu sebelum kita membuka perkara ini kerana kita juga mahu melihat supaya hubungan baik dua hala ini juga secara *reciprocity*, secara timbal balik.

Kami di Kementerian Luar Negeri, apa sahaja hubungan dua hala, ia mesti sebagai timbal balik. Kita tak mahu berat sebelah, kita sahaja yang 'hidung tak mancung, pipi tersorong-sorong', tetapi kita juga- jika boleh pelajar kita belajar dan bekerja di sana, mengapa tidak kerana asas kepada hubungan dua hala Kementerian Luar Negeri Datuk Yang di-Pertua, adalah berasaskan kepada persefahaman dua hala. Itu sebabnya kita kata panggil dua hala... [*Tepuk*] Tidak berat sebelah. Jika mereka boleh buka pintu untuk pelajar kita, kita juga boleh pertimbangkan buka pintu untuk pelajar mereka bekerja di sini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Saya jemput Puan Noorita Sual.

Puan Noorita binti Sual: Terima kasih Datuk Speaker, soalan saya nombor 5.

5. Puan Noorita binti Sual minta Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam menyatakan, apakah polisi terkini bagi pelupusan dan kitar semula lambakan sisa panel solar dan langkah-langkah terkini oleh kementerian untuk mengatasi masalah ini.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri.

Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam [Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Senator. Sememangnya kita maklum ketika pada hari ini soal sisa panel solar memang menjadi satu cabaran yang perlu kita hadapi. Walaupun kita sudah ada panel solar di dalam negara kita

sekitar tahun 80-an lagi, tapi waktu itu pada peringkat yang sangat kecil, tetapi selepas pertumbuhan pesat penggunaan panel solar di dalam tenaga boleh baharu (TTB), maka kita melihat soal pengurusan sisa ini akan menjadi semakin penting.

Sisa panel solar dikelaskan di bawah kod SW110 di bawah Jadual Pertama Peraturan-peraturan Kualiti Alam Sekeliling (Buangan Terjadual) 2005 di bawah Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974.

■1040

Buat masa ini Jabatan Alam Sekitar ada melesenkan 17 buah fasiliti untuk memperoleh kembali sisa SW110 ini. Kita ada empat fasiliti di Selangor, tujuh di Pulau Pinang, dua di Negeri Sembilan, dua di Johor, satu di Perak dan satu di Sarawak. Ini juga sebahagian daripada gambaran industri yang ada di setiap negeri-negeri tersebut. Salah satu daripada fasiliti ini sudah pun berupaya untuk membuat pemerolehan kembali sisa panel solar untuk menghasilkan logam yang bernilai tinggi serta beberapa produk akhir lain.

Antara logam yang boleh diperolehi semula termasuklah *cadmium*, *talium* dan juga *selenium*. Selain itu, kita juga mempromosi dan menggalakkan konsep ekonomi kitaran. Antara perkara-perkara yang kita hendak bawa prinsip apa dipanggil sebagai “*buyback*” ataupun pusat pengumpulan dan pemerolehan kembali yang khusus dan berpusat untuk panel solar dan juga syarat *extended producer responsibility*.

Kerana kita tahu cabaran di dalam mengurus sisa panel solar ini, maka pihak pengeluar panel solar perlulah mempunyai tanggungjawab untuk menguruskan sisa tersebut dengan baik. Ini juga prinsip-prinsip sama yang sedang dilihat misalnya dalam pengurusan sisa plastik dan lain-lain perkara. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan YB Puan Noorita.

Puan Noorita binti Sual: Terima kasih atas jawapan yang diberikan oleh Menteri. Dalam keghairahan negara kita untuk mencapai matlamat pelan hala tuju peralihan tenaga negara untuk menjadikan tenaga solar sebagai sumber tenaga utama, kita tidak boleh mengabaikan cara pelupusan sisa panel solar ini. Saya ingin tahu adakah kementerian mempunyai maklumat tentang jumlah sisa panel solar setakat hari ini dan berapa anggaran sisa panel solar menjelang 2050 di negara kita.

Bila agaknya jangka masa untuk kementerian mengadakan polisi dan undang-undang khusus untuk mengatur selia pelupusan sisa panel solar di negara kita.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad: Terima kasih. Daripada segi jumlah khusus, pihak kami akan bekalkan secara bertulis kepada Yang Berhormat. Tentang soal polisi sebagaimana yang disebut tadi sebenarnya sisa solar panel ini memang sudah pun tergolong di bawah SW110 di bawah Akta Kualiti Alam Sekeliling, tetapi kita maklum bahawa

ada beberapa perkara yang perlu diberi penekanan bukan hanya panel solar, tetapi juga misalnya bateri, bateri untuk kereta ataupun kenderaan elektrik EV. Itu juga akan menjadi semakin bertambah apabila semakin banyak EV ada di pasaran.

Maka di peringkat kementerian, kita sedang mengusahakan satu garis panduan berpandukan peraturan-peraturan sedia ada, tetapi kita juga akan melihat teknologi terkini yang ada untuk menguruskan sisa ini. Kita berhasrat proses ini sudah pun bermula dan kita berhasrat untuk menyiapkan garis panduan ini *Insyaa-Allah* menjelang tahun hadapan sebagai rujukan kepada pihak industri. Terima kasih.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Dominic tadi dah tanya soalan tambahan tak apalah, tak perlulah. Saya teruskan kepada- saya menjemput Senator Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris.

Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris: *Bismillahi Rahmanir Rahim*. Datuk Yang di-Pertua, Yang Berhormat Timbalan Menteri soalan saya nombor 6. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

6. Senator Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris minta Perdana Menteri menyatakan, perkembangan percetakan satu juta naskhah al-Quran sebagai respons terhadap penghinaan agama Islam di Sweden.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama) [Dr. Zulkifli bin Hasan]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator. Izinkan saya memberikan penjelasan dan menjawab soalan sebaiknya. Satu Kempen Solidariti Wakaf Sejuta Al-Quran telah dicetuskan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri sebagai satu bentuk tindak balas terhadap tindakan pembakaran kitab suci al-Quran di Sweden.

Pelaksanaan kempen ini diselaraskan oleh JAKIM, Yayasan Wakaf Malaysia dan Yayasan Restu sebagai usaha dalam menyebarkan keindahan agama Islam dan menangani *Islamophobia*. Pendekatan ini lebih berimpak tinggi sebagai langkah menyebarkan kefahaman mengenai al-Quran supaya kandungannya dapat dihayati semua pihak. Pada peringkat awal, Majlis Peluncuran Kempen Solidariti Wakaf Sejuta Al-Quran telah disempurnakan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri pada 15 September 2023 di Nasyrul Quran.

Pada majlis tersebut, sebanyak 20,000 naskhah al-Quran terjemahan telah diluncurkan. Usaha kerajaan telah mendapat pengiktirafan daripada pihak luar sebagai contoh Afrika Selatan di mana mereka amat mengalu-alukan dan menyokong usaha murni

ini serta menyatakan minat untuk bekerjasama dalam menterjemah al-Quran ke dalam bahasa-bahasa tempatan bagi edaran di dalam negara mereka.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, sehingga kini sebanyak 373,000 naskhah al-Quran terjemahan telah dicetak meliputi tujuh bahasa- terjemahan ke bahasa Inggeris 247,000; terjemahan ke bahasa Latin 40,000 naskhah; terjemahan ke bahasa Mandarin 21,000; terjemahan ke bahasa Khmer 5,000; terjemahan ke bahasa Hindi 20,000; terjemahan ke bahasa Hausa, Nigeria 20,000 naskhah; terjemahan ke bahasa Tagalog 20,000; terjemahan al-Quran ke tulisan Jawi juga telah diedarkan ke Selatan Thailand sebanyak 3,000 naskhah.

Al-Quran ini telah diedarkan di pelbagai negara antaranya Singapura, Kanada, *United Kingdom*, New Zealand, Australia, *South Africa*, *Cambodia*, Thailand, *Philippines*, Nigeria, India, Mexico, Peru dan Argentina dengan jumlah keseluruhan pengedaran sebanyak 228,750 naskhah. Edaran al-Quran ini dilaksanakan oleh Yayasan Restu melalui NGO-NGO yang dikenal pasti di negara berkenaan. JAKIM juga melalui Kementerian Luar Negeri mengedarkan al-Quran terjemahan melalui duta-duta antaranya melalui Duta Besar Malaysia ke Ireland dan Belgium.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, kerajaan juga dalam usaha menterjemahkan al-Quran kepada bahasa lain secara berfasa seperti Swedish, Danish, Perancis, Jerman, Jepun, Korea, Thai, Swahili, Rusia termasuk bahasa-bahasa etnik tempatan seperti Dusun, Iban, Kadazan dan Melanau. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan YB Nasir.

Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris: Soalan tambahan Yang Berhormat Datuk Yang di-Pertua dan Yang Berhormat Timbalan Menteri. Isu penghinaan terhadap agama Islam ini seperti membakar al-Quran adalah satu tindakan ataupun *Islamophobia* yang merbahaya.

Begitu juga kalau ia berlaku di negara kita. Ia mungkin harusnya ditangani sebaik mungkin. Apakah usaha kerajaan untuk menangani isu ini? Keduanya, pengagihan al-Quran ini tadi adakah ianya juga diagihkan kepada golongan *non-Muslim* yang kita faham diagihkan secara kepada umum. Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Dr. Zulkifli bin Hasan: Terima kasih kepada soalan yang diberikan. Merujuk kepada isu *Islamophobia*, sememangnya ada beberapa pendekatan yang dilaksanakan, namun ini adalah sebahagian daripada pendekatan melalui pengagihan al-Quran terjemahan di negara-negara bukan sahaja di negara-negara di ASEAN, tetapi juga di negara-negara di Eropah dan negara-negara yang lain.

Bagi isu berkenaan dengan penterjemahan Al-Quran yang lain, kita juga melihat bahawa aspek ini adalah sangat penting dan kita merasakan bahawa selepas ini bukan

sahaja memberikan kepada Muslim termasuk juga kepada bukan Muslim. Ini telah pun dibuktikan daripada di mana kita telah mengedarkan kepada beberapa buah negara dan mendapat maklum balas yang sangat baik daripada penduduk-penduduk setempat bukan sahaja yang beragama Islam namun juga yang bukan beragama Islam.

Sebagai contoh yang diberikan Afrika Selatan telah pun bersetuju untuk bekerjasama dan mereka juga untuk menterjemah ke bahasa-bahasa etnik tempatan mereka. Ini menunjukkan bahawa usaha ini adalah sangat berimpak dan sangat berhikmah. Moga-moga dengan pengagihan al-Quran ini akan dapat memberikan satu kefahaman terhadap Islam yang rahmah, yang baik dan dalam masa yang sama kita juga dapat memberikan satu kesedaran kepada seluruh umat manusia. Terima kasih.

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: Dr. Lingesh pun hendak tanya juga?

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Boleh.

Timbalan Yang di-Pertua: Sebagai *non-Muslim*?

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Yes.

Timbalan Yang di-Pertua: Boleh saya benarkan.

Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam: Okey terima kasih. Terima kasih Datuk Seri Yang di-Pertua. Apakah tindakan lain yang boleh diambil oleh kita terhadap tindakan yang keji ini sebagai satu negara yang berbilang kaum dan agama, tiada satu agama patut dihina sama sekali. Saya minta YB Menteri menjawab.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Dr. Zulkifli bin Hasan: Okey terima kasih. Berkenaan dengan isu ini berkenaan dengan isu penghinaan, penghinaan ya Yang Berhormat Senator ya. Selain daripada berkenaan dengan pengagihan ataupun usaha-usaha untuk menterjemah al-Quran, antara pendekatan yang kita lakukan juga adalah sesi libat urus dan *engagement*, dengan izin, dengan Muslim dan bukan Muslim.

■1050

Selain daripada itu, kita juga meneruskan bukan sekadar mengedarkan Al-Quran, namun kempen-kempen untuk memberikan kesedaran yang secara berhikmah agar ianya dapat memberikan satu kefahaman yang baik dan memahami. Bukan sahaja memahami Islam itu sebagai agama, tetapi menghormati satu sama lain. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Saya jemput Senator Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Datuk Yang di-Pertua, soalan saya nombor 7.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

7. Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya minta Menteri Belia dan Sukan menyatakan, apakah keputusan kerajaan mengenai hak penganjuran Sukan SEA 2027 memandangkan Mesyuarat Persekutuan Sukan SEA (SEAGF) telah memberikan hak penganjuran sukan dwi-tahunan itu kepada Malaysia.

Menteri Belia dan Sukan [Puan Hannah Yeoh Tseow Suan]: Saya bagi latar belakang dahulu Tuan Yang di-Pertua mengenai soalan ini. Berdasarkan kepada sistem penggiliran, tuan rumah untuk Temasya Sukan SEA ataupun Para ASEAN 2027 sepatutnya ditawarkan kepada negara Brunei Darussalam, tetapi telah dimaklumkan masih tidak bersedia lagi dan perkara ini telah dinyatakan dalam Mesyuarat Persekutuan Sukan SEA pada 7 Disember 2021.

Majlis Olimpik Malaysia telah menyatakan hasrat untuk menganjurkan Temasya Sukan SEA semasa di Mesyuarat- *SEA Games Federation* pada 12 Mei 2022 di Hanoi, Vietnam dan *SEA Games Federation* bersetuju dengan cadangan tersebut. Cadangan penganjuran Sukan SEA ini telah dimaklumkan oleh Majlis Olimpik Malaysia kepada umum dan mantan Perdana Menteri pada masa itu, Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob telah menyambut baik cadangan tersebut menerusi platform *Twitter* beliau pada 12 Mei 2022.

Jemaah Menteri sekarang kemudiannya telah meminta Kementerian Belia dan Sukan untuk mengkaji cadangan penganjuran Sukan SEA 2027 ini.

Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Belia dan Sukan telah melaksanakan kajian dan penelitian lanjut berhubung cadangan penganjuran temasya Sukan SEA 2027. Dalam usaha ini, kementerian telah mengadakan sesi libat urus pada 6 Jun tahun ini bersama pihak berkepentingan melibatkan kerajaan negeri dan badan korporat.

Selain itu, kementerian juga telah menyatakan hasrat untuk melaksanakan penganjuran Sukan SEA secara kerjasama strategik dengan kerajaan-kerajaan negeri sebagai penganjur bersama. Inisiatif ini akan memberi peluang untuk negeri-negeri menyemarakkan pembangunan sukan, membangunkan industri sukan setempat dan merancang pembudayaan sukan. Keputusan berhubung perkara ini akan diputuskan oleh Jemaah Menteri setelah mengambil kira semua aspek berkaitan termasuk kesan terhadap ekonomi negara dan Kertas ini akan dibentangkan dalam masa terdekat kepada Jemaah Menteri. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri tak berada di Paris, YB Menteri?

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Apa dia?

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri tak berada di Paris, Sukan Olimpik?

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Saya akan bertolak esok.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih kerana sudi datang menjawab di Dewan ini. Terima kasih. Soalan tambahan Datuk Hisamudin... *[Ketawa]*

Seorang Ahli: ...Datuk nak ikut.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Bertolak esok, kita jumpa dekat sana nanti ya.

Timbalan Yang di-Pertua: *Wah. Wah, adoi. Jealous* kita semua... [Ketawa]

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Boleh YB Menteri perincikan jumlah anggaran kos penganjuran Sukan SEA 2027 berdasarkan pengiraan awal dan berapa penjimatan yang dapat kita lakukan?

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Okey. Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan rekod penganjuran Sukan SEA sepuluh tahun yang lepas- *sorry*, 2017. Okey, kerajaan telah memperuntukkan pada masa itu RM550 juta, okey. Kemudian, belanja sebenar dengan hasil semua yang telah masuk, *sponsorship* semua, jumlah besar adalah lebih kurang RM687 juta. Jadi, berdasarkan anggaran tersebut, kos penganjuran bagi Sukan SEA 2027 adalah sebanyak RM700 juta. Lebih kurang, anggaran kita lah.

Kementerian telah menyatakan hasrat untuk melaksanakan secara kerjasama strategik dengan kerajaan negeri sebagai penganjur bersama dan inisiatif ini akan memberi peluang kepada mereka untuk mendapat pengalaman dan bersama Kerajaan Persekutuan. Sehingga kini, kerajaan negeri telah bersetuju untuk menyediakan peruntukan berjumlah RM465 juta daripada satu, negeri Sarawak. Terima kasih Sarawak. Mereka telah menawarkan peruntukan sebanyak RM350 juta. Lebih daripada 50 peratus bagi penganjuran 18 jenis sukan untuk Sukan SEA dan lapan jenis sukan bagi Para ASEAN. *Sorry, it's 50 percent*. Okey.

Kedua, negeri kedua adalah negeri Sabah. Sabah bersetuju dengan peruntukan sebanyak RM100,528,975 bagi pengelolaan 11 jenis sukan untuk Sukan SEA dan empat jenis sukan bagi Para ASEAN.

Negeri ketiga adalah Pulau Pinang. Pulau Pinang bersetuju dengan peruntukan berjumlah RM15 juta bagi penganjuran sukan *billiard* sahaja. Ada negeri lain yang tulis surat kepada kita bersetuju, tapi tak nak bagi peruntukan...

Timbalan Yang di-Pertua: [Ketawa]

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Tak perlu *mention*, nanti saya bagi kepada Jemaah Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua: [Ketawa]

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Jadi, Kerajaan Persekutuan perlu memperuntukkan sebanyak lebih kurang RM235 juta berdasarkan *offer* ini bagi tujuan penganjuran tersebut. Ini merupakan satu penjimatan untuk Kerajaan Persekutuan- modul ini berbanding dengan modul 2017. Keputusan ini akan diputuskan oleh Jemaah Menteri

setelah mengambil kira semua aspek berkaitan termasuk impak dan kesan kepada ekonomi negara. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan. Yang Berhormat Datuk Haji Mustafa bin Musa, silakan.

Dato' Kesavadas a/l A Achyuthan Nair: [*Bangun*]

Datuk Haji Mustafa bin Musa: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Saya cuma inginkan kepastian daripada Kementerian Belia dan Sukan. Dalam kita menyediakan segala peruntukan untuk sukan, kita juga perlu menyediakan skuad atlet kontinjen yang juga berdaya saing. Cumanya, kalau kita lihat stadium-stadium sebagai persiapan untuk menjadi tuan rumah Sukan SEA dan mungkin pingat emas lah untuk sukan sepak takraw, tetapi kita tidak ada satu stadium sepak takraw pun di Malaysia sedangkan kita ada stadium bola sepak, kita ada stadium hoki, kita ada gelanggang lumba basikal.

Adakah cadangan daripada Kementerian Belia dan Sukan untuk mewujudkan satu stadium khas sepak takraw sedangkan sepak takraw kita juara dunia? Baru-baru ini kita juara dunia. Tahniah kepada Persatuan Sepak Takraw. Timbalan pun ada sini kot ya. Jadi, tahniah. Jadi, ada tak usaha itu supaya kita dapat melahirkan atlet berdaya saing dan juga sebagai persiapan untuk kita jadi tuan rumah Piala Dunia di masa akan datang? Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Walaupun soalan ini agak berbeza daripada Sukan SEA, tetapi saya...

Timbalan Yang di-Pertua: Terpulang kepada YB nak jawab.

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Boleh jawab.

Timbalan Yang di-Pertua: Boleh.

Puan Hannah Yeoh Tseow Suan: Kerana Persatuan Sepak Takraw telah meminta daripada Kementerian Belia dan Sukan dan Perdana Menteri untuk menyediakan satu stadium khas. Cabaran kita adalah kita sekarang ada 103 jenis sukan yang telah diwartakan dan jika setiap sukan meminta untuk satu stadium khas memang kita tak larat. Membina adalah satu perkara yang sangat mencabar tetapi selepas itu selalunya kita kena pulangkan stadium itu kepada kerajaan negeri untuk *maintenance*. Yang itu pun sukar kerana ada banyak kerajaan negeri yang tidak mampu untuk menyelenggarakan.

Oleh sebab itu, sekarang ini kita tidak mengambil jalan mudah untuk membina sahaja tanpa dana untuk *maintenance*. Apa yang telah saya nyatakan kepada Persatuan Sepak Takraw, saya telah berikan mereka senarai stadium-stadium sedia ada yang dimiliki oleh Kerajaan Persekutuan, kerajaan negeri ataupun PBT di Lembah Klang dulu. Senarai itu saya telah beri kepada Datuk Mohd Sumali.

Saya telah nyatakan kepada persatuan, lihat dulu stadium mana yang mungkin sesuai, lokasi itu sesuai dan kita boleh bincang dengan PBT ataupun kerajaan negeri untuk tengok bagaimana mereka boleh berkongsi stadium itu ataupun ada *partnership* yang boleh diwujudkan dengan persatuan sukan. Itu adalah kaedah yang kita guna pakai sekarang untuk pastikan kita menjimatkan wang dan pada masa itu mengoptimalkan kegunaan semua fasiliti sedia ada di Malaysia. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Sekarang saya jemput Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli.

Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli: Terima kasih. Tak pernah pantun. Bagi *chance*. Petani- *sorry*.

*Dalam Program Agro Madani,
Soalan ditanya penuh sopan;
Kalau Timbalan Menteri ada berani,
Jawab soalan nombor lapan... [Tepuk]*

Timbalan Yang di-Pertua: Itu tanya soalan kah, cabar orang? YB Menteri... *[Ketawa]*

8. Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli minta Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan menyatakan, sejauh manakah Program Jualan Agro MADANI (JAM) telah berjaya membantu usahawan-usahawan tani untuk memasarkan produk mereka dan membantu mengurangkan kos sara hidup rakyat dalam masa yang sama.

Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan [Datuk Arthur Joseph Kurup]: Selamat pagi. Salam sejahtera. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Senator.

KPKM ataupun Kementerian Pertanian dan Keterjaminan Makanan melalui Lembaga Pemasaran Pertanian Persekutuan (FAMA) dan juga Lembaga Pertubuhan Peladang (LPP) dan juga Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM) telah melaksanakan Program Jualan Agro Madani di seluruh negara bermula April 2023.

10,000 program disasarkan bagi tempoh 2023 hingga 2024 dengan memfokuskan kepada kawasan perumahan yang berkepadatan tinggi seperti Projek Perumahan Rakyat, kawasan miskin bandar dan pinggir bandar, kompleks kerajaan dan *outlet* peruncitan agensi KPKM.

■1100

Program Jualan Agro Madani merupakan inisiatif kerajaan dalam memastikan ketersediaan bahan makanan asas yang terpilih di pasaran dengan penawaran harga 10 hingga 30 peratus lebih rendah berbanding harga pasaran setempat dalam usaha membantu mengurangkan kos sara hidup rakyat.

Melalui program Jualan Agro Madani, usahawan tani yang dibangunkan melalui Program Rakan Pemasar Kontrak Pemasaran di bawah FAMA dan peserta ladang kontrak KPKM diberi peluang untuk terlibat sedara langsung memasarkan hasil dan produk pertanian tanpa melalui orang tengah. Program ini memberi manfaat kepada petani dan usahawan tani melalui jaminan pasaran dengan peningkatan pendapatan sebanyak 11 hingga 25 peratus.

Bermula 16 April 2023 sehingga 30 Jun 2024 sebanyak 9,057 program Jualan Agro Madani telah dilaksanakan di seluruh negara dengan penyertaan seramai 113,000 usahawan. Sebanyak RM162 juta nilai jualan telah direkodkan dengan nilai penjimatan kepada pengguna sebanyak RM45 juta sepanjang program ini dilaksanakan. Program ini juga telah menarik kehadiran pengunjung seramai lima juta orang dan memberi manfaat kepada 18 juta isi rumah.

KPKM yakin bahawa usaha ini boleh membantu usahawan tani untuk memasarkan hasil dan produk pertanian secara langsung dan pada masa yang sama bantu untuk mengurangkan kos sara hidup rakyat. Sekian dan terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih, YB Hatta, soalan tambahan.

Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Soalan tambahan, 9,000 program lebih kurang setahun ertinya lebih kurang 800 tempat mungkin tempat yang *overlap* ataupun berulang kali.

Soalan saya, dengan mengurangkan harga 10 hingga 30 peratus, tetapi usahawan agro masih menambah untung 11 hingga 25 peratus, ini satu model perniagaan yang bagus. Adakah kerajaan bercadang untuk menambah tempoh seluruh negara atau tempat di seluruh negara lebih daripada 800 tempat ini dan juga membuatnya sepanjang tahun dan tidak bermusim? Bagus untuk kedua-dua pengguna dan juga petani. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Datuk Arthur Joseph Kurup: Terima kasih, Ahli Yang Berhormat Senator. Sebenarnya kementerian ini kita mempunyai sasaran.

Yang pertama, kita memastikan bahawa kawasan itu akan membawa impak, jadi kita sasar kepada kawasan perumahan kos rendah, kawasan yang berkepadatan dia punya penduduk dan juga memastikan kita dapat untuk cover kawasan-kawasan yang mungkin ada masalah akses. Sebagai contoh, pada bulan yang lalu kita telah pergi ke kawasan yang berhampiran dengan sempadan Kalimantan, Indonesia untuk memastikan bahawa rakyat di sana juga mendapat bekalan kepada barangan makanan asas, beras, telur, daging, ayam, makanan laut dan sebagainya.

Pada tahun lalu sebenarnya kementerian hanya mempunyai sasaran untuk melaksanakan 5,000 program Jualan Agro Madani, tetapi atas dia punya permintaan yang

sangat bagus dan juga menggalakkan, kita telah melebihi sasaran kita dan melaksanakan 5,600 program pada tahun lalu dan telah menambahkan supaya pada tahun ini kita mencapai lebih daripada 10,000 program.

Kita yakin bahawa ini dapat membantu mengurangkan kos kepada pembeli dan juga meningkatkan kecekapan rantaian bekalan makanan kita dan bantu memasarkan produk-produk daripada usahawan kita secara tempatan. Maka dengan itu, kita boleh juga pertimbangkan supaya program ini dilaksanakan secara lebih kerap dan mungkin boleh dilanjutkan lagi sehingga tahun hadapan. Sekian dan terima kasih.

Tuan Mohd Hasbie bin Muda: Soalan tambahan.

Datuk Noraini binti Idris: Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua: [*Ketawa*] ...*Ladies first*, Datuk Noraini.

Datuk Noraini binti Idris: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya, inisiatif Jualan Agro Madani ini perlu dilihat dalam jangka masa yang panjang serta perlu adanya perancangan yang rapi agar petani tempatan dapat bersaing kerana pengimportan sayuran secara berleluasa khususnya dari China dan Thailand telah menyebabkan harga sayur tempatan di pasaran turun mendadak.

Pengguna sudah tentu berasa seronok kerana harga yang murah, tetapi pekebun tempatan akan menanggung kerugian dalam jangka masa yang panjang. Jadi persoalan saya, bagaimana kerajaan perlu mengimbangi keadaan ini supaya petani tempatan dilindungi dan pada masa yang sama pengguna juga akan mendapat manfaat? Terima kasih.

Datuk Arthur Joseph Kurup: Terima kasih, Ahli Yang Berhormat Senator. Sebenarnya inilah antara cabaran kita di kerajaan dan juga pembuat dasar. Kalau harga barangan naik ada juga yang bising, kalau harga barang itu turun ada juga pihak lain yang bising juga mengikut kepada *stakeholder* masing-masing. Jadi bagi kita di Kementerian KPKM, kita usahakan untuk membantu kepada golongan sasaran kita, *stakeholder* kita adalah petani dan juga peladang.

Untuk memastikan ini, kita ada beberapa syarat-syarat untuk memastikan sekiranya sayur-sayuran itu masuk juga, yang pertama, ia mesti memenuhi syarat-syarat daripada segi sijil *phyto*, sanitasi, *hygiene* dia bagus. Dia tidak membawa virus-virus atau mengancam kepada keselamatan rakyat dan juga pengguna di negara kita, itu merupakan satu jenis sekatan ataupun import permit yang boleh bantu untuk mengawal kemasukan sayur-sayuran ini tetapi pada masa yang sama kita tidak boleh bergantung hanya kepada sekatan itu untuk memastikan bahawa kita bantu kepada petani kita.

Dia tidak boleh bergantung kepada itu. Kita juga perlu bantu supaya petani kita meningkatkan pengeluaran mereka, memasarkan produk mereka dengan lebih baik. Kita

ada beberapa langkah yang dilaksanakan oleh Kementerian. Contoh, kita menggalakkan petani kita untuk mendapatkan sijil myGAP. Melalui sijil myGAP ini produk itu dia boleh dieksport, dia berpotensi untuk dieksport dan meluaskan lagi pasaran dia dan kita meningkatkan amalan pertanian yang baik untuk memastikan kualiti daripada pengeluaran sayur-sayuran itu selamat untuk dimakan oleh pengguna.

Kedua, kita juga telah mewujudkan satu sistem atas talian yang dinamakan sistem GeoTanaman untuk membantu sekali lagi petani-petani kita meluaskan pasaran mereka ke atas talian supaya boleh meningkatkan hasil jualan mereka. Itu antara contoh-contoh. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih, Yang Berhormat Menteri. Cabaran Datuk Dr. Hatta disambut baik tadi. Jawapan mantap tanpa baca teks. Sekarang saya jemput Yang Berhormat Senator Dato' Haji Husain bin Awang.

Dato' Haji Husain bin Awang: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua soalan saya nombor 9.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

9. Dato' Haji Husain bin Awang minta Menteri Sumber Manusia menyatakan, status terkini terhadap pelaksanaan projek rintis Dasar Gaji Progresif yang melibatkan 1,000 buah syarikat.

Timbalan Menteri Sumber Manusia [Dato' Sri Abdul Rahman bin Haji Mohamad]: Terima kasih, Yang Berhormat Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Senator Dato' Haji Husain bin Awang.

Pelaksanaan projek rintis Dasar Gaji Progresif (DGP) bermula pada Jun hingga Ogos 2024 yang bertujuan untuk menilai ketersediaan dasar dan sistem yang dibangunkan serta menentukan sebarang penambahbaikan yang diperlukan. Bagi memulakan projek rintis ini, majikan digalakkan mendaftar melalui laman sesawang www.gajiprogresif.gov.my pada 15 Mei 2024.

Sehingga 29 Julai 2024 seramai 996 majikan telah membuka akaun dan daripada jumlah tersebut seramai 416 ataupun 42 peratus telah mengemukakan permohonan untuk menyertai projek rintis DGP. Permohonan majikan projek rintis DGP mengikut saiz pertubuhan sehingga 29 Julai 2024 iaitu yang pertama besar, saiz pertubuhan besar, bilangan majikan 93.

■1110

Kedua, sederhana seramai 75, kecil seramai 202 dan makro 46.

Projek rintis DGP terbuka kepada lima sektor berikut dengan jumlah permohonan 416 majikan. Pecahan permohonan tersebut mengikut saiz sehingga 29 Julai 2024.

Pertama, perdagangan borong dan runcit, pembaikan kenderaan bermotor dan motosikal, 113 bersamaan 27 peratus.

Kedua, aktiviti profesional saintifik dan mekanikal, 93 permohonan bersamaan 22 peratus.

Ketiga, pembuatan, 90 peratus bersamaan 22 peratus. Pembinaan sebanyak 56 peratus bersamaan 13 peratus.

Maklumat dan komunikasi 52 peratus bersamaan 13 peratus.

Kelima, luar sektor, 12 peratus bersamaan 12 syarikat bersamaan tiga peratus.

Dan sebanyak RM50 juta telah disediakan bagi pelaksanaan projek rintis DGP termasuk pembayaran insentif kepada 1,000 majikan bagi tempoh setahun.

Pembayaran insentif dijangka bermula pada Oktober 2024 apabila majikan mengemukakan tuntutan selepas memenuhi syarat yang ditetapkan. Pemberian insentif ini dijangka akan memberi manfaat kepada pekerja tempatan yang bergaji antara RM1,500 ke RM4,999.

Untuk pengetahuan Dewan yang mulia ini, garis masa pesanan, Jawatankuasa masih dalam peringkat penilaian projek dan akan dimuktamadkan pada bulan September 2024 yang dibentangkan dalam Mesyuarat Jawatankuasa Eksekutif yang dipengerusikan bersama oleh Menteri Sumber Manusia dan Menteri Ekonomi. Terima kasih Yang Berhormat Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan Haji Husain.

Dato' Haji Husain bin Awang: Terima kasih kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Setakat data yang ada di tangan saya ialah setakat 12 Julai, seramai 867. Yang Berhormat Menteri beritahu tadi 29 Julai, 996 majikan telah membuka akaun bagi Sistem Gaji Progresif dan daripada jumlah itu juga, sebanyak 362 majikan mengemukakan permohonan untuk menyertai rintis ini.

Soalan tambahan saya, antara lima sektor yang utama yang terlibat seperti sektor pembinaan, pembuatan, perdagangan borong dan runcit termasuk pembaikan kenderaan bermotor dan motosikal, sektor maklumat dan juga komunikasi serta aktiviti profesional, saintifik dan teknikal, peratusan sektor manakah yang tertinggi dalam keterlibatan projek ini? Adakah projek ini menjadi projek yang wajib disertai oleh majikan pada masa akan datang?

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri.

Dato' Sri Abdul Rahman bin Haji Mohamad: Terima kasih Yang Berhormat Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Yang Berhormat Senator. Persoalan yang dilontarkan oleh Yang Berhormat sebentar tadi bahawa saya telah menyatakan bahawa yang tertinggi adalah perdagangan borong dan runcit, pembaikan kenderaan bermotor dan motosikal iaitu sebanyak 113 permohonan dan bersamaan 27 peratus.

Kedua, adalah yang disebutkan oleh Yang Berhormat, aktiviti profesional saintifik dan teknikal sebanyak 93 permohonan bersamaan 22 peratus. Dan program ini adalah- setelah kita menerima laporan penilaian projek rintis bagi syarikat yang meminati program ini bagi tujuan pembaikan dasar dan juga perlaksanaan. Hasil daripada laporan penilaian ini dibentangkan dan akan kita melaksanakan DGP, dijangka pada Disember ini.

Perkara ini masih lagi belum, sebagaimana soalan Yang Berhormat, masih lagi belum dijadikan suatu kewajipan dan sebab itu kita peruntukan RM50 juta sahaja untuk bagi projek rintis yang kita sasarkan sebanyak 1,000 syarikat untuk kita daftarkan, tetapi sasaran yang setakat ini sehingga 29 Julai yang saya nyatakan tadi hanya baharu sampai ke tahap 42 peratus sahaja. Maknanya masih banyak ruang yang syarikat boleh daftar untuk menjadikan dalam projek Dasar Gaji Progresif bagi program kita merintis dalam program ini. Terima kasih Yang Berhormat Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Datuk Mujahid.

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Terima kasih kepada Tuan Speaker. Saya rasa kejayaan DGP ini adalah satu *game changer* dalam kita memastikan pihak swasta turut mendapat satu seimbangan daripada tumpuan juga yang kita bagi pada skim gaji yang baharu kepada perkhidmatan awam.

Cuma soalan saya, RM50 juta yang dibelanjakan untuk projek rintis ini, apakah dia punya *outcome*, hasil daripada RM50 juta ini dari sudut kualiti yang kita nak di peringkat swasta? Sebab kalau ia berjaya, kita akan menambahkan lagi tetapi apa *return* dia kepada kita dalam konteks DGP ini. Sekian terima kasih Tuan Speaker.

Dato' Sri Abdul Rahman bin Haji Mohamad: Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat sahabat saya Senator.

Sebenarnya apa yang dinyatakan oleh Yang Berhormat sebentar tadi, *return* kepada-kebaikannya adalah banyak manfaat yang kita ketahui. Bahawa dalam syarikat ini- saya mengambil contoh sebagai syarikat 'ABC'. Saya bekerja di sektor tersebut dengan kadar gaji RM1,500. Sebab itu sasaran kita gaji antara RM1,500 ke RM4,999 akan kita letakkan sebagai sasaran antara penambahan RM200 ke RM400 tambahan daripada DGP ini, projek yang kita namakan projek rintis DGP.

Ini kita memberi peluang terbuka kepada para pekerja khususnya kepada syarikat-syarikat untuk menilai dan menaikkan mereka ini daripada segi taraf pendapatan mereka itu sendiri. Sebab apa yang Perdana Menteri sasarkan supaya satu masa kita akan ke arah ke negara maju dan berpendapatan tinggi.

Jadi dengan kita sasarkan projek rintis daripada DGP ini, akan boleh membawa kepada yang kita nyatakan *way forward* selepas projek rintis DGP ini akan boleh membawa kesan kepada syarikat seluruh negara yang sedang kita ketahui melebihi satu juta syarikat

yang ada dalam negara kita ini kalau mengambil statistik yang begitu ketara penambahan syarikat dalam negara ini.

Dari tahun 1983 sehingga sekarang ini, yang jumlah angkanya dalam 200,000 sahaja dari tahun 1983 mengikut perangkaan ataupun DOSM. Sekarang ini telah mencecah sehingga hampir dua juta syarikat dan inilah yang kita hendak galakkan supaya masyarakat kita boleh merasai kenikmatan bersama dalam negara kita ini menuju ke arah negara maju. Banyak lagi kajian-kajian yang mungkin dibentangkan oleh Menteri Ekonomi tidak berapa lama lagi. Terima kasih Yang Berhormat Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Memandangkan masa pun dah tinggal 12 minit. Saya minta Menteri yang seterusnya, lepas ini jawab pendek-pendeklah. Tak payah jawab panjang-panjang... *[Ketawa]*

Sekarang saya jemput YB Tuan Seruandi bin Saad.

Tuan Seruandi bin Saad: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat pagi.

*Rempuh Perlis rempuh;
Soalan saya nombor sepuluh.*

10. Tuan Seruandi bin Saad minta Menteri Dalam Negeri menyatakan, adakah kementerian mempunyai cadangan untuk memberi peluang kedua kepada golongan penagih yang menjalani rawatan pemulihan di pusat serenti dan dalam masa yang sama didedahkan untuk mempelajari bidang Pendidikan dan Latihan Teknikal dan Vokasional (TVET) sekurang-kurangnya dua tahun atau bergantung kepada hukuman yang dikenakan bagi membolehkan kemahiran TVET ini digunakan kelak.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri.

Timbalan Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah]: Boleh saya bagi jawapan bertulis, pendek... *[Ketawa]*.

Timbalan Yang di-Pertua: Kena jawab juga... *[Ketawa]*

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Yang Berhormat Yang di-Pertua, Kementerian Dalam Negeri melalui Agensi Antidadah Kebangsaan serius dalam menangani gejala penyalahgunaan dadah dan komited untuk membendung masalah dadah dalam negara.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, kerajaan sentiasa mengalu-alukan penagih dan penyalahgunaan dadah dan bahan untuk menjalani program rawatan dan pemulihan di AADK dan pada masa yang sama melibatkan diri dalam program latihan kemahiran dan vokasional. Program latihan dan vokasional merupakan satu komponen dalam i-Pulih bagi klien yang menjalani Program Rawatan Dan Pemulihan di Pusat

Pemulihan Penagihan Narkotik di PUSPEN. Setiap klien akan kita dedahkan dengan latihan kemahiran, aktiviti vokasional, pra-penempatan pekerjaan dan penempatan pekerjaan.

■1120

Untuk makluman, AADK telah melaksanakan kursus kemahiran vokasional kepada klien-klien AADK secara kursus jangka panjang- *modular* di PUSPEN menerusi Program Latihan Vokasional (TVET). Latihan pekerjaan melibatkan enam program persijilan. Secara keseluruhan, kursus-kursus ini telah melibatkan sejumlah 1,877 orang klien yang telah menjalani latihan persijilan sepanjang tahun 2020 sehingga 2024. Harapan kerajaan agar setiap klien yang dirawat dapat mengekalkan kebolehan dan dibekalkan dengan kemahiran supaya mereka berfungsi dan dapat meneruskan kehidupan dengan baik selepas keluar daripada PUSPEN. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan?

Tuan Seruandi bin Saad: Soalan tambahan. Apakah usaha AADK untuk meningkatkan kecekapan tenaga pengajar bagi menambah baik perkhidmatan yang disediakan dalam bidang TVET ini nanti?

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri?

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Saya nak sebut untuk makluman, AADK menyediakan latihan kemahiran kepada klien menjalani rawatan dan pemulihan, terutama di institusi. Kalau kita lihat pada tahun 2023, seramai 4,896 orang berjaya mendapat penempatan pekerjaan sebelum menamatkan program rawatan pemulihan di institusi. Manakala jumlah klien dalam- jumlah klien yang bekerja pada komuniti adalah seramai 42,086 orang dan melibatkan lebih daripada 1,803 majikan.

Sejajar dengan Pelan Strategik AADK 2021 hingga 2025, AADK akan terus fokus dalam usaha untuk menurunkan kadar penagih dadah, iaitu tidak melebihi 400 orang bagi setiap 100,000 orang penduduk. Itu kadar yang kita tetapkan dan meningkatkan kadar pulih sehingga 80 peratus menjelang tahun 2025. Jadi, bagi menambah baik perkhidmatan dalam bidang ini, AADK telah meningkatkan kecekapan dan kemahiran tenaga pengajar dalam kalangan kakitangan melalui kerjasama dengan Jabatan Pembangunan Kemahiran di bawah KESUMA dan kementerian-kementerian lain.

Daripada segi ini, seramai 49 orang Pegawai AADK telah memperoleh Sijil Kemahiran Malaysia Tahap Empat yang setara dengan Diploma Kemahiran Malaysia menerusi latihan yang diadakan ini. Manakala Sijil Kemahiran Tahap Tiga, seramai 23 orang Pegawai AADK telah melepasi latihan dalam bidang yang ditawarkan. Mereka ini akan menjadi tenaga pengajar kepada klien di PUSPEN berkaitan dengan TVET yang diperoleh melalui kemahiran-kemahiran, umpamanya penternakan, perkhidmatan, pertanian, perubatan dan kita sentiasa menambah baik program-program kita dan memahami

keperluan pasaran bagi membolehkan klien kita keluar, pulih dan memperoleh pekerjaan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Saya jemput Tuan Musoddak bin Ahmad.

Tuan Musoddak bin Ahmad: Terima kasih Yang di-Pertua.

*Tanam padi dapat beras;
Soalan saya nombor sebelas.*

11. Tuan Musoddak bin Ahmad minta Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup menyatakan, jumlah aduan yang diterima oleh kementerian daripada pengguna berikutan peningkatan mendadak harga barangan keperluan ketika ini, susulan langkah pensasaran subsidi diesel.

Timbalan Yang di-Pertua: Baik. YB Menteri, balas pantun... *[Ketawa]*

Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup [Puan Hajah Fuziah binti Salleh]: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Selamat pagi dan salam Malaysia Madani.

Terima kasih Datuk Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Senator atas soalan. Jadi, soalannya berkenaan dengan berapa aduan, tetapi sebelum saya menjawab berapa aduan tersebut Datuk Yang di-Pertua, saya- izinkan saya menjelaskan sedikit kenyataan dalam soalan.

Kenyataannya ialah peningkatan mendadak harga barang keperluan ketika ini susulan langkah penyesaran semula- pensasaran subsidi diesel. Jadi, ini adalah satu kenyataan Datuk Yang di-Pertua, yang saya perlu pohon justifikasi kerana seolah-olah ia nya kalau saya tak betulkan, seolah-olah ia nya satu kebenaran. Kerana kenyataan ini tidak bersandarkan kepada fakta, tidak bersandarkan kepada data, tanpa justifikasi. Jadi, tak boleh buat kenyataan macam itu dan soal. Jadi, sebab nanti kalau saya jawab, seolah-olah kenyataan itu benar.

Datuk Yang di-Pertua, izinkan saya menjelaskan selepas saya memberitahu ini, saya harap Ahli-ahli Yang Berhormat, hati-hati bila bertanya soalan sebab itu kenyataan yang perlu di justifikasi. Jadi, berkenaan dengan aduan, saya nak maklumkan bahawa ada dua entiti yang membuat pemeriksaan. Entiti yang pertama ialah Pegawai Pemantau Harga. Ada 100- ada 900 orang. Yang entiti yang kedua ialah penguat kuasa yang ada 2,200. Dua-dua entiti ini turun padang setiap hari untuk memantau harga, (PPH) Pegawai Pemantau Harga memantau lebih kurang 1,500 buah premis setiap hari melibatkan 480 kategori barangan.

Jadi, mereka memantau dan mereka mencatat dan inilah maklumat yang kita terima dalam *price catcher*. Jadi, kalau sekiranya ada peningkatan harga yang tidak munasabah, mereka akan laporkan pada penguat kuasa. Pada masa yang sama, penguat kuasa juga

melakukan mereka punya penguatkuasaan. Sejak Ops Kesan 2.0 dilaksanakan, pada 8 Jun dimulakan pelaksanaannya, kita dapati bahawa mereka turun ke premis setiap hari dan memeriksa SKU- *Stock Keeping Unit* setiap hari. Semalam, saya laporkan 21,036- semalam saya laporkan.

Hari ini jumlahnya ialah lebih daripada tersebut iaitu 21, 569. Maksudnya, dalam masa satu hari, tambahan 500 lagi premis yang sudah pun diperiksa berkenaan dengan kenaikan harga barang. Jadi dapatannya, kita dapati bahawa hanya ada 154 aduan, sembilan kes siasatan yang telah- Kertas Siasatan yang telah dibuka, 224 Notis dikeluarkan, tapi daripada 224 itu, hanya sembilan kes siasatan yang dibuka dan belum ada kompaun yang dikeluarkan setakat ini. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan?

Tuan Musoddak bin Ahmad: Yang Berhormat Yang di-Pertua, aduan-aduan ini kalau hari ini adalah konteks saya di Kedah ini ialah aduan-aduan daripada petani lah, peladang. Sebahagian juga daripada kontraktor-kontraktor tentang kenaikan-kenaikan harga jentera. Kelmarin Yang Berhormat Timbalan Menteri pun sudah jawab sedikit sebanyak. Kalau kita lihat jentera *backhoe* dulu RM450 naik RM550, Kato RM950 hingga RM1,200, lori RM350 naik RM490. Itulah semua kenaikan. Cuma saya- soalan saya sikit, pemberian subsidi di bawah BUDI ini sebanyak RM200 ini, adakah kerajaan sudah pun buat kaji selidik mencukupi ataupun tidak dengan sebanyak dengan RM200? Terima kasih.

Puan Hajah Fuziah binti Salleh: Ya. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Saya dengar soalan itu dan saya kira saya harus perjelaskan bahawa penyesaran subsidi ini kita berikan kepada kenderaan-kenderaan yang terlibat.

Pertama, individu yang punyai kenderaan yang menggunakan bahan api daripada diesel.

Kedua, kenderaan yang terlibat dalam agrokomoditi yang menggunakan kenderaan diesel.

Kategori yang ketiga iaitu kenderaan yang terlibat dalam logistik menghantar barang-barang keperluan asas yang diberikan penyesaran subsidi melalui *fleet card*.

Jadi, di sini fokusnya ialah kepada logistik. Jadi, soalan tadi dan saya dengar daripada soalan-soalan yang lain ialah berkenaan dengan *service*- perkhidmatan. Perkhidmatan ini kesannya ialah tidak *direct* kepada barang-barang keperluan asas, tetapi tidak dinafikan mungkin ada kesan kepada harga barang. Jadi, di sini kita perlu bezakan. Pensasaran subsidi pada ketika ini difokuskan kepada kenderaan-kenderaan yang terlibat dalam logistik. Kenderaan-kenderaan yang terlibat dalam servis ataupun perkhidmatan itu belum lagi diberikan apa orang kata- subsidi tersebut.

Sebab itu saya katakan semalam, teruskan libat urus, teruskan berbincang dengan kementerian-kementerian berkaitan supaya dapat diangkat kepada Jawatankuasa Rayuan yang dipengerusikan oleh MoF untuk mungkin melihat kepada *the service industry* yang memberi servis kepada- dia tak *direct contact* lah kepada *end user* ini, tetapi mungkin ada kesan sedikit. Namun, berkenaan dengan RM200 kepada kenderaan individu tadi, itu kajian terkini- kajian yang diberikan oleh MoF akan, tetapi seperti yang saya katakan, kalau tak cukup, ruang untuk libat urus itu masih terbuka. Kerajaan- orang kata tak ada lah kata RM200, tak nak runding lagi dah. Sentiasa teruskan libat urus kerana sebab itu kita ada Jawatankuasa Rayuan, Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua.

■1130

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan. Dato' Halim.

Dato' Haji Abdul Halim bin Haji Suleiman: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Yang Berhormat Datuk Speaker, saya cuma ada sedikit *concern* tentang jawapan yang diberikan oleh Menteri tadi. Seolah-olah macam kita ini *policy maker*- RUU kita selalu buat perubahan. Kenapa kita tak boleh buat pertanyaan tentang apa yang dimaksudkan oleh Menteri tadi? Sedangkan, kita yang berada di bawah menjawab setiap persoalan tentang kenaikan diesel. Ini penting bagi kita untuk mendapatkan data yang tepat untuk kita berikan kepada rakyat dan masyarakat.

Jadi, saya harap agar kementerian ini dapat mengambil tindakan drastik untuk memastikan bahawa kenaikan harga-harga barang ini dapat dikawal dan peniaga-peniaga ini diambil tindakan segera agar ia tidak berlaku kenaikan sewenang-wenangnya. Jadi, saya mengharapkan dan berharap. Apakah tindakan kementerian untuk mengatasi masalah yang saya sebutkan tadi? Terima kasih.

Puan Hajah Fuziah binti Salleh: Datuk Yang di-Pertua, saya rasa ada dua bahagian tadi dari Yang Berhormat Senator.

Yang pertama, kenapa tak boleh tanya soalan. Saya kira tidak ada pun di mana kerajaan mengatakan tidak boleh tanya soalan. Cuma pada awal tadi saya memperjelaskan, jangan buat kenyataan tanpa fakta ya.

Sebab, bila tanya soalan tanpa aduan, tapi dia dikaitkan dengan peningkatan mendadak harga barangan keperluan ketika ini susulan langkah pensasaran subsidi diesel, maksudnya dikaitkan dengan satu kenyataan yang tidak ada justifikasi.

Sebab, daripada kajian kita menunjukkan bahawa harga barangan stabil. Ada turun naik itu biasa. Seperti yang saya katakan semalam, turun naik itu biasa, tetapi tidak boleh hendak membuat kenyataan dan kemudian tanya berapa aduan. Ya, kenyataan itu perlu dijustifikasikan dulu. Iaitu maksud saya, berkenaan kenaikan harga barang, apa tindakan,

saya katakan bahawa dia berkaitan dengan inflasi, Yang Berhormat Senator. Inflasi ini berkaitan dengan *supply and demand*.

Jadi, apa yang dibuat oleh KPND bukan setakat mengawal harga barang menggunakan Akta Kawalan Harga dan Antipencatutan, tetapi juga menggunakan Akta Kawalan Bekalan untuk memastikan bekalan itu ada. Kalau kita *control price*, kita kata tak boleh jual lebih daripada sekian-sekian, tapi bekalan tak ada, maka orang akan berebut dan harga itu akan naik. Sebab itu dua akta ini digunakan ya, untuk pastikan bekalan itu stabil dan pada masa yang sama, mengawal harga. Kalau lebih, ada catut, keluar notis. Kemudian, siasat. Kalau diketahui betul-betul mencatut, betul-betul salah, kita keluarkan kompaun ya.

Dan kita pantau hari-hari itu ya. Saya kata tadi, dua entiti tadi, PPHnya- pemantau harganya dengan penguat kuasanya, jumlahnya begitu banyak setiap hari untuk mendapatkan data. Saya cakap juga semalam, sebelum itu dah mula dah *database* itu- 2 Mei. Dah mula dah kumpul nak bandingkan setiap hari.

Jadi *insya-Allah*, kalau ada rungutan-rungutan di bawah, inilah saranan kami. Sebab, kami pelaksana. KPND pelaksana. Kalau untuk mendapatkan kategori-kategori yang tertentu untuk mendapatkan subsidi itu, sila libat urus dengan kementerian yang tertentu sebab kami tak boleh nak libat urus dengan petani, kami tak boleh libat urus dengan pesawah, kami tidak boleh libat urus dengan FELDA dan sebagainya. Masing-masing ada kementerian masing-masing. Dan kami dalam Jawatankuasa Rayuan ya, yang boleh sama-sama buat keputusan yang dipengerusikan oleh MOF.

Insya-Allah ya, Datuk Yang di-Pertua, saya harap jelas kepada soalan Yang Berhormat Senator. Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Abun masih nak tanya soalan? Saya nak jemput Yang Berhormat Abun untuk soalan tambahan. Tadi Yang Berhormat Abun bangun tadi, kan? Pandangan dari Sarawak.

Tuan Abun Sui Anyit: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Jadi, kenaikan harga ini seperti apa yang diperjelaskan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri, tapi bagaimana pula-biasanya, kenaikan harga barang ini ada yang naik- ini sangat diperhatikan oleh orang dapurlah, mereka beli barang itu. So, ada barang itu naik. Bagaimanakah mereka untuk melaporkan ini? Kadang-kadang ketakutan juga menyebabkan mereka tak berani melaporkan sedangkan memang geram sendiri. Jadi, apakah kaedah supaya mereka yang melaporkan ini mereka tidak akan mungkin dilakukan sesuatu yang tidak elok oleh peniaga-peniaga ini? Terima kasih.

Puan Hajah Fuziah binti Salleh: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Senator Abun.

Ini adalah satu daripada usaha KPDM juga yang baru-baru ini Yang Berhormat Menteri melancarkan di Sabah ya, berkenaan dengan gerakan massa. Maksudnya, *the mass movement* untuk sama-sama membantu KPDM untuk menjadi mata dan telinga rakyat membantu membuat aduan. Saya bawa dalam Dewan QR code ya... [Menunjukkan gambar QR Code berkaitan] QR code untuk buat aduan. Jangan risau. Kita akan melindungi maklumat berkenaan dengan pengadu dan *insya-Allah*, kita akan ambil tindakan. Daripada QR code ini terus masuk kepada saluran aduan kami. Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih, Timbalan Menteri. Sekarang kita pergi kepada soalan terakhir. Saya jemput Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah.

Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah: Datuk Yang di-Pertua, soalan saya nombor 12.

12. Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah minta Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam menyatakan, langkah-langkah yang diambil oleh kementerian untuk mengurangkan pelepasan karbon di Malaysia dan apakah perancangan kementerian untuk memenuhi komitmen Malaysia di bawah Perjanjian Iklim Paris 2015 mengenai perubahan iklim.

Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam [Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

Sebagaimana kita- semua maklum, Perjanjian Paris ini yang dipersetujui di peringkat antarabangsa pada tahun 2015 telah pun diratifikasi oleh negara kita pada tahun berikutnya 2016, dan memang menjadi perancangan kita untuk memenuhi obligasinya kerana kita tahu krisis iklim ini adalah antara tiga krisis yang dihadapi oleh planet iaitu bersama-sama dengan pencemaran dan juga kepupusan biodiversiti.

Perancangan kementerian bagi merealisasikan komitmen kita di bawah Perjanjian Paris melibatkan dua elemen, iaitu pertama, di peringkat dasar, dan kedua di peringkat perundangan.

Dari sudut pembangunan dasar, mesyuarat kelima Majlis Tindakan Perubahan Iklim Negara yang dibuat pada tahun 2024 dan dipengerusikan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah bersetuju untuk memuktamadkan dokumen hala tuju *Nationally Determined Contribution (NDC) roadmap* dan juga *Long-Term Low Emission Development Strategy (LT-LEDS)*. Dan kita ini masing-masing bagi mencapai sasaran NDC negara pada tahun 2030 dan aspirasi pelepasan sifar bersih negara yang kita nak muktamadkan pada tahun 2050.

Kalau sebelum ini, istilah kita seawal 2050. Itu agak *open-ended*. Yang saya selalu kalau dalam ucapan saya, saya kata macam mak kita tanya bila nak kahwin, kita kata seawal umur 30 tahun, tapi kalau dia bagi 2050 ini, dia lebih *definite*, tetapi dia memerlukan banyak

usaha dan perubahan dasar yang ketara kerana kita masih lagi banyak bergantung pada bahan api fosil.

Pada masa yang sama, mesyuarat juga telah meluluskan Dasar Perubahan Iklim Negara 2.0 kerana sebelum ini, Dasar Perubahan Iklim Negara pertama telah dibuat pada tahun 2009 sebelum Perjanjian Paris dan beberapa matlamat yang kita sebut itu belum digariskan lagi. Jadi, ini mengambil kira perkembangan dasar dan perkembangan terkini isu perubahan iklim termasuk objektif untuk mengesahkan kenaikan suhu di bawah dua darjah Celsius dan berusaha untuk mengesahkan kenaikan di bawah 1.5 darjah Celsius.

Aspek kedua daripada segi penggubalan perundangan. Kita sedang membangunkan RUU Perubahan Iklim Negara yang akan menjadi instrumen utama untuk memastikan dasar-dasar yang kita sebut tadi dapat dilaksanakan dengan efektif. Makna, baharu ada taring. Kita sudah pun memulakan libat urus dengan kerajaan-kerajaan negeri, dengan pihak swasta dan badan dan juga pihak NGO. Kita berhasrat juga supaya kita betul-betul terbuka. Apabila kita habis *drafting* ini di peringkat kementerian, ia akan dibuka kepada umum untuk melihat draf tersebut.

Jadi, ini antara perkara penting yang kita rasa mampu untuk memandu kita dalam mencapai hasrat perubahan iklim.

Timbalan Yang di-Pertua: Soalan tambahan.

Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah: Soalan tambahan saya. Kalau kita lihat terutamanya di sebelah Pantai Timur di Terengganu, di Dungun, hampir keseluruhan pantai di Dungun telah mengalami hakisan yang menyebabkan kita terpaksa tambak lagi. Begitu juga di Terengganu di Pantai Batu Buruk, Batu Rakit. Jadi, itu nampaknya jelas kenaikan aras laut dan saya rasa itulah yang menjadi sebab juga kenapa Kerajaan Indonesia tukar Jakarta kepada Nusantara. Jadi, di peringkat Malaysia, apakah yang kita boleh buat dalam orang kata mengawal suhu dan pelepasan karbon?

Pelepasan karbon bersangkut paut dengan peningkatan suhu. Walaupun kita tidak boleh kontrol sebab itu melibatkan suhu seluruh dunia, tetapi sekurang-kurangnya kita boleh perlahan masalah ini di peringkat negara kita. Sebab, kalau kita tak bermula di negara kita, saya rasa di negara-negara lain juga tidak mengambil tindakan yang sama. Terima kasih.

■1140

Timbalan Yang di-Pertua: Baik. Yang Berhormat Menteri.

Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad: Terima kasih Yang Berhormat Senator. Sememangnya saya setuju bahawa kesan-kesan hakisan, kesan-kesan kenaikan paras laut ini memang kita boleh saksikan. Kalau di Terengganu itu, memang banyak contoh yang ada. Kalau sebelum ini dia- jalan itu ada pantai jauh, tiba-tiba dah sampai ke jalan air laut. Saya

pernah juga ke Pantai Sabak di Kelantan. Ada 30 tanah yang sudah ada geran, sekarang sudah pun ditelan oleh lautan.

Jadi, kalau salah satu lagi kawasan kita yang sangat diancam ialah Klang. Klang kawasan di tepi laut, tetapi pada masa yang sama kita juga tahu mempunyai beberapa buah loji jana kuasa. Ia juga merupakan pintu masuk kepada barangan-barangan daripada seluruh dunia ke negara kita melalui Pelabuhan Klang.

Jadi, ia juga kalau kita tidak uruskan, maka ia akan memberi kesan yang besar. Jadi, sebab itu di peringkat kerajaan, sebenarnya kita nak kurangkan karbon dan sebagainya, itu memang penting dan kita komited. Itu seiring dengan dasar sifar bersih kita, tetapi kita sebenarnya hanya menyumbang 0.67 peratus daripada *total emission* yang ada di dunia. Kita negara yang relatifnya kecil.

Lebih penting ialah *adaptation*. Adaptasi bagaimana kita tahu akan berlaku juga sebahagian. Kalaulah dunia dapat memenuhi semua obligasi kita di bawah Perjanjian Paris, akan tetap berlaku kenaikan paras laut. Jadi, bagaimana kita dapat menyesuaikan negara kita. Jadi, itu sebab kita sedang menyediakan *National Adaptation Plans* ataupun Pelan Adaptasi Kebangsaan yang kita sudah pun dapat pendanaan daripada peringkat antarabangsa dan kita dalam proses untuk menyiapkan.

Mungkin dalam tempoh dua, tiga tahun ini selepas RUU Perubahan Iklim yang kita jangka pada tahun depan, kita dapat menyiapkan dokumen *adaptation* sebagai satu rujukan kepada kita, bagaimana kita nak rancang pembangunan dan juga melibatkan pertanian dan pengangkutan dan semuanya supaya kita *adapt* kepada situasi perubahan iklim.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Rita.

Puan Rita Sarimah anak Patrick Insol: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Soalan saya, Malaysia telah menyasarkan untuk mengurangkan intensiti karbon sebanyak 45 peratus berbanding Keluaran Dalam Negeri Kasar menjelang tahun 2030. Ini sebagai sumbangan kita kepada ditentukan negara. Jadi, soalan saya adalah di mana kita dalam perjalanan ini, memandangkan kita sekarang ini negara sedang mengalami gelombang haba? Satu lagi, *do you think that net zero* itu boleh dicapai tak, *globally*? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad: Terima kasih. Sebenarnya kalau mengikut data-data yang kita ada, *NDC Roadmap* kita sebagaimana yang disebut menjelang 2030, sebenarnya kita *on track* untuk mencapai sasaran tersebut. Yang lebih mencabar ialah sasaran kita untuk sifar bersih tahun 2050. Itu memang memerlukan banyak lagi perubahan-perubahan dasar daripada segi dasar pengangkutan kita, perbandaran kita, penggunaan tenaga dan sebagainya.

Jadi sebab itu, antara apa yang kita telah mulakan, ia telah pun bukan sahaja menjadi apa yang saya boleh katakan perjuangan kementerian kami, tetapi kalau kita tengok tahun lepas, kerajaan telah umumkan NETR yang mana kita sasarkan kalau sekarang hanya 25 peratus kapasiti tenaga kita adalah tenaga boleh baharu, menjelang 2050 kita sasarkan 70 peratus. Itu ialah salah satu perubahan yang sangat-sangat besar. Sekarang 80 peratus tenaga yang dijana masih lagi daripada arang batu dan juga *natural gas*, bahan api fosil.

Begitu juga bagi apa yang kita nak lakukan untuk mencapai perkara tersebut, misalnya pengangkutan awam dan juga EV juga perlu diperluaskan. Itu juga masih lagi jauh yang saya boleh katakan. Kita tahu EV masih lagi di peringkat yang sangat awal, tetapi kita rasa beberapa perubahan dasar yang kerajaan telah mulakan, misalnya pensasaran semula subsidi elektrik, tarif elektrik yang kita mulakan pada tahun lepas, tahun ini diesel, itu akan membantu.

Kalau kita tengok mengapa lebih banyak kilang, mengapa lebih banyak rumah menggunakan tenaga solar, kerana mereka dah kena bayar harga sebenar bil elektrik tersebut. Kalau dulu, mereka tidak ada kesedaran. Jadi- tetapi kita percaya dengan kita dapat ada Rang Undang-undang Perubahan Iklim Negara dan juga *National Adaptation Plans* itu, kita akan dapat tengok satu hala tuju yang lebih jelas ke arah ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, maka tamatlah sesi soal jawab kita pada pagi ini. Setiausaha.

[Masa Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA (PEMBUBARAN) 2024

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Timbalan Yang di-Pertua: Dipersilakan YB Menteri.

11.45 pg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]:
Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu rang undang-undang bernama suatu akta untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015

[*Akta 771*] untuk membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah akta itu, untuk mengadakan peruntukan bagi meletakhakkan hartanya pada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017, iaitu Akta 788 dan untuk mengadakan peruntukan bagi perkara yang berkaitan, dibacakan kali yang kedua sekarang.

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

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang yang akan saya bentangkan bertujuan untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [*Akta 771*] dan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM) dengan izin, yang ditubuhkan di bawah Akta 771 dibubarkan.

Untuk memaklumkan semua Ahli Yang Berhormat Senator, Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 ini telah dibentangkan dan diluluskan di Dewan Rakyat pada 26 Jun 2024. Saya ingin menarik perhatian semua Ahli Yang Berhormat Senator bahawa penggubalan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 adalah komitmen kerajaan pada 11 Disember 2019, yang bersetuju secara prinsip supaya badan kawal selia industri penerbangan Malaysia digabungkan dan diletakkan di bawah satu entiti di mana MAVCOM dibubarkan serta semua fungsi MAVCOM dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia atau *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM) dengan izin.

Pelaksanaan rasionalisasi badan kawal selia industri penerbangan ini turut melibatkan Akta 771, Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [*Akta 788*] dan perundangan yang berkaitan dipinda dan dimansuhkan sejajar dengan perkara ini. Kerajaan selanjutnya pada 5 April 2023 bersetuju untuk mengekalkan keputusan kerajaan pada 11 Disember 2019 dan seterusnya, kerajaan pada 5 Jun 2024 bersetuju untuk membentangkan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 dan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 dalam Mesyuarat Kedua, Penggal Ketiga, Parlimen Kelima Belas 2024.

Objektif pewujudan Akta 771 adalah untuk menubuhkan MAVCOM bagi mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia serta mengadakan peruntukan bagi fungsi dan kuasanya dan perkara yang berkaitan. Dalam hubungan ini, MAVCOM telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta 771 sebagai sebuah suruhanjaya penerbangan bebas yang bertanggungjawab untuk mengawal selia aspek ekonomi dan komersial industri penerbangan awam serta perlindungan hak-hak pengguna penerbangan di Malaysia, bermatlamat untuk menjadikan industri penerbangan

awam negara berdaya maju daripada segi komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya tahan.

MAVCOM juga antara lain turut bertanggungjawab mengeluarkan lesen perkhidmatan udara (ASL), permit perkhidmatan udara (ASP), lesen pengendali aerodrom (AOL) dan lesen pengendali darat (GHL). MAVCOM turut bertanggungjawab mentadbir, memperuntukkan dan menguruskan hak-hak trafik udara serta menyelia hal-hal berkaitan persaingan dan menyediakan mekanisme perlindungan pengguna.

Berdasarkan subseksyen 17(1) Akta 771, salah satu fungsi MAVCOM adalah untuk menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam dengan menyediakan suatu persekitaran ekonomi yang membolehkan syarikat penerbangan Malaysia mengekalkan keupayaan mereka untuk bersaing dengan berkesan dalam pasaran penerbangan awam melalui cara yang menguntungkan, cekap, adil dan mampan.

■1150

Fungsi tersebut sebelum ini dilaksanakan oleh Suruhanjaya Persaingan Malaysia atau *Malaysia Competition Commission* (MyCC), dengan izin. Selain itu, MAVCOM juga turut berfungsi untuk memperuntukkan suatu mekanisme bagi perlindungan pengguna termasuk menggalakkan suatu persekitaran yang membenarkan pengguna berhubung dengan industri penerbangan awam dan mendapat akses dengan cara yang telus kepada pilihan produk serta perkhidmatan yang berkualiti tinggi pada harga yang berpatutan. Fungsi tersebut sebelum ini dilaksanakan oleh Tribunal Tuntutan Pengguna, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna.

Sepanjang lapan tahun penubuhannya, MAVCOM telah melaksanakan fungsi-fungsinya sebagaimana peruntukan subseksyen 17(1), Akta 771 seperti berikut, iaitu:

- (i) memproses permintaan untuk lesen ASL, ASP, AOL dan GHL yang merangkumi permohonan baharu daripada pihak yang berminat dan permohonan pembaharuan daripada pemegang lesen sedia ada. Pada tahun 2022, sebanyak 52 permohonan telah diproses oleh MAVCOM dan jumlah permohonan pada tahun 2023 telah meningkat kepada 61;
- (ii) mewujudkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016, iaitu *Malaysian Aviation Consumer Protection Code* (MACPC) dengan izin, yang menetapkan hak-hak pengguna perkhidmatan penerbangan dan cara untuk mendapatkan hak-hak tersebut yang berkaitan dengan perubahan penerbangan, penentuan harga, bagasi dan isu-isu lain yang berkaitan;

- (iii) mengendali lebih 45,000 aduan pengguna perkhidmatan penerbangan sejak penubuhan MAVCOM pada tahun 2016 dengan kadar resolusi melebihi 90 peratus secara purata;
- (iv) memperkenalkan rangka kerja kualiti perkhidmatan di lapangan terbang iaitu *Airport Quality of Services Framework* secara berfasa bermula dari Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur yang seterusnya dilanjutkan ke lapangan terbang lain untuk memantau tahap kualiti perkhidmatan oleh pengendali lapangan terbang.

Daripada segi kewangan, MAVCOM tidak bergantung kepada peruntukan kerajaan dan membiayai perbelanjaan operasi menggunakan hasil daripada kutipan caj perkhidmatan pengawalseliaan iaitu *regulatory services charges* (RSC) sebanyak RM1 yang dikenakan terhadap setiap penumpang yang berlepas dari mana-mana lapangan terbang komersial di Malaysia. Bagi tahun 2023, kutipan RSC berjumlah RM36.9 juta meningkat daripada RM24.3 juta pada tahun 2022.

Daripada segi perjawatan, jumlah kakitangan semasa di MAVCOM adalah 56 orang, yang terdiri daripada pegawai pelbagai kepakaran seperti pakar perundangan, ekonomi, perkhidmatan pengguna, akauntan, penganalisis kewangan dan sebagainya. Fungsi-fungsi ini akan terus dilaksanakan dan diperkasakan apabila MAVCOM digabung ke dalam CAAM.

Penggabungan ini bertujuan untuk mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam, terutamanya dalam perkhidmatan pelesenan. Penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua buah badan kawal selia berasingan.

Mekanisme tunggal ini juga diguna pakai di kebanyakan negara yang mengendali sektor pengangkutan udara utama dunia seperti Amerika Syarikat, United Kingdom, Jerman, Singapura dan Republik Rakyat China. Penggabungan ini juga akan dapat mengoptimumkan penggunaan sumber manusia dan kewangan sedia ada, di samping meningkatkan kecekapan tadbir urus dan sistem penyampaian perkhidmatan.

Pelaksanaan pembubaran MAVCOM melalui rang undang-undang, dilaksanakan secara komprehensif melalui sesi libat urus bersama dengan pihak-pihak berkepentingan seperti CAAM, MAVCOM, Jabatan Peguam Negara, Jabatan Perkhidmatan Awam, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Kementerian Kewangan dan Kementerian Ekonomi. Perkara ini saya akan memperincikan semasa pembentangan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Tuan Yang di-Pertua, penggubalan suatu undang-undang harus memberi keutamaan kepada sifatnya yang dinamik dan progresif agar ia terus kekal relevan mengikut peredaran

masa. Dalam konteks ini, kerajaan telah memberi pertimbangan sewajarnya terhadap pelaksanaan penggabungan badan kawal selia penerbangan awam negara melibatkan CAAM dan MAVCOM melalui proses pemansuhan Akta 771 dan pindaan Akta 788, yang mana saya akan jelaskan dengan terperinci sebentar lagi.

Secara umumnya, Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 ini merangkumi pindaan-pindaan yang diperuntukkan dalam 14 fasal keseluruhannya seperti berikut.

Fasal 1 merujuk kepada tajuk ringkas dan peruntukan mengenai kuat kuasa akta, tarikh kuat kuasa akan dimaklumkan kelak melalui penyiaran warta.

Fasal 2 mengandungi takrif perkataan dan ungkapan tertentu yang digunakan dalam akta yang dicadangkan.

Fasal 3 bertujuan memansuhkan Akta 771 dan seterusnya membubarkan MAVCOM.

Fasal 4 bertujuan mengadakan peruntukan bagi penurunan kuasa, hak, kewajipan liabiliti dan obligasi MAVCOM kepada CAAM.

Fasal 5 bertujuan memperuntukkan semua wang yang ada pada atau kena dibayar kepada Kumpulan Wang Suruhanjaya Penerbangan dan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam yang ditubuhkan di bawah Akta 771 dipindahkan kepada Kumpulan Wang Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah Akta 788.

Fasal 6 bertujuan mengadakan peruntukan bagi pemindahan semua perjanjian, surat ikatan, dokumen dan surat cara lain yang sedia ada daripada MAVCOM kepada CAAM.

Fasal 7 bertujuan mengadakan peruntukan bagi penerusan perkhidmatan dan aktiviti yang dinyatakan dalam suatu perjanjian berkenaan dengan apa-apa perjanjian pengendalian atau konsesi oleh seseorang yang diberi kuasa untuk menjalankan perkhidmatan dan aktiviti itu di bawah Akta 771, sehingga tarikh habis tempoh perjanjian dan tertakluk kepada terma dan syarat yang dikaitkan dengan perjanjian itu. Bagi maksud fasal ini, kesemua perjanjian yang masih berkuat kuasa semasa pembubaran MAVCOM akan diletakhakkan di bawah CAAM.

Fasal 8 bertujuan mengadakan peruntukan kecualian bagi permohonan yang dibuat atau aduan yang diterima oleh MAVCOM yang belum selesai diuruskan kepada CAAM. Tujuan pindaan ini adalah bagi memastikan kesinambungan pengurusan perkhidmatan seperti permohonan hak trafik udara, lesen ASL, ASP, AOL dan GHL serta aduan berkaitan syarikat penerbangan yang dikendalikan oleh MAVCOM dapat disempurnakan sepenuhnya.

Fasal 9 bertujuan mengadakan peruntukan bagi kecualian apa-apa lesen atau permit yang dipegang oleh seseorang atau apa-apa hak trafik udara bagi laluan domestik atau antarabangsa yang diuntukkan kepada seseorang sebelum tarikh permulaan kuat kuasa akta yang dicadangkan. Dalam hal ini, hak trafik udara, lesen ASL, ASP, AOL atau GHL yang

diberikan kepada syarikat penerbangan, operator lapangan terbang atau pengendali darat sebelum pembubaran MAVCOM, masih lagi berkuat kuasa selepas akta ini diwartakan bagi memastikan perkhidmatan udara negara tidak terjejas.

■1200

Fasal 10 bertujuan mengadakan peruntukan bagi kecualian perintah, pengecualian notis, arahan atau keputusan yang dibuat atau diberikan oleh MAVCOM di bawah Akta 771. Sebagai contoh, sebarang penalti kewangan yang dikenakan oleh MAVCOM ke atas syarikat penerbangan yang tidak mematuhi MACPC adalah masih terpakai setelah MAVCOM dibubarkan dan akan terus dikuatkuasakan oleh CAAM.

Fasal 11 bertujuan mengadakan peruntukan bagi status anggota MAVCOM dan juga anggota jawatankuasa yang dilantik di bawah Akta 771 setelah proses rasionalisasi dilaksanakan pada tarikh kuat kuasanya akta ini. Anggota suruhanjaya yang memegang jawatan dan anggota jawatankuasa yang dilantik di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 adalah terhenti daripada memegang jawatan atau daripada menjadi anggota jawatankuasa.

Dalam masa dua tahun daripada tarikh permulaan kuat kuasa akta ini, anggota suruhanjaya kecuali Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan, dilarang daripada membuat apa-apa kontrak perkhidmatan atau menjalankan atau terlibat dalam apa-apa perniagaan atau aktiviti lain yang dijalankan bagi maksud keuntungan dalam atau yang berhubung dengan penerbangan, melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Penerusan larangan terhadap mana-mana anggota suruhanjaya yang terhenti daripada menjadi anggota suruhanjaya sebelum tarikh permulaan kuat kuasa akta yang dicadangkan daripada membuat apa-apa kontrak perkhidmatan atau menjalankan atau terlibat dalam apa-apa perniagaan atau aktiviti lain yang dijalankan bagi maksud keuntungan dalam atau yang berhubung dengan penerbangan sehingga tarikh habis tempoh dua tahun dari tarikh pemberhentiannya, melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Fasal 12 bertujuan mengadakan peruntukan bagi penerusan prosiding undang-undang atau klausa tindakan terhadap MAVCOM selepas pembubaran MAVCOM.

Fasal 13 bertujuan mengadakan peruntukan bagi penerusan semua undang-undang bertulis termasuk perundangan subsidiari di bawah Akta 771 yang berkuat kuasa sebelum tarikh permulaan kuat kuasa akta ini dan apa-apa sebutan mengenai suruhanjaya di dalam mana-mana undang-undang bertulis, termasuk perundangan subsidiari atau dokumen hendaklah ditafsirkan sebagai sebutan mengenai CAAM.

Fasal 14 mengandungi peruntukan berhubung peletahakkan kepada CAAM semua harta, hak kepentingan, obligasi dan liabiliti MAVCOM yang dinyatakan oleh Menteri dalam

perintah yang disiarkan dalam warta tanpa apa-apa pemindahan, penyerahhakan atau pemindahan.

Tuan Yang di-Pertua, secara umumnya, saya ingin menarik perhatian semua Ahli Yang Berhormat Senator bahawa Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 ini hanya memfokuskan kepada aspek pemansuhan Akta 711 dan pembubaran MAVCOM, yang mana melibatkan perkara-perkara berkaitan fasal 2 hingga fasal 14 seperti dimaklumkan sebentar tadi. Lain-lain perkara yang bersangkutan pembubaran MAVCOM dan implikasinya akan dijelaskan dengan lebih terperinci melalui pembentangan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Justeru, saya ingin menarik perhatian sidang Dewan Negara pada hari ini bahawa kerajaan komited dengan penggubalan rang undang-undang ini bagi memastikan pembangunan sektor penerbangan awam yang moden, mampan, selamat dan efisien. Dengan ini, Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Tuan Yang di-Pertua: Ada sesiapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan [Datuk Arthur Joseph Kurup]: Saya mohon menyokong, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang bernama suatu akta untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [*Akta 771*] untuk membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang ditubuhkan di bawah akta itu untuk mengadakan peruntukkan bagi peletakan hartanya pada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [*Akta 788*] dan untuk mengadakan peruntukkan bagi perkara yang berkaitan dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahaskan.

Ahli-ahli Yang Berhormat, di hadapan saya ada 10 orang Ahli yang hendak berbahas. Maka, ditetapkan masa yang diberi untuk seorang adalah 8 minit.

Dipersilakan Yang Berhormat Yang Berhormat Senator Dato' Kesavadas.

12.06 tgh.

Dato' Kesavadas a/l A Achyuthan Nair: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Sejak penubuhan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) ditubuhkan pada 1 Mac 2016, hal ehwal penerbangan negara secara amnya dapat ditadbir urus menerusi fungsi serta kuasa yang dimandatkan kepada MAVCOM menurut seksyen 17 dan 18, Akta Pesuruhjaya Penerbangan Malaysia ini.

MAVCOM yang menjadi badan pengendali hab trafik udara sektor penerbangan yang semakin berkembang sehingga ke hari ini, tidak akan dapat dikawal selia dengan sistematik dengan mengambil kira pelbagai ragam syarikat perkhidmatan penerbangan yang kadangkala menggusarkan pengguna. Saya ingin menyentuh perihal hal pengguna yang digariskan dalam empat peruntukan seksyen di bawah Bahagian X, Akta 771 yang akan dimansuhkan ini.

Berdasarkan satu kenyataan rasmi yang disiarkan oleh MAVCOM pada 12 Oktober 2023, MAVCOM telah menggesa pelanggan-pelanggan yang terkesan dengan penggantungan operasi penerbangan syarikat *MYAirline* untuk menyalurkan aduan kepada MAVCOM serta saluran khidmat pelanggan *MYAirline*. Gesaan tersebut seiring dengan peruntukan seksyen 70, yang mana MAVCOM mempunyai mandat perundangan untuk menerima aduan pelanggan berkenaan perkhidmatan penerbangan.

Dalam teks tersebut, *MYAirline* yang merupakan syarikat penerbangan yang menyebabkan masalah kepada pengguna telah dipertanggungjawabkan untuk melaksanakan penggantian duit tambang kepada pengguna. Saya difahamkan bahawa sehari selepas kenyataan tersebut dikeluarkan, Yang Berhormat Menteri telah menyatakan dalam suatu sidang media bahawa MAVCOM diminta untuk menubuhkan satu pasukan petugas khas dengan penglibatan Bank Negara bertujuan untuk menyelesaikan perkara yang berkaitan dengan pembayaran semula duit tambang penerbangan kepada pelanggan-pelanggan *MYAirline* yang telah dilakukan pembelian tiket, sebelum kuat kuasa penggantungan operasi.

Berhubung dengan hal tersebut, saya minta penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengenai status terkini penggantian wang kepada pelanggan-pelanggan *MYAirline* yang telah terkesan dengan penggantungan operasi syarikat tersebut. Adakah *MYAirline* telah melaksanakan pemulangan semula bayaran tiket secara berperingkat seperti yang diarahkan oleh MAVCOM? Sejauh manakah pembentukan pasukan petugas tersebut telah berjaya berperanan sebagai mekanisme untuk menyelesaikan segala tunggakan pemulangan duit tambang pelanggan?

Bercakap tentang pemulangan wang pelanggan, saya juga minta Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan, pertama, syarikat-syarikat penerbangan yang pernah terlibat dengan masalah penggantungan lesen serta penutupan operasi penerbangan sejak Akta 771 dikuatkuasakan pada 27 Ogos 2015.

■1210

Kedua, syarikat-syarikat penerbangan yang telah terlibat dengan pertikaian yang memerlukan campur tangan MAVCOM seperti yang dimaksudkan dalam seksyen 75.

Apakah antara konflik pertikaian antara syarikat penerbangan yang pernah dikendalikan oleh MAVCOM selama Akta 771 ini dikuatkuasakan?

Ketiga, berapakah jumlah wang bayaran semula tiket penerbangan yang telah dilunaskan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang bermasalah kepada pelanggan yang dikendalikan menerusi perhatian MAVCOM?

Tuan Yang di-Pertua, selain penggantungan Lesen Perkhidmatan Udara atau *Air Service License* (ASL). Syarikat *MYAirline* yang diumumkan pada 1 November tahun lalu pembatalan Sijil Operator Udara atau *Air Operating Certificate* (AOC) terhadap syarikat MY Jet Express Airlines Sdn. Bhd. pada 2 Mei lalu sewajarnya dijadikan pengajaran kepada setiap syarikat penerbangan yang beroperasi.

Penggantungan lesen serta pembatalan sijil udara tersebut membuktikan bahawa MAVCOM serta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) selama ini berfungsi dengan cekap dalam mengekang sebarang ketidakpatuhan piawaiian pelesenan udara oleh mana-mana syarikat penerbangan.

Oleh sebab itu, saya berpendirian bahawa penggabungan MAVCOM dengan CAAM yang akan berfungsi sebagai satu entiti kelak diyakini mampu memperluaskan lagi kuasa pemantauan terhadap tatacara operasi bagi setiap aspek sektor penerbangan. Penggabungan tersebut diharapkan dapat menghasilkan impak positif yang progresif terhadap pembangunan industri penerbangan negara khususnya yang melibatkan perkhidmatan lapangan terbang.

Pelan pembangunan tersebut perlu memfokuskan tindakan ke arah menambah baik setiap aspek perkhidmatan lapangan terbang di negara ini, terutamanya KLIA yang telah jatuh empat- anak tangga pada tahun 2024, berbanding tahun 2023 dalam senarai Lapangan Terbaik Dunia *Skytrax*.

Oleh yang demikian, penggabungan MAVCOM dengan CAAM nanti diharapkan dapat meneroka peluang-peluang pelaburan jangka panjang yang bernilai tinggi. Seajar dengan aspirasi pembangunan sektor penerbangan negara yang ingin dicapai, peranan bersepadu yang akan dimainkan menerusi gabungan baharu tersebut seharusnya mendorong kepada perubahan berperingkat dalam sistem penyampaian perkhidmatan pengguna di Lapangan Terbang KLIA 1 dan 2 yang menjadi cerminan kepada persembahan sektor penerbangan negara di mata dunia.

Tuan Yang di-Pertua, sekian sahaja ucapan perbahasan saya Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024. Saya mohon menyokong. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Dato' (Dr.) Arman Azha Abu Hanifah.

12.13 tgh.

Dato' (Dr.) Arman Azha Abu Hanifah: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* Tuan Yang di-Pertua Dewan Negara, Ahli-ahli Dewan Negara yang saya hormati sekalian. Terima kasih kerana memberikan saya giliran untuk berbahas mengenai Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan (Pembubaran) 2024.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, Akta 771 ini merupakan satu isu hangat yang sedang diperbahaskan dengan pelbagai saranan, cadangan, soalan dan juga pertikaian oleh pelbagai pihak. Walau bagaimanapun kita harus mengambil satu pendekatan yang dilihat positif, dalam usaha memberikan keputusan terbaik kepada pihak kementerian yang bertanggungjawab.

Tuan Yang di-Pertua, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) merupakan satu badan bebas yang memberi tumpuan kepada sektor kawal selia aspek ekonomi industri penerbangan awam Malaysia juga melindungi hak-hak pengguna penerbangan awam.

Tuan Yang di-Pertua, manakala Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) sebuah pengaturan yang memfokuskan kepada aspek kawal selia dan teknikal penerbangan. Justeru itu kedua-dua agensi ini berbeza daripada segi dasar dan gerak kerja. Dengan pembubaran MAVCOM dan gabungan gerak kerja sedia ada dengan CAAM ini dilihat satu langkah yang amat besar dalam industri penerbangan.

Soalan saya, bagaimanakah CAAM yang merupakan sebuah lembaga yang akan memikul tugas dan bebanan MAVCOM, merupakan satu Suruhanjaya apabila penggabungan ini berlaku dan terlaksana kelak?

Apakah mekanisme yang telah dikenal pasti untuk diguna pakai sebagai satu pendekatan yang baik dalam usaha mempertingkatkan sektor saing dan pengaturan penerbangan awam dalam negara kita? MAVCOM seperti biasa kita sedia maklum, adalah sebuah badan bebas yang mempromosikan ketelusan, akauntabiliti dalam industri penerbangan dalam negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, pengumuman pembubaran boleh membawa kepada pengurangan pemantauan dan pengawasan yang bebas dalam sektor penerbangan awam dalam negara kita. Pada pandangan saya situasi ini mampu membuka satu ruang penyalahgunaan kuasa oleh syarikat penerbangan dan mengendalikan lapangan terbang susulan dengan pemansuhan satu entiti yang menjadi platform semak dan timbang tara dalam sebuah industri penerbangan.

Mungkin pihak kementerian boleh memberikan satu justifikasi yang kukuh mengapa satu badan suruhanjaya pengawal selia yang bebas, yang stabil dengan fungsi yang baik harus dibubarkan, digabungkan dengan sebuah Lembaga secara umumnya diketuai oleh

masyarakat agak kurang efisien dan kurang stabil oleh pandangan masyarakat luar. Knapakah bukan perkara yang sebaliknya berlaku? Daripada fahaman saya, salah satu sebab pembubaran ini adalah susulan situasi di mana CAAM mempunyai lebih ramai tenaga kerja berbanding dengan MAVCOM.

Namun persoalan hari ini, kenapa sebuah badan yang mempunyai ramai tenaga kerja menghasilkan output yang kurang cekap dan tidak stabil berbanding dengan badan yang mempunyai kurang tenaga kerja, berlipat kali ganda jauh mampu menghasilkan input yang sangat efisien. Ini persoalan yang rata-rata dimainkan oleh masyarakat dalam negara kita apabila isu pembubaran ini dibuat.

Tuan Yang di-Pertua susulan dengan pembubaran MAVCOM ini, saya mohon penjelasan manakah keupayaan kementerian dan CAAM sendiri bersedia untuk memastikan pendekatan-pendekatan strategik yang mampu memberi manfaat pertumbuhan dan penjana pendapatan kepada ekonomi negara.

Jika kita lihat sebelum pembubaran MAVCOM, ia berfungsi sebagai pesaing industri yang memainkan peranan dan memastikan sektor industri penerbangan kekal kompetitif dan mengkalkan harga yang munasabah, menjamin kualiti penerbangan yang cukup baik kepada rakyat Malaysia. MAVCOM juga dilihat mempunyai reputasi sebuah badan yang diurus dengan baik. Usaha menjaga kebajikan pengguna dan juga memastikan syarikat penerbangan dan lapangan terbang mematuhi syarat-syarat dan memenuhi tanggungjawab mereka dengan sempurna.

Tuan Yang di-Pertua, berbalik kepada akta pembubaran Akta 771 ini, saya mohon segala pandangan, saranan daripada pelbagai perspektif yang dikongsi oleh rata-rata Ahli Dewan yang mulia ini diambil kira secara positif oleh pihak kementerian supaya CAAM dengan garis kerja dan tugas baharu mampu mengorak langkah dengan jauh lebih baik, dengan berdaya saing dengan mana-mana syarikat lain.

Tuan Yang di-Pertua, dengan pendekatan yang *the right sizing*, dalam keadaan negara kita sedang mengawal kewangan, tidak mahu pembaziran dalam perbelanjaan dalam kerajaan. Tenaga kerja MAVCOM ke dalam MAVCOM ini amat adalah langkah yang agar tidak melesukan dan memotivasikan agar tenaga kerja MAVCOM yang sedia ada ini, ekoran satu risiko dan keputusan yang amat besar yang akan diambil kepada pihak kementerian ke atas mereka.

Jadi, saya harap Timbalan Menteri yang ada sini dan juga daripada kementerian yang hadir sini ambil maklum suara daripada Ahli Dewan ini, kita bersuara kerana kita melihat situasi tentang industri penerbangan negara kita. Kita tidak mahu industri penerbangan negara kita dalam keadaan baik menjadi kurang baik. Apa yang kita mahukan industri penerbangan kita daripada baik menjadi jauh lebih baik.

Saya yakin persekitaran yang dinamik, urus tadbir yang baik, dengan ekoran penggabungan MAVCOM dan CAAM ini akan memacu sektor penerbangan awam negara ke arah hala tuju yang lebih progresif, lebih dinamik pada masa hadapan dan akan mengangkat industri penerbangan kita jauh maju ke hadapan.

Tuan Yang di-Pertua, dengan ini saya mengakhiri perbincangan saya terhadap industri penerbangan awam ini. Saya doakan industri penerbangan awam ini akan terus maju dan berupaya mengekalkan daya saing yang cukup baik pada masa hadapan.

Saya dengan ini menyokong rang undang-undang ini. Sekian, terima kasih. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Tuan Abun Sui Anyit.

■1220

12.20 tgh

Tuan Abun Sui Anyit: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua kerana memberi saya peluang untuk membahaskan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024. Salam Malaysia Madani. Salam perpaduan. Salam *segulai sejalai*.

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 iaitu Akta 771 akan dibubarkan dengan kelulusan rang undang-undang pembubaran pada hari ini. Justeru, saya melihat kepada lebih kepada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia akan dibubarkan dengan lulusnya akta yang kita bincangkan pada hari ini. Jadi ekoran daripada pindaan kepada Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia iaitu 2017 iaitu Akta 778, maka akta ini ataupun Akta 771 akan dibubarkan.

Walaupun seperti Fasal 3, Fasal 4 dan Fasal 5 rang undang-undang ini, saya ingin bertanya apakah langkah kerajaan untuk mengawal pertindihan fungsi kakitangan dikatakan tadi, 56 orang di dalam MAVCOM ini akan diserapkan ke dalam di bawah Akta 788. Seterusnya setelah pembubaran suruhanjaya ini yang anggotanya dipindahkan ke Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia, apakah peranan yang diberikan kepada kakitangan ini dan ahli suruhanjaya yang dibubarkan ini?

Saya percaya adakah kerajaan melihat dua badan ini selama ini ada fungsi bertindih ataupun saling melengkapi satu sama yang lain. Dan yang menjadi kerisauan kita, apabila penggabungan ini berlaku ataupun penyerapan ini berlaku, adakah proses semak danimbang dalam akta ataupun pindaan yang baharu ini kerana tidak ada lagi kelihatannya ada saingan di dalam dua badan yang mengendalikan penerbangan di Malaysia di negara kita.

Saya berharap supaya dengan penyerapan kakitangan daripada suruhanjaya ini yang telah dibubarkan, dengan adanya pindaan ini ataupun pembubaran, pemansuhan ini, maka harapan kita di dalam Dewan Negara ini seperti yang dinyatakan oleh wakil ataupun Yang Berhormat sebelum ini mengharap supaya pindaan ini ataupun pemansuhan ini

bukan mengurangkan lagi perkhidmatan kepada rakyat di dalam negara ini, tetapi akan menjadi lebih baik.

Saya percaya dan saya berharap supaya pindaan ini bukan semata-mata untuk mengurangkan perbelanjaan kerana kelihatan ada pertindihan, tetapi biarlah ia akan menjadi badan yang benar-benar bertugas untuk memastikan kualiti mesti dijaga supaya kita dapat bersaing dengan negara-negara lain dalam dunia ini.

Saya juga ingin menyentuh tentang dengan adanya pembubaran suruhanjaya ini, adakah kerajaan berhasrat untuk mempertimbangkan kalau ada syarikat baharu yang mungkin memohon lesen penerbangan baharu yang ingin memberikan perkhidmatan penerbangan. Kerana ini kita risau ada monopoli, tidak ada persaingan, maka sesuka hati pihak yang memberi penawaran penerbangan ini menaikkan harga dengan yang tidak sepatutnya kerana tidak ada persaingan di dalam negara. Adakah cukup persaingan di dalam negara ini untuk semak dan imbang di kalangan penyedia-penyedia perkhidmatan-penerbangan ini di dalam negara ini?

Akhir sekali, apakah jaminan kerajaan setelah Akta 771 ini dimansuhkan? Tidak adakah supaya tidak ada penyalahgunaan kuasa dan juga bagaimanakah kerajaan memastikan supaya kawal selia Penerbangan Awam Malaysia lebih baik terutamanya untuk pengguna? Justeru itu, saya dengan ini menyokong pemansuhan Akta 711. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Dato' Setia Salehuddin Saidin.

12.25 tgh.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Yang Berhormat Dato' Timbalan Menteri. Terima kasih kerana telah membenarkan saya untuk berkata memberikan satu, dua persoalan dan penjelasan ya.

Pertama sekali, seperti mana yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi, akta ini adalah untuk memansuhkan, Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 iaitu membubarkan *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM) yang asalnya akta ini telah lama ditubuhkan. Akta ini juga adalah bertujuan untuk mengadakan satu peruntukan bagi meletakkan harta MAVCOM *Civil Aviation Authority of Malaysia* dan dulu dikenali sebagai *Department of Civil Aviation* yang ditubuhkan di bawah Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam 2017.

Now, tugas MAVCOM seperti mana yang kita tahu dan mengikut undang-undang kalau diizinkan saya memetik kepada peruntukan seksyen 17 kepada Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 ini yang mana menyatakan begini ya, dengan izin,
“*Suruhanjaya hendaklah mempunyai fungsi yang berikut:*

- (a) *untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam termasuklah–*
- (i) *untuk memperbaiki perhubungan di peringkat global dan tempatan supaya dapat menggalakkan pertalian ekonomi integrasi dan pertumbuhan dan perdagangan, pelaburan dan pelancongan;*
 - (ii) *untuk menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam dengan menggalakkan suatu persekitaran ekonomi yang membenarkan syarikat penerbangan Malaysia mengekalkan keupayaan mereka untuk bersaing dengan berkesan dalam pasaran penerbangan awam melalui cara yang menguntungkan, cekap dan adil yang mampan;*
 - (iii) *untuk menggalakkan pengendalian aerodrom dan perkhidmatan pengendalian darat yang cekap, ekonomi dan menguntungkan” dan seterusnya.”*

Now, seterusnya jadi kalau kita lihat kepada peranan kewujudan peruntukkan MAVCOM ini, peranan ini memang telah jelas dinyatakan dalam akta ini sendiri. Now, apa yang kita fahamkan buat masa ini seperti mana yang telah dinyatakan oleh pihak Timbalan Menteri itu tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri, MAVCOM mempunyai lebih kurang 57 orang kakitangan yang saya percaya kakitangan inilah kakitangan yang mahir dalam pelbagai kepakaran daripada segi undang-undang, ekonomi, perkhidmatan pengguna akauntan dan sebagainya.

Now, persoalan sekarang seperti mana yang Yang Berhormat Timbalan Menteri mengatakan tadi, tujuan penggabungan antaranya adalah untuk mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutama dalam perkhidmatan pelesenan hanya satu badan kawal selia dan dipakai di banyak negara. Now, isu dia sekarang, kalau kita lihat kepada tujuan diwujudkan dua akta. Satu, suruhanjaya dan satu lagi, CAM.

CAM mengikut peruntukkan akta, Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia Pindaan 2024 adalah antara lain, dengan izin, untuk mengendalikan isu-isu berkaitan dengan *technical regulator overseeing safety, maintenance and security*. Jadi, kalau kita lihat kepada dua tugas bidang kuasa fungsi antara dua akta ini, satu adalah suruhanjaya yang menyelia daripada segi aspek ekonomi dan satu lagi dari segi melihat

kepada *technicality overseeing safety of the aeroplane and soon and so forth* bermakna ada dua bidang kuasa yang berlainan.

Jadi kalaulah dikatakan bahawa untuk *facilitated*, gabungan ini adalah ialah untuk *facilitated* kerenah birokrasi untuk mengelakkan membanteras kerenah birokrasi, adakah soalan saya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri, bagaimana dua fungsi yang berbeza ini boleh mengawal ataupun mengelakkan keadaan birokrasi sebab kedua-duanya peranannya berbeza. Jadi kalau boleh sedikit penjelasan tentang aspek bidang kuasa suruhanjaya dan juga bidang kuasa yang diletakkan di bawah CAM.

Now, satu perkara lagi, kalau kita lihat, kalau saya lihat kepada pembentangan di Dewan Rakyat dulu, ada dibangkitkan berkaitan dengan pengawalan pihak kerajaan ini mengawal suruhanjaya.

■1230

Kita nak kan kalau suruhanjaya ini terlalu *independent*, sukar untuk dikawal ke atas setiap keputusan yang dibuat, tapi sebenarnya, pengawalan ini kalau kita lihat semula kepada akta itu sendiri, Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dan siapa yang menganggotai Suruhanjaya tersebut? Di bawah seksyen 5, suruhanjaya, dengan izin Dato' Yang di-Pertua, saya bacakan sedikit. Suruhanjaya hendaklah terdiri daripada anggota yang berikut:

- (i) Pengerusi Eksekutif yang hendaklah dilantik oleh Perdana Menteri;
- (ii) dua orang wakil Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Pengarah Unit Perancang Ekonomi Jabatan Perdana Menteri; dan
- (iii) tidak kurang daripada empat, tetapi tidak lebih daripada enam orang anggota lain yang hendak dilantik oleh Menteri selepas berunding dengan Perdana Menteri.

So, *in other words here*, dengan izin Dato' Yang di-Pertua, untuk dikatakan kerajaan tidak dapat mengawal pergerakan, segala aktiviti, program dan dasar yang diputuskan oleh pihak Suruhanjaya, tidak berapa tepat sebab ada wakil kerajaan di situ. *I stand to be corrected here*, Yang Berhormat Timbalan Menteri. Saya hanya melihat kepada peruntukan dalam undang-undang itu sendiri.

Jadi, kalau rasional bahawa ianya digabungkan dibagi, bertujuan untuk pengawalan oleh pihak kerajaan yang lebih telus, saya rasa ini mungkin perlukan sedikit penjelasan daripada pihak kementerian. Bagaimanakah yang dikatakan bahawa ada tujuannya untuk mengawal segala keputusan yang dibuat oleh pihak suruhanjaya?

Seterusnya, sepertimana kita tahu ya, saya ada buat sedikit semakan pada tahun 2019. Satu artikel telah dikeluarkan pada 20 Disember 2019 iaitu di *International Air Transport Association*. Saya cuba nak mencari repot selepas itu, adakah lagi laporan-laporan berkaitan dengan isu ini, tapi saya tak dapat.

Cuma, saya hanya dapat pada tahun 2019 ini mengatakan bahawa *the International Air Transport*, dengan izin Dato' Yang di-Pertua. *The International Air Transport Association (IATA) which represents over 290 airline members, including Malaysia Airlines Berhad and Malindo Airways Sdn. Bhd., has called on Malaysia Transport Minister and the Cabinet to over turn their decision to dissolve the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM). The global airline grouping said, should the government decide to proceed with the merger between MACVOM and Civil Aviation Authority of Malaysia, the independence of economic regulation within CAAM need to be ensured.*

Now, isu sekarang, adakah segala pandangan daripada pihak luar ini diambil kira, sebelum pihak kerajaan memutuskan untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya ini dan mengambil kira pandangan mereka tentang kemungkinan mendapat penentangan daripada pihak-pihak lain? Seterusnya Dato' Yang di-Pertua ya, kalau kita lihat, MAVCOM ialah merupakan agensi bebas bagi *economic regulator*. Manakala, CAAM pula adalah *regulator* kepada teknikal aspek. Tugas kedua-duanya adalah spesifik dan tiada pertindihan.

Persoalannya sekarang, tiada pertindihan. Jadi, kalau kita gabungkan, bermakna kedua-dua ini ada menjadi satu *regulatory body* untuk memantau keadaan keduanya. Jadi, bila kita menyentuh tentang dua *body* digabungkan kepada satu, bagaimanakah kedudukan pekerja-pekerja? Kalau kita tahu bahawa sekarang MAVCOM- prestasi MAVCOM sepertimana yang dinyatakan oleh YB Senator tadi, amat baik. Walaupun mempunyai pekerja yang hampir lebih kurang 57 orang saja, tetapi prestasi mereka begitu baik sekali.

Sedangkan kalau kita lihat kepada jumlah pekerja di CAAM, jauh lebih ramai. Adakah kita mampu sekarang ini, pekerja yang sedikit ini masuk ke dalam satu badan yang lain? Tidakkah gaji pekerja yang sedikit tadi akan terjejas? Sebab satu skim baharu perlu difikirkan, satu skim baharu, gaji, elaun perlu difikirkan. Andai kata gaji tersebut tidak menarik kepada mereka yang profesional, yang *expertise* di dalam MAVCOM itu tadi, tidakkah mereka akan lari dan tidak mahu terus berkhidmat dengan pihak kerajaan atau pihak-pihak CAAM yang telah digabungkan itu?

Jadi, ini juga persoalan yang pihak kementerian harus fikirkan, bukan saja kebajikan, bukan saja melihat kepada birokrasi, tetapi juga perlu melihat kepada kebajikan pekerja-pekerja yang telah lama berkhidmat dengan pihak MAVCOM. Ada persoalan juga mengatakan bahawa kenapa tidak CAAM yang bergabung dengan MAVCOM? Bukan

MAVCOM yang bergabung dengan CAAM, tetapi persoalan itu saya rasa pihak Timbalan Menteri telah menjawab isu ini.

Jadi Dato' Yang di-Pertua, saya ingin mendapat sedikit lagi penjelasan daripada pihak Timbalan Menteri. Adakah pihak MAVCOM sendiri, pandangan mereka diperoleh sebelum keputusan penggabungan ini dibuat? Sebelum pemansuhan akta ini dibuat. Jadi, kalau bila- kalau sekiranya ada ataupun kalau sekiranya rujukan ataupun perbincangan tidak dilaksanakan, saya menyarankan agar ianya dirundingkan bersama dengan pihak MAVCOM.

Lihat kepada apakah cadangan mereka? Apakah pandangan mereka? Adakah ianya baik kepada mereka? Sebab matlamat dan tujuan utama pihak kementerian, saya percaya adalah untuk memajukan industri penerbangan Malaysia dan memberikan perkhidmatan terbaik kepada penumpang-penumpangannya. Itu saja Yang amat saya hormati Dato' Yang di-Pertua. Sekian, saya mohon menyokong rang undang-undang ini walau bagaimanapun, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Dominic.

12.36 tgh.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Terima kasih kepada Dato' Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang untuk berbahas Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Pertama sekali, saya nak bermula dengan mengatakan kekecewaan saya terhadap Kerajaan Madani ini kerana atas keputusan membubarkan MAVCOM dan mengagihkan rangka kerja serta kakitangan MAVCOM itu kepada CAAM.

Peralihan ini agak kita katakan tidak jelas dan tidak boleh diterima kerana tadi pembentangan daripada Timbalan Menteri itu yang mengatakan MAVCOM itu ada fungsi-*function* yang jelas, ada kewangan yang stabil dan staf yang sebegitu banyak 56 orang sahaja dan boleh mengendalikan semua aduan-aduan itu dan yang kita nampak MAVCOM itu yang bertungkus-lumus untuk mempertahankan hak pengguna di perkhidmatan penerbangan.

Berhubung peralihan yang dimaksudkan ini, saya pun mempunyai beberapa pencelahan persoalan kepada kementerian dan untuk dijawab. Dato' Yang di-Pertua, sejak pertubuhan hingga Jun 2023, MAVCOM telah menerima sebanyak 13,893 dan tadi Timbalan Menteri mengatakan ada sebanyak 45,000 aduan telah diterima. Dengan kadar ini, mereka dapat menyelesaikan 80 peratus sampai 99 peratus masalah atau aduan setiap tahun.

Dalam tempoh pada masa lapan tahun ini, kita jelas telah menunjukkan MAVCOM itu telah memainkan peranan yang sangat rajin, efisien dan bertanggungjawab dalam memastikan syarikat penerbangan menepati janji mereka dalam mematuhi standard

perkhidmatan yang ditetapkan dan mempertahankan hak pengguna lapangan terbang dan pesawat. Peralihan rangka kerja MAVCOM itu kepada CAAM adalah projek *restructuring* yang rumit dan sangat teknikal.

Dan soalan saya mengenai keputusan ini, apakah rasional pembubaran MAVCOM dan peralihan rangka kerjanya kepada CAAM itu? *Is it worth the risk or not?* MAVCOM kini mempunyai struktur yang stabil dan kelestarian fiskal yang melalui pengutipan caj perkhidmatan pengawalseliaan iaitu *regulatory service charge* (RSC) seperti yang dikatakan oleh Timbalan Menteri dan sebanyak harga RM1 yang dikenakan kepada setiap penumpang yang berlepas dari mana-mana lapangan terbang komersial di Malaysia itu.

Ini maksud apa? Ini maksud, MAVCOM kini tidak memerlukan apa-apa geran kerajaan untuk membiayai operasi harian mereka. Setakat tahun 2023, pengutipan RSC itu adalah sebanyak RM36.9 juta dan sebaliknya jika pembubaran MAVCOM itu dan peralihan rangka kerja itu kepada CAAM, akan menimbulkan kos yang lebih tinggi kepada kerajaan. Untuk makluman semua rakan-rakan di Dewan yang mulia ini, setakat 2023, peruntukan kepada CAAM itu sudah mencecah RM150 juta. Adakah kerajaan bersedia untuk menyalurkan peruntukan yang jauh tinggi daripada RM150 juta pada tahun depan akibat *restructuring exercise* ini? Jelas kesan kewangan tersebut.

■1240

Datuk Yang di-Pertua, tadi memang / setuju rakan saya Dato' Setia Salehuddin yang mengatakan struktur gaji yang mesti dipertimbangkan. Integrasi MAVCOM dengan CAAM itu akan menimbulkan beberapa cabaran, terutamanya isu kepentingan kakitangan MAVCOM yang sebenarnya boleh dielakkan dengan kekalkan peranan MAVCOM sahaja seperti yang biasa.

Difahamkan bahawa pengambilan kakitangan MAVCOM itu adalah berdasarkan kepada tangga gaji sektor swasta demi menarik bakat dan mengekalkan daya saing institusi, tetapi sebaliknya, CAAM itu sebuah agensi kerajaan yang gred gajinya bergantung pada tangga gaji sektor awam.

Dalam fasa peralihan ini, kepakaran pengalaman kakitangan MAVCOM itu adalah amat penting melihat bahawa skop kerja dan kepakaran yang jauh beza daripada kedua-dua institusi ini. Jika kakitangan MAVCOM mengikut tangga gaji kerajaan seperti kakitangan CAAM, ia dijangka menyebabkan penghijrahan bakat- *talent drain* dalam kalangan kakitangan MAVCOM akibat jurang tangga gaji. Ketidakseimbangan gaji antara sektor swasta dan sektor awam bukan alasan menurunkan tangga gaji kakitangan MAVCOM. *You have to pay well to retain the best possible talent*, dengan izin.

Datuk Yang di-Pertua, saya pun nak ambil kesempatan ini mengatakan semasa kita menyentuh kepada tatakelola lapangan terbang, saya ingin mengambil kesempatan ini untuk

menyerukan kerajaan agar mempertimbangkan semula penswastaan MAHB bersama dengan GIP BlackRock yang kita kenali.

Saya memang faham bahawa pengaruh BlackRock yang amat luas dalam ekonomi global. Ini bermakna ia adalah hampir mustahil untuk kita batalkan kerjasama seratus peratus dengan syarikat-syarikat pelaburan yang ada kaitan dengan firma terpalit genosid. Namun, saya percaya bahawa kita boleh meneghadkan pengaruh BlackRock yang bermula dengan menolakan penjualan saham aset strategi seperti MAHB kepada syarikat yang terbabit dengan ataupun dimiliki oleh BlackRock. Inilah masa untuk kita mengamalkan *ethnically responsible investment as a citizen that can differentiate between right and wrong*, dengan izin.

Saya meminta agar pemantauan jual beli saham MAHB dilakukan dengan lebih ketat agar perkara seperti ini tidak akan berlaku lagi. Dalam sesi Dewan Rakyat, Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah mengatakan bahawa MAVCOM.

Puan Rita Sarimah anak Patrick Insol: Datuk Yang di-Pertua, boleh saya mencelah? Saya nak tanya soalan kepada...

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Boleh saya habiskan?

Tuan Yang di-Pertua: Terpujang kepada Yang Berhormat Senator.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Kerana kekurangan masa, saya minta habiskan perbahasan saya. Terima kasih.

Dalam sesi Dewan Rakyat, Yang Berhormat Menteri Pengangkutan telah mengatakan bahawa MAVCOM *as an airport regulator* masih boleh ambil keputusan mengenai isu MAHB dalam beberapa bulan ini sebelum proses pembubaran dimuktamadkan. Saya tetap percaya bahawa membatalkan keputusan pembubaran MAVCOM adalah langkah yang lebih baik dalam menjamin kepentingan negara kita seperti pemilikan saham MAHB.

Akhir kata, kerajaan perlu mempertimbangkan semula keputusan pembubaran MAVCOM demi kepentingan sektor penerbangan tempatan kita. Dengan inilah saya menolak RUU pembubaran MAVCOM. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Rita Sarimah.

12.44 tgh.

Puan Rita Sarimah anak Patrick Insol: Terima kasih, Datuk Yang di-Pertua. Bagi pembubaran Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ini, saya tidak akan mengulang apakah fungsi MAVCOM dan CAAM. Telah diperjelaskan tadi. Memadai bagi saya, pertamanya, melihat apakah rasional kerajaan untuk menstrukturkan semula MAVCOM dengan CAAM.

Dalam perkara ini, bukan dua buah badan tersebut yang digabungkan, tetapi fungsi yang digabungkan, di mana fungsi yang ada pada MAVCOM sekarang dipindahkan kepada CAAM. Kalau kita lihat di dalam RUU bagi pindaan kepada Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia, semua fungsi MAVCOM sepertimana diperuntukkan dalam seksyen 17 di-*quote*, diberikan secara verbatim di dalam pindaan kepada Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia.

Saya telah meneliti dan setiap fungsi memang dimasukkan di dalam Akta 2017. Jadi, yang sebenarnya digabungkan adalah fungsi. Tak ada yang tertinggal, tetapi kalau kita melihat, adakah rasional bagi kerajaan untuk menggabungkan fungsi MAVCOM, dimasukkan fungsi MAVCOM kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam- *is it doable*? Kalau kita lihat, rasionalnya adalah untuk mengurangkan kerenah birokrasi, mempertingkatkan kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutamanya dalam perkhidmatan pelesenan.

Kedua, *to optimize* penggunaan sumber manusia dan kewangan sedia ada di samping meningkatkan kecekapan tadbir urus dan sistem penyampaian perkhidmatan.

Saya dapati bahawa rasional yang dibagikan untuk menyokong penggabungan fungsi ini adalah wajar, dapat diterima, terutama bila kita *talking about* reformasi institusi. Ini ialah satu bentuk reformasi institusi yang memang kita hendakkan. Kita nak kurangkan perbelanjaan dan kita tingkatkan kecekapan.

Yang kedua, isu yang kedua saya lihat adalah berkenaan dengan sama ada CAAM ini ada upaya ataupun tidak untuk menjalankan fungsi yang selama ini dijalankan oleh MAVCOM. Kalau kita lihat fungsi utama- dia ada banyak fungsi, tetapi tiga fungsi utama adalah, satu, berkenaan dengan mempertingkatkan *connectivity*. Maknanya, mendapatkan lebih ramai *airline* menggunakan datang ke Malaysia. Dan kedua adalah untuk menggalakkan persaingan yang efektif dalam industri penerbangan awam. Dan ketiga, perlindungan pengguna.

Kalau kita lihat- *sorry to say, it is not exactly rocket science. It is not exactly rocket science*. Apa yang tak ada pada CAAM sekarang ini, dia boleh ambillah Pegawai MAVCOM yang sedia ada, yang memang terbukti berkemahiran, berpengalaman, berkeupayaan, ada kapasiti untuk menjalankan tugas-tugas sedemikian. Apakah salahnya? Kalau tak adapun, mungkin daripada segi *attitude* tak dapat diterima, apakah salahnya kita mengambil bekerja anak-anak Malaysia yang lain? Kurangkah kita di Malaysia ini anak-anak Malaysia yang mahir di dalam bidang pemasaran, dalam bidang *customer care*? Dalam bidang *to build up competitive environment*, tak ada kah kita anak Malaysia yang berkelayakan? Saya percaya ada. Saya percaya ada.

Jadi, dalam perkara yang seperti ini, Dato' Yang di-Pertua, mengadakan satu sahaja badan untuk mengawal selia kedua-dua perkara iaitu perkara teknikal dan juga perkara komersial, bukan sesuatu yang baharu. Malahan negara-negara yang lain yang lebih maju daripada kita juga mempraktikkan perkara ini. Singapura, *UK* dan juga *United State*. Mengapakah kita mengatakan bahawa ini tidak boleh di Malaysia? Ada kita mundur sangat ke menerima sesuatu yang baharu?

Dan saya melihat, Datuk Yang di-Pertua, daripada RUU yang mencadangkan supaya MAVCOM dibubarkan, peletakan penurunan kuasa, hak, kewajipan liabiliti dan obligasi MAVCOM kepada pihak CAAM adalah teratur. Diperuntukkan satu persatu. Kita lihat fasal 4 berkaitan dengan penurunan kuasa daripada MAVCOM kepada CAAM, fasal 5 berkaitan dengan Kumpulan Wang Suruhanjaya Perkhidmatan Penerbangan.

■1250

Seksyen 6, penerusan kontrak yang sedia ada, penerusan prosiding yang sedia ada, penerusan undang-undang bertulis yang sedia ada. Semua ini adalah untuk memastikan kelangsungan operasi ya, MAVCOM tidak terjejas dan peletakan harta daripada MAVCOM kepada CAAM. Jadi, pendek kata apa yang dicadangkan dalam RUU 14/2024 ini adalah menyeluruh. Tak ada item yang tertinggal dan boleh diterima.

Ada satu lagi kebimbangan. Saya sudah menyatakan pandangan saya tentang kebimbangan fungsi MAVCOM digabungkan kepada dengan CAAM ini. Saya rasalah kerajaan kita, orang-orang kita Malaysia berkapasiti, berkebolehan untuk mengendalikan perkara ini. Sekian sahaja Dato' Yang di-Pertua, saya mohon menyokong. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Datuk Noraini Idris.

12.51 tgh.

Datuk Noraini binti Idris: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua kerana memberikan saya ruang untuk bersama-sama mengambil bahagian dalam membahaskan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024. Tujuan rang undang-undang ini dibentangkan adalah untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia atau pun *Malaysian Aviation Commission*.

Hal ini dilakukan agar badan kawal selia industri penerbangan Malaysia digabungkan dan diletakkan di bawah satu entiti iaitu MAVCOM akan dibubarkan serta semua fungsi MAVCOM dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia atau pun *Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)*. Adalah penting untuk kita melihat adakah ia merupakan satu usaha yang akan mendatangkan manfaat kepada industri penerbangan

atau akan memberikan kelompangan dan pemusatan kuasa yang akan mengganggu gugat industri ini.

Menyentuh serba sedikit berkaitan MAVCOM yang telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 yang merupakan suruhanjaya penerbangan bebas yang bertanggungjawab untuk mengawal selia aspek ekonomi dan komersial industri penerbangan awam serta perlindungan hak-hak pengguna penerbangan di Malaysia serta bertanggungjawab untuk mengeluarkan lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendali, *aerodrome* dan lesen pengendali darat. MAVCOM turut bertanggungjawab mentadbir, memperuntukkan dan menguruskan hak-hak trafik udara serta menyelia hal-hal berkaitan persaingan dan menyediakan mekanisme perlindungan pengguna.

Ini merupakan satu tanggungjawab yang besar di bawah MAVCOM dan ia tidak sampai pun 10 tahun penubuhannya. Justeru, adakah penggabungan ini secara tidak langsung menggambarkan bahawa peranan yang dimainkan oleh MAVCOM tidak mencapai objektif penubuhannya atau penggabungan ini akan mengehendkan peluasan kuasa yang telah diberikan kepada MAVCOM suatu ketika dahulu? Mohon pencerahan daripada YB Menteri.

Difahamkan penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua buah badan kawal selia berasingan. Bagaimanakah aspek pengurangan kerenah birokrasi dapat diminimumkan atau dihapuskan kelak bagi memastikan kelancaran sektor ini? Bagaimanakah penstrukturan semula ini akan dilakukan dalam pengagihan guna tenaga dan kepakaran sedia ada dalam MAVCOM seperti apa yang YB Timbalan Menteri menyatakan tadi dalam MAVCOM ada 56 orang pegawai pelbagai kepakaran? Sudah tentu kita tidak mahu kepakaran yang ada disia-siakan apabila berlaku penggabungan ini kelak yang akan nanti merugikan negara.

Difahamkan CAAM telah mencatatkan pendapatan sebanyak RM123 juta pada tahun 2023, manakala MAVCOM mencatatkan pendapatan sebanyak RM40 juta. Justeru, bagaimanakah kementerian dapat melihat penggabungan ini mampu meningkatkan pendapatan secara total industri penerbangan awam dan sekali gus tidak akan menggunakan dana daripada kerajaan kelak bagi memulakan dan menstrukturkan semula dua entiti ini?

Dalam aspek tadbir urus pula, bagaimanakah penggabungan ini akan memudahkan pemantauan oleh kerajaan melalui kementerian dalam menangani isu-isu terutamanya yang melibatkan harga tiket penerbangan, caj perkhidmatan penerbangan dan perkhidmatan pelanggan yang ditawarkan kepada rakyat? Begitu juga daripada aspek pemantauan tahap kualiti perkhidmatan lapangan terbang di seluruh negara. Kita khuatir jika penggabungan ini

akan menjadi satu masalah atau bebanan kepada kerajaan pada masa hadapan jika ia tidak dilaksanakan dengan teliti kelak.

Selain itu, saya juga mencadangkan adalah wajar jika wakil dari Sabah dan Sarawak juga dipastikan untuk berada dalam badan atau entiti gabungan ini bagi memastikan keseimbangan dan tidak berlaku keciciran kelak. Sebagai penutup, saya berharap semoga penggabungan MAVCOM dan juga CAAM ini tidak akan merencatkan sektor penerbangan negara dan dalam masa yang sama isu pembuangan atau mengurangkan kapasiti pekerja tidak akan berlaku kelak. Diharapkan juga penggabungan ini akan lebih memberi manfaat dan menjadikan industri ini terus berkembang dengan kawal selia yang lebih inklusif, teliti dengan tata kelola yang baik. Dato' Yang di-Pertua, saya menyokong rang undang-undang ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Senator Datuk Mohd Hisamudin Yahaya.

12.56 tgh.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Dato' Yang di-Pertua, saya ingin mengambil kesempatan ini untuk menyatakan sokongan penuh terhadap Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024.

Usaha untuk membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) adalah langkah yang tepat dan bijak demi memastikan kelancaran dan kecekapan sistem pengurusan penerbangan di negara kita. Langkah ini akan menyumbang kepada peningkatan daya saing sektor penerbangan Malaysia di persada antarabangsa di bawah pimpinan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM).

Dengan adanya penstrukturan semula ini, kita dapat menjamin bahawa perkhidmatan penerbangan negara akan lebih efisien, kos efektif dan lebih berdaya saing. Ini adalah selaras dengan hasrat kerajaan untuk memacu sektor penerbangan ke tahap yang lebih tinggi dan memastikan ia selaras dengan piawaian global. Penting untuk kita fahami bahawa sektor penerbangan mempunyai kaitan yang amat rapat dengan industri pelancongan negara kita.

Sebagai sebuah negara yang kaya dengan budaya, keindahan alam semula jadi dan pelbagai destinasi pelancongan yang menarik, kemudahan akses yang baik adalah kritikal untuk menarik pelancong dari seluruh dunia. Saya ingin bertanya, berapakah kos penjimatan kepada kerajaan yang boleh dijalankan lanjutan daripada penggabungan MAVCOM dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM)? Saya ingin bertanya, sejauh manakah pihak CAAM boleh menjamin isu-isu keselamatan dan hal ehwal pengguna lapangan terbang dipelihara dengan baik selepas penggabungan ini?

Dato' Yang di-Pertua, dengan adanya pembubaran rang undang-undang MAVCOM ini, kita dapat memastikan sistem pengurusan penerbangan yang lebih mantap yang seterusnya akan meningkatkan kualiti perkhidmatan dan pengalaman pelancong yang akan datang ke negara kita.

Selain itu, dengan meningkatkan kecekapan sektor penerbangan, kita juga dapat menarik lebih banyak syarikat-syarikat penerbangan asing untuk beroperasi di Malaysia. Ini akan membuka lebih banyak laluan penerbangan antarabangsa yang akan membawa masuk lebih ramai pelancong. Ini adalah satu pemangkin yang amat penting dalam usaha kita untuk meningkatkan sumbangan industri pelancongan kepada ekonomi negara.

Saya ingin bertanya, apakah perancangan CAAM selepas ini untuk menarik minat penerbangan asing supaya dapat masuk ke Malaysia terutamanya pada Tahun Melawat Malaysia yang akan disambut pada tahun 2026? Saya ingin bertanya, bagaimanakah MAVCOM yang selama ini menjadi suruhanjaya bebas yang mengawal selia perkara ekonomi dan komersial berhubung dengan industri penerbangan awam di Malaysia boleh terus memainkan peranannya selepas pembubaran ini kerana ia terpaksa melaporkan semua perkara kepada pihak Kementerian Pengangkutan?

Saya ingin bertanya, pengguna dan pengendali darat atau *ground handler* selama ini ada platform MAVCOM untuk merujuk permasalahan yang berkaitan dengan aduan anggota dan hal ehwal penerbangan komersial, ia menjadi platform yang mudah dirujuk di laman web. Apakah jaminan pihak Kementerian Pengangkutan untuk memastikan perkhidmatan selepas pembubaran ini menjadi lebih baik?

Dato' Yang di-Pertua, saya yakin bahawa dengan pembubaran Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan penstrukturan semula ini, kita akan dapat memperkukuhkan industri penerbangan dan pelancongan Malaysia secara keseluruhan. Oleh itu, saya dengan ini menyokong penuh Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 demi kebaikan negara kita. Sekian, saya mohon untuk menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Sekarang ini sudah pukul 1 tak? Belum? Sudah?

Beberapa Ahli: Sudah.

Tuan Yang di-Pertua: Ngam-ngam. Okey. Ahli-ahli Yang Berhormat, kita tangguh ke-2.30 petang ini. *We break for lunch.*

[Mesyuarat ditempokkan pada pukul 1.00 tengah hari]

■1430

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Timbalan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

Timbalan Yang di-Pertua: Mesyuarat bersidang semula. Sekarang, saya menjemput YB Haji Hussin bin Ismail untuk berbahas.

2.32 ptg.

Tuan Haji Hussin bin Ismail: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh...* [Membaca doa] Yang dihormati, Dato' Yang di-Pertua, seluruh Ahli-ahli Yang Berhormat Ahli Dewan Negara, tuan-tuan yang dirahmati Allah sekalian. Pertamanya, saya ucapkan terima kasih atas ruang dan peluang yang diberikan untuk sama turut berbahas dalam satu Usul yang saya fikir terlalu penting buat negara kita, untuk kepentingan negara. *Insyah-Allah.*

Tadi, saya terus boleh pinjam terus apa hujah yang disebutkan oleh Dato' Setia Salehuddin Saidin yang menyebut tentang dua fungsi badan ini ditubuhkan. Fungsi yang sangat jelas, yang diperturunkan oleh akta tentang dua badan iaitu MAVCOM dan juga CAAM. Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) yang ditubuhkan ketika zaman Dato' Seri Najib Tun Razak menjadi Perdana Menteri, ia merupakan agensi bebas yang mengawal selia strategi, ekonomi dan komersial dalam industri penerbangan negara.

Ia merupakan suruhanjaya bebas dan ia bertanggungjawab pelaporannya *direct* kepada Parlimen. Dia boleh menentukan sebarang keputusan tanpa langsung, tanpa terus atau wajib terlebih dahulu merujuk kepada kerajaan. *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM) adalah satu *regulator* yang bertanggungjawab kepada Kementerian Pengangkutan, yang melihat kepada aspek teknikal terhadap industri penerbangan negara kita.

Dua fungsi yang berbeza ini, peranan yang berbeza, aktanya berbeza, sudah menjalankan fungsi masing-masing dan MAVCOM telah menunjukkan kejayaan, kecemerlangan, keuntungan dalam tempoh perkhidmatannya secara profesional. Maka, di atas dasar inilah sepatutnya langkah-langkah strategi daripada pihak kerajaan berkenaan dengan penerbangan awam yang berkaitan dengan ekonomi sewajarnya, ia dilihat secara lebih teliti oleh pihak MAVCOM terlebih dahulu.

Ahli-ahli Yang Berhormat, kalau tadi disebutkan hujah bahawa kementerian berhasrat untuk meringkaskan, mengurangkan birokrasi, dari sudut fungsi itu tidak menggambarkan bahawa birokrasi yang tersekat sebab fungsinya tersendiri-tersendiri, peranannya tersendiri dan juga ditubuhkan oleh akta yang berbeza. Ini bermakna juga sekiranya MAVCOM melaksanakan fungsinya dengan bebas, maka suruhanjaya ini akan menjadi entiti yang bertanggungjawab melaksanakan fungsi *check and balance* kepada kerajaan dalam apa-apa keputusan kerajaan yang berkaitan dengan industri penerbangan negara.

Satu fungsi MAVCOM seperti yang dinyatakan di bawah seksyen 17, RUU yang tersebut adalah berkaitan dengan pengendalian *aerodrome*. Kalau kita lihat berdasarkan

kepada akta *aerodrome*, ertinya atau ditakrifkan sebagai lapangan terbang. Seksyen 38, Akta 771 menjelaskan tentang kuasa yang ada pada MAVCOM berkaitan dengan lesen pengendalian lapangan terbang sebagai badan-badan kawal selia penerbangan.

Sebarang perkara yang berkait dengan kawal selia lapangan terbang di Malaysia adalah di bawah bidang kuasa MAVCOM. Ini termasuklah perkara-perkara ekonomi dan perkara-perkara strategik yang berkaitan dengan lapangan terbang di negara kita di Malaysia. Di Malaysia, umum tahu kita mempunyai 39 buah lapangan terbang yang terdiri daripada lima buah lapangan terbang antarabangsa, 16 buah lapangan terbang domestik dan 18 buah lapangan terbang kecil atau *short take off landing port and stall port* yang diletakkan di bawah konsesi yang sekarang ini dipegang oleh MAHB.

Jika kita lihat dalam seksyen 17 dan seksyen 38, Akta 771, perkara strategi yang berkaitan dengan pengendalian lapangan terbang iaitu di bawah MAHB perlu mendapat kelulusan dulu daripada MAVCOM. Ertinya, MAHB harus mendapat *endorsement* kelulusan daripada MAVCOM.

Bukankah ini bermakna sekiranya MAVCOM kekal sebagai badan bebas, maknanya dalam konteks cadangan pegangan hasrat untuk kuasai blok besar 30 peratus saham MAHB oleh syarikat asing yang ribut diperkatakan orang iaitu GIP dan Adia, MAVCOM boleh memainkan peranan *check and balance* terhadap sebarang keputusan kerajaan berhubung dengan perkara ini.

Cadangan 30 peratus, saya ingin sebutkan juga sebab ini isu yang sangat-sangat meluas dibicarakan orang. Sudah sekian panjang masanya. Blok pegangan saham MAHB kepada syarikat asing perlu mendapat kelulusan-kelulusan daripada MAVCOM. Kita harus cuba, harus cakna bahawa pegangan sebanyak 30 peratus ini merupakan satu angka yang amat besar. Cadangan ini perlu diperhalusi dan dibawa dan diteliti secara halusnyanya oleh MAVCOM. Saya sebutkan ini, saya menganggap ini bukan lagi berupa tuduhan dan tuduhan sebab ini dah dibahaskan panjang oleh pelbagai pihak, dari dalam mahupun di luar negara.

Soalan saya, adakah selepas terbubarnya MAVCOM, maka kelulusan berkait cadangan penjualan 30 peratus saham MAHB kepada syarikat asing yang kita dengar GIP ataupun langsungnya ialah BlackRock, akan diputuskan. Nantinya akan diputuskan oleh Menteri Pengangkutan sebagai Menteri yang bertanggungjawab kepada CAAM dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia? Maksudnya, selepas MAVCOM dibubarkan. Apakah itu akan berlaku?

Pindaan 4, fasal 4 berkenaan dengan pemindahan kuasa hak dan sebagainya.

■1440

Saya sedia maklum yang Malaysia di antara sebuah negara yang mempunyai dua pengawal selia pada industri penerbangan iaitu satu bahagian ekonomi dan satu

bahagiannya teknikal. Namun, tidak semua negara di luar sana yang mempunyai satu pengawal selia sahaja. Walaupun tadi dia sebut beberapa buah negara besar yang melaksanakan satu sistem kawal selia yang mungkin tidak semestinya itu yang terbaik.

Sekiranya satu pengawal selia iaitu MAVCOM dengan CAAM yang baharu sahaja ditubuhkan pada tahun 2015 atau 2016 dan mempunyai skop kerja yang spesifik iaitu pengawal selia aspek ekonomi kepada pemain industri penerbangan. Mengapakah MAVCOM perlu dibubarkan? Kenapa tidak CAAM yang berstatus lembaga itu dinaik taraf seperti mana MAVCOM dan merupakan juga satu Suruhanjaya yang berstatus bebas dan bersifat *independence* seperti MAVCOM. Mungkin itu satu pilihan yang boleh difikirkan lebih tepat. Apakah rasional kepada keputusan kerajaan ini? Saya mohon agar ianya diterangkan secara mendalam untuk tidak berlaku pertikaian pandangan yang berpanjangan. Saya ingin sebut sedikit lagi. Mungkin saya yang terakhir *kot*.

Timbalan Yang di-Pertua: Silakan.

Tuan Haji Hussin bin Ismail: Pindaan fasal 5. Berkenaan dengan pemindahan Kumpulan Wang Suruhanjaya Penerbangan dan Wang Kumpulan Perkhidmatan Awam, persoalan adalah dengan implikasi kewangan. Bila wujudnya margin di antara dua buah badan yang berbeza, sudah pasti akan hadirnya implikasi kepada struktur organisasi, struktur kerja dan struktur gaji kepada tenaga-tenaga kakitangan di dalam kedua-dua organisasi iaitu bebas serta *self-sufficient*. Berapakah pendapatan MAVCOM pada tahun lepas? *Kot* boleh Yang Berhormat Menteri membuat penjelasan.

Apakah jaminan kerajaan kepada semua kakitangan MAVCOM terutamanya dari sudut penyerapan mereka di dalam CAAM? Apakah jaminan kerajaan untuk tidak berlakunya *rightsizing* ataupun *downsizing*, dengan izin, kepada kakitangan MAVCOM?

Tuan Yang di-Pertua, apakah juga mereka akan diserap sepenuhnya tanpa mengurangkan sedikit gaji dan manfaat mereka semasa mereka dalam MAVCOM? Apatah lagi melihat kepada status CAAM yang merupakan agensi kerajaan yang berteraskan kepada tangga gaji yang berbeza seperti yang ada pada tangga gaji.

MAVCOM ada orang kata, sebab MAVCOM ini tinggi sangat gaji. Gaji yang mereka buat *based* kepada profesional yang mereka ada dan mereka servis, pencapaian mereka cemerlang. Oleh itu, saya menyambut baik inisiatif dan pendekatan kementerian yang mempunyai matlamat yang baik dalam mengurangkan kerenah birokrasi, tapi tadi saya juga timbulkan semacam tidak wujud faktor birokrasi sebagai satu faktor terbesar dalam isu yang kita bangkitkan ini dan juga meningkatkan kecekapan operasi serta memperbaiki layanan kepada penggunaan penerbangan. Itu kerja yang sangat kita sambut.

Walaupun begitu untuk pembubaran MAVCOM dan pindaan akta CAAM yang sedang kita bahas sekarang dan akan kita bahaskan selepas usul ini, kami melihat, saya *personally*

melihat agar perkara ini memerlukan lebih banyak sesi libat urus dan kerjasama rentas badan bersama dengan pelbagai pihak serta penerangan yang telus daripada pihak Menteri. Tambah lagi kita dengar tadi pelbagai penerbangan antarabangsa turut juga memberikan pandangan supaya MAVCOM tidak dibubarkan.

Perkara ini harus dibentangkan kembali dalam Jawatankuasa Pilihan Khas Infrastruktur, Pengangkutan dan Komunikasi dan diharapkan perkara ini dapat diteliti dengan lebih halus, dengan lebih teliti supaya kepentingan negara dapat sama-sama kita jaga. Dengan itu saya memohon supaya akta ini ditangguhkan dahulu, diteliti, diperhalusi supaya hasil, hasrat untuk memberi pulangan terbaik kepada negara itu dapat kita sama-sama ambil dengan satu keputusan yang lebih tepat.

Saya melihat tadi ramai yang sangat- walau menyokong, tapi sangat cemburu dengan apa yang berlaku ini. Sangat rasa kebimbangan dan saya fikir bagi pihak sebahagian Ahli Dewan Negara, saya mengharap RUU ini dapat ditimbang semula untuk diteliti lebih teliti, lebih halus seperti maksud kepentingan umum dan kepentingan negara yang lebih besar, lebih-lebih lagi tentang bimbang campur tangan saham asing yang dibicarakan di pelbagai pihak di peringkat dunia yang sedang melihat perkembangan yang berlaku di Malaysia, BlackRock. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri, ada permohonan untuk nak tangguh? Sila jawab... *[Ketawa]*

2.45 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Datuk Yang di-Pertua, terlebih dahulu, saya mengambil kesempatan untuk mengucapkan terima kasih kepada kesemua 10 orang Ahli-ahli Yang Berhormat Senator yang telah menyertai sesi perbahasan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Segala cadangan dan pindaan, pandangan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat amat dihargai dan akan diberi perhatian yang sewajarnya.

Yang di-Pertua, jadi saya mintalah kalau boleh. Tadi kebetulan berhenti pukul 1 petang. Ada satu jam setengah untuk sediakan jawapan. Jawapan pun panjang macam panjang RUU juga. Jadi, kalau boleh saya nak bacakan dulu semua yang ditanya oleh YB-YB, disentuh dalam ini. Jadi tak payah celah dululah. Mungkin penghujung itu sekiranya ada apa-apa, baru inilah. Saya baca lancar terus... *[Tidak jelas]* Lepas ini...

Timbalan Yang di-Pertua: Jadi Menteri dah umum dia tak akan bagi laluan untuk mencelah. Jadi kita kena hormati permintaan.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Okey, tapi saya akan disentuh tiap-tiap Yang Berhormat punya- Yang Berhormat...

Timbalan Yang di-Pertua: [Ketawa]

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menjawab isu rasional penggabungan MAVCOM dan CAAM dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Tuan Abun Sui Anyit, Yang Berhormat Senator Dato' Setia Salehuddin Saidin dan Yang Berhormat Senator Dominic Lau iaitu tentang isu rasional.

Dalam hal ini, MAVCOM bertanggungjawab untuk mengawal selia hal ehwal ekonomi dan komersial berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia dengan matlamat untuk menjadikan industri penerbangan awam di Malaysia berdaya maju daripada segi komersial berorientasikan pengguna dan berdaya tahan.

Oleh yang demikian, keputusan kerajaan membubarkan MAVCOM dan memindahkan fungsi ekonominya kepada CAAM akan dapat mengurangkan isu penyelarasan antara kedua-dua pihak dan seterusnya dapat meningkatkan kecekapan tadbir urus dan sistem penyampaian perkhidmatan. Ini juga membolehkan sebarang keputusan CAAM selepas penggabungan mengambil kira polisi dan dasar semasa kerajaan yang menetapkan supaya kepentingan rakyat sentiasa dipelihara dan diutamakan .

Rasionalisasi ini juga bertujuan mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan keberkesanan serta kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutamanya dalam perkhidmatan perlesenan. Penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua kelulusan berasingan, kelulusan teknikal daripada CAAM dan pengeluaran lesen daripada MAVCOM.

Seterusnya saya ingin menjelaskan sejauh mana mekanisme penggabungan MAVCOM dan CAAM ini boleh menjadi satu aspek tadbir urus dan *efficiency* CAAM akan lebih mantap dan lebih baik seperti yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Dato' (Dr.) Arman Azha Abu Hanifah dan juga Yang Berhormat Senator Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya.

Bagi tujuan penggabungan ini, kesemua fungsi MAVCOM di bawah subseksyen 17(1) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dipindahkan dan dilaksanakan sepenuhnya oleh CAAM melalui Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam pindaan yang akan dibentangkan nanti. Dalam erti kata mudah, dengan izin, *business as usual*, dengan izin, sebagai contoh pengurusan pertikaian industri penerbangan termasuk isu pengendali darat akan diteruskan sebagai mana peruntukan fasal 16, Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia. Pengendali darat *is the GHL* punya *license*-lah.

Selepas penggabungan dilaksanakan, sebarang keputusan yang dilaksanakan hendaklah selaras dengan polisi dan dasar kerajaan bagi memastikan perlindungan serta perkembangan industri penerbangan awam selari dengan hala tuju dasar kerajaan supaya lebih kompetitif dan berdaya saing di peringkat antarabangsa.

■1450

Dalam hal ini, CAAM bagaimanapun masih mengekalkan fungsi dan peranannya dalam aspek teknikal. Oleh yang demikian, CAAM masih mengekalkan kebebasan dan integriti dalam mengawal selia aspek teknikal yang cekap dan bebas daripada pengaruh luar seperti mana operasi sedia ada. Pada masa yang sama, terdapat kepelbagaian kepakaran pengalaman dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan penerbangan awam, ekonomi, kewangan, perniagaan, pentadbiran atau undang-undang atau apa-apa perkara lain yang berkaitan dengan fungsi pihak berkuasa yang digabungkan di bawah satu entiti.

Keadaan ini akan menjadikan CAAM lebih efektif, berdaya saing dan efisien dalam melaksanakan fungsi-fungsi di bawah akta baharu. Ada sedikit maklumat tambahan. Di bawah CAAM itu sendiri tentang jumlah pekerja dia ya, *or maybe later* lah, di bawah badan yang diasingkan, nanti saya akan sentuh di sana. Manakala soalan daripada Yang Berhormat Senator Tuan Abun Sui Anyit mengenai semak dan imbang selepas penggabungan pula adalah tidak berbangkit. Ini kerana sebarang penetapan dasar adalah selaras dengan Akta 788 dan Akta Penerbangan Awam 1969.

Oleh yang demikian, sebarang tindakan atau arahan hendaklah berpandu pada Akta 788 yang dipinda. Oleh itu proses semak dan imbang keputusan dasar oleh CAAM adalah melalui keputusan dan perbincangan yang ditentukan secara melalui keputusan dan perbincangan yang ditentukan secara kolektif melalui pihak berkuasa yang akan menasihatkan Yang Berhormat Menteri.

Bagi menjawab soalan mengenai kebajikan pekerja MAVCOM selepas penggabungan dengan CAAM yang dibangkitkan Yang Berhormat Senator Dato' Setia Salehuddin bin Saidin dan Yang Berhormat Senator Dominic Lau. Selaras dengan keputusan Jemaah Menteri pada 5 April 2023, urusan pengurusan sumber manusia di bawah inisiatif rasionalisasi ini telah dilaksanakan secara terperinci dan banyak perbincangan telah dilaksanakan bersama agensi pusat- agensi pusat, Jabatan Perkhidmatan Awam.

Dalam hal ini, permohonan yang bagi mewujudkan perjawatan baru di Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) untuk menampung fungsi kawal selia ekonomi penerbangan yang dilaksanakan oleh Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) telah dikemukakan kepada JPJ untuk pertimbangan sewajarnya dan pada masa ini di peringkat akhir sebelum dapat dimuktamadkan.

Dalam memastikan bakat-bakat yang menjalankan fungsi kawal selia ekonomi penerbangan di MAVCOM pada masa ini, untuk terus berkhidmat apabila ditawarkan opsyen ke dalam CAAM kelak, pihak Kementerian pada masa ini sedang berusaha untuk memastikan CAAM ditukar status sebagai sebuah badan berkanun, diasingkan saraan dan dibebaskan. Hal ini adalah penting melihat skim perkhidmatan dan saraan MAVCOM adalah lebih tinggi berbanding skim perkhidmatan dan saraan sedia ada di CAAM.

Kementerian berharap dengan pelaksanaan CAAM sebagai sebuah badan yang diasingkan, badan berkanun diasingkan saraan dan dibebaskan. Ini akan dapat mengekalkan kakitangan MAVCOM yang mempunyai kompetensi serta kepakaran dalam bidang kawal selia ekonomi penerbangan.

Sebagai tambahan, kesemua 56 orang pegawai dan kakitangan yang sedang berkhidmat di MAVCOM akan ditawarkan untuk bekerja dan menyertai CAAM tertakluk kepada penyandang-penyandang berkenaan memenuhi dan menerima semua syarat pelantikan berdasarkan skim perkhidmatan kerajaan yang berkuasa di CAAM. Oleh yang demikian, isu kehilangan pekerjaan disebabkan penggabungan ini, *insya-Allah* tidak akan timbul. Kerajaan yakin bahawa isu *talent retention*, dengan izin, melibatkan pegawai dan kakitangan MAVCOM akan dapat ditangani dengan sebaiknya.

Ahli Yang Berhormat Senator, penubuhan CAAM di bawah Akta 788 secara langsung telah meningkatkan ekspektasi pihak industri penerbangan awam negara dan lain-lain pemegang taruh terutamanya sekali- terutama berkaitan peningkatan kualiti dan kecekapan penyampaian perkhidmatan. Di samping itu, ia turut menuntut supaya CAAM meningkatkan kecekapan daripada segi penyampaian perkhidmatan yang merupakan sebahagian daripada elemen penting dalam usaha menjenamakan semula CAAM sebagai agensi kawal selia penerbangan awam negara yang berdaya saing dan efektif dalam melaksanakan fungsi-fungsinya.

CAAM akan melaksanakan rasionalisasi *fee* dan caj oleh CAAM ini yang dijangka bermula 1 Januari 2025 melibatkan tujuh kategori *fee* dan caj dipinda, 26 kategori *fee* dan caj untuk diperkenalkan dan 127 kategori *fee* dan caj dikekalkan. Kerajaan yakin bahawa dengan rasionalisasi *fee* dan caj oleh CAAM akan dapat menambah baik dan mempertingkatkan kualiti perkhidmatan pengurusan penerbangan awam oleh CAAM dalam memenuhi permintaan industri yang semakin berkembang pesat melalui perolehan dan pembangunan sistem dan aplikasi terkini bagi tujuan penyampaian perkhidmatan kepada pihak industri penerbangan awam.

Pelaksanaan rasionalisasi *fee* dan caj ini juga adalah selaras dengan hasrat kerajaan merasionalisasikan CAAM sebagai badan berkanun yang diasingkan saraan iaitu badan kerajaan yang diasingkan sistem tapi tidak dibebaskan sepenuhnya daripada sektor awam.

Dalam hubungan ini dan dengan rasionalisasi CAAM sebagai badan berkanun diasingkan, CAAM akan berjaya menggunakan peruntukannya sendiri untuk membiayai kos emolumen dan lain-lain yang akan dapat mengurangkan beban kewangan kerajaan.

Oleh itu, CAAM akan dapat menampung keperluan sumber manusia yang menyeluruh meliputi kos penggajian, *qualified technical personel* dan pakar, dengan izin, dan pakar-pakar teknikal dan industri yang diperlukan bagi meningkatkan kemampuan dan kecekapan penyampaian perkhidmatan dalam pengurusan trafik udara.

Inisiatif rasionalisasi *fee* dan caj CAAM yang telah dirancang ini merupakan satu langkah yang penting ke arah memastikan CAAM memiliki keupayaan kewangan yang mampan dan berdaya saing. Keupayaan kewangan yang kukuh ini sekali gus akan menyokong pelaksanaan inisiatif, peningkatan kualiti penyampaian perkhidmatan CAAM dapat dilaksanakan dengan lebih cepat dan berkesan.

Jadi, menyentuh sedikit iaitu disebut kita ada 1,561 pegawai dalam CAAM itu, yang sebenarnya untuk pecahan ialah untuk pengumuman perkongsian, *air traffic controllers* sahaja daripada 1,500 ini adalah 1,100 daripada Perlis sampai ke Tawau, seluruh Malaysia. Itu baru di bawah *traffic controller* sahaja.

Mereka ini adalah kumpulan profesional sebagainya- apa, dia orang ini adalah pegawai-pegawai profesional dan mereka lesen *air traffic controller* kita ini laku di serata dunia. Laku di seluruh dunia. Kita juga tak mahu dan banyak antara ATC kita ini sudah pun bekerja di luar sana dengan tawaran sehingga apa... [*Tidak jelas*] Ada mencecah sampai USD15,000 di luar negara di sana. Jadi kita nak *retain* mereka ini juga sebab itu kerajaan melihat perkara ini, sebab itu apabila ia nya dapat diubah menjadi badan yang diasingkan, kita nak merasionalisasi juga gaji-gaji yang ada dalam CAAM itu sendiri supaya selaras dengan MAVCOM, pegawai-pegawai MAVCOM yang ditawarkan untuk masuk ke dalam, di bawah CAAM ini.

Jadi, *insya-Allah*, mudah-mudahan dengan penyelarasan ini *insya-Allah we can retain this professional* daripada MAVCOM ini dan juga ialah 1,561 itu kita mengendalikan sebanyak syarikat penerbangan tempatan 24 buah, syarikat penerbangan antarabangsa 266, ini di bawah CAAM. Syarikat *maintenance* tempatan 73, syarikat *maintenance* antarabangsa 130 dan ada lapangan terbang 42 dan enam buah adalah- 40 buah, 42 buah *airport* dan enam internasional.

Kita mengendalikan di bawah CAAM ini *Pilot License* 5,000, *Engineer License* 3,500. Di bawah *controller* tadi itu, 1,100 adalah *Air Traffic Controller* dan 200 kita juga melesenkan *Air Force* punya *airport*, *this Air Traffic Controller* juga di bawah CAAM.

Jadi semua ini hendak diselaraskan di bawah badan yang akan diasingkan. Banyak lagi dan juga CAAM pada masa ini mereka menyelaraskan, menjaga ruang udara kita seluas

405,000 kilometer persegi di bawah- di antara Kuala Lumpur dengan Kota Kinabalu. CAAM menjaga keluasan 405,000 *square* kilometer ruang udara yang dijaga oleh CAAM pada masa ini.

■ 1500

Kita pada masa ini *average daily flight* yang melintasi ruang udara kita masuk dan keluar 1,800 penerbangan hari-hari ini yang dijaga oleh CAAM ini. Begitulah tanggungjawab dia orang ini yang sebenarnya *very heavy, air controller* sebab itu kerajaan melihat juga bagaimana hendak meningkatkan mereka ini menjadi profesional-profesional dan termasuklah melihat tentang penggajian mereka ini juga. Apabila diselaraskan MAVCOM masuk juga akan di- *insya-Allah* disamakan gaji-gaji mereka ini ya.

Okey, seterusnya Yang Berhormat Senator Dato' Kesavadas telah membangkitkan mengenai status terkini penggantungan operasi *MYAirline*. Panjang YB cerita *MYAirline*. Saya akan menjawab tentang apa yang telah pun diselesaikan oleh *MYAirline*. Apa yang telah pun diselesaikan iaitu tentang *MYAirline* telah pun menjual tiket sebanyak 117,461 kepada 117,461 orang pengguna penerbangan perjalanan antara Oktober 2023 dan Mac 2024 bernilai RM22 juta lebih.

MAVCOM telah menerima 4,746 permintaan bayaran balik antara 12 Oktober hingga 30 Jun dan MAVCOM telah pun menyelesaikan semua 4,746 kes yang didaftarkan dengan MAVCOM dengan menghantar e-mel kepada penumpang yang membuat permintaan bayaran balik tiket *MYAirline* dan memberikan soalan lazim untuk membantu pengguna memulakan proses *charge back*.

Sehingga 7 Mac 2024, daripada 43,000 orang pengguna ini, pengguna telah membeli tiket melalui kad debit dan *direct debit*. Pengguna telah menerima bayaran balik penerbangan berjumlah RM1,067,198.00. MAVCOM juga telah membantu penumpang yang terjejas untuk mendapatkan bayar balik melalui proses *charge back* untuk tiket yang dijual melalui kad debit dan kredit dan *direct debit* namun ini tidak tersedia untuk tiket yang dijual melalui saluran bayaran lain termasuk OTA dan TA antara lain.

Ahli Yang Berhormat Senator, sehingga 30 Julai 2024 sebanyak tiga buah syarikat penerbangan telah ditamatkan lesen. Tiga buah syarikat penerbangan telah ditamatkan Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) manakala sebanyak enam buah syarikat penerbangan telah ditamatkan Permit Perkhidmatan Udara (ASP).

Menyentuh soalan daripada Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Dominic Lau mengenai adakah kerajaan sanggup menambah kos operasi CAAM untuk tahun depan. Untuk makluman Yang Berhormat Senator, proses pembubaran MAVCOM dan pemindahan fungsinya kepada CAAM akan memerlukan perwujudan beberapa perjawatan baharu, pelbagai gred dan skim perkhidmatan di CAAM. Perwujudan perjawatan baharu tersebut

akan melibatkan implikasi kewangan tahunan tambahan kepada kerajaan bagi bayaran emolumen pegawai dan kakitangan yang akan dilantik untuk mengisi perjawatan baharu tersebut.

Walau bagaimanapun, kos operasi tambahan CAAM dalam pelaksanaan semua fungsi MAVCOM akan selain kos emolumen tambahan akan dibiayai menggunakan hasil kutipan RAC yang dipindahkan ke Kumpulan Wang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia tanpa melibatkan sebarang peruntukan tambahan daripada kerajaan.

Hasil kutipan ini juga akan menjadi hasil tambahan tetap kepada CAAM yang akan digunakan untuk membiayai kos operasi CAAM bagi tahun-tahun yang akan datang. Perincian kos operasi sedia ada CAAM, kos operasi tambahan CAAM dan kos emolumen tambahan bagi pegawai dan kakitangan baharu yang dilantik dalam melaksanakan semua fungsi MAVCOM akan dibincangkan dengan Kementerian Kewangan.

Menjawab soalan Yang Berhormat Senator Datuk Noraini binti Idris mengenai saranan supaya komposisi keanggotaan pihak berkuasa CAAM turut disertai oleh pemain industri termasuk wakil kerajaan Sabah dan Sarawak.

Untuk makluman Yang Berhormat Senator, walaupun dalam rang undang-undang ini tiada dikhususkan untuk wakil kerajaan Sabah dan Sarawak tetapi secara segi praktisnya kita boleh laksanakan. Sebagai contoh, terdapat wakil daripada Kementerian Pengangkutan Sarawak dalam Ahli Lembaga Pengarah MAVCOM pada masa ini. Oleh yang demikian, proses penglibatan wakil dari Sabah dan Sarawak untuk menyertai keanggotaan dalam pihak berkuasa akan dibincangkan, *insya-Allah*.

Secara keseluruhan pemantauan isu-isu operasi seperti harga tiket penerbangan, bayaran balik kepada penumpang, *quality of service*, perkhidmatan lapangan terbang akan terus dipantau CAAM selepas penggabungan MAVCOM dan CAAM. Penggubalan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 telah dilaksanakan secara komprehensif melalui sesi libat urus bersama dengan pihak-pihak berkepentingan seperti CAAM, MAVCOM sendiri, Jabatan Peguam Negara, Jabatan Perkhidmatan Awam, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Kementerian Kewangan dan Kementerian Ekonomi.

Perkara ini saya akan perincikan semasa pembentangan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Jadi ini yang disediakan ialah jawapan yang sebelah pagi tadi. Sebelah petang Senator Tuan Haji Hussin rasanya perkara yang disebut juga telah pun dirangkumi dalam jawapan yang Yang Berhormat Senator yang lain. Terima kasih.

Sekiranya kalau ada apa-apa lagi *insya-Allah* kita cuba jawab.

Timbalan Yang di-Pertua: Ada apa-apa pencerahan? Kalau tidak ada. Ahli-ahli Yang Berhormat sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis untuk diputuskan. Masalahnya adalah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Mohon undi Belah Bahagian...

Timbalan Yang di-Pertua: Jadi YB minta undi belah bahagi...?

Dr. Hajah Wan Martina binti Wan Yusoff: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua: Ada lapan orang tidak?

Beberapa Ahli: *[Bangun]*.

Timbalan Yang di-Pertua: Satu, dua, tiga, empat, lima, enam, tujuh...

Seorang Ahli: Lapan.

Timbalan Yang di-Pertua: *[Ketawa]* Baru saya kira tujuh, dah ada lapan dah...
[Ketawa]

Baik, jadi Ahli-ahli Yang Berhormat, sebab lebih daripada lapan orang yang telah bangun untuk minta undi Belah Bahagi maka saya dengan ini mengarahkan supaya satu undi Belah Bahagian diadakan sekarang.

Setiausaha, sila bunyikan loceng selama dua minit.

[Loceng dibunyikan]

[Dewan berbelah bahagi]

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

[Pengundian dijalankan]

■1510

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, setelah selesai undian dibuat dan dikira, sekarang saya kemukakan keputusan undian iaitu:

Ahli-ahli Yang Berhormat yang bersetuju 44 orang... *[Tepuk]*

Ahli-ahli Yang Berhormat yang tidak bersetuju 8 orang.

Ahli tidak hadir 12 orang.

Ahli Bersetuju :

1. Datuk Nur Jazlan bin Tan Sri Mohamed
2. Puan Hajah Fuziah binti Salleh
3. Puan Saraswathy a/p Kandasami
4. Datuk Seri Amir Hamzah Azizan
5. Dato' Sri Ti Lian Ker
6. Puan Rita Sarimah anak Patrick Insol
7. Tuan Manolan bin Mohamad
8. Puan Susan Chemerai Anding

9. Dato' (Dr.) Arman Azha Abu Hanifah
10. Datin Ros Suryati binti Alang
11. Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa
12. Dato' Dr. Nelson a/l Renganathan
13. Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh
14. Datuk Dr. Haji Azhar bin Ahmad
15. Tan Sri Dato' Low Kian Chuan
16. Datuk Seri Prof. Emeritus Dr. Awang bin Sariyan
17. Datuk Wira Dr. Mohd Hatta bin Md Ramli
18. Dato' Sivaraj a/l Chandran
19. Tuan Mohd Hasbie bin Muda
20. Tuan Abun Sui Anyit
21. Dato' Ahmad bin Dato' Sri Haji Ibrahim
22. Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya
23. Tuan Roderick Wong Siew Lead
24. Puan Noorita binti Sual
25. Tuan Michael Mujah Lihan
26. Datuk Nelson W Angang
27. Tuan Pele Peter Tinggom
28. Puan Anna Bell @ Suzieana binti Perian
29. Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman
30. Dato' Setia Salehuddin bin Saidin
31. Dato' Juhanis binti Abd Aziz
32. Datuk Lim Pay Hen
33. Datuk Bobbey Ah Fang Bin Suan
34. Dr. Lingeshwaran a/l Dato' Seri R. Arunasalam
35. Dato' Abdul Halim bin Suleiman
36. Datuk Noraini binti Idris
37. Tuan Amir bin Md Ghazali
38. Tuan Isaiah a/l D Jacob
39. Dato' Shamsuddin bin Haji Abd Ghaffar
40. Dato' Ajis bin Sitin
41. Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof
42. Datuk Haji Aziz bin Ariffin
43. Dato' Kesavadas a/l A. Achyuthan Nair

44. Tuan Seruandi bin Saad

Ahli Tidak Bersetuju :

1. Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai
2. Datuk Razali bin Idris
3. Dr. Hajah Wan Martina binti Wan Yusoff
4. Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris
5. Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz
6. Tuan Musoddak bin Ahmad
7. Dato' Haji Husain bin Awang
8. Tuan Haji Hussin bin Ismail

Ahli Tidak Hadir :

1. Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail
2. Tengku Datuk Seri Utama Zafrul bin Tengku Abdul Aziz
3. Datuk Seri Diraja Dr. Zambry bin Abdul Kadir
4. Dato' Setia Dr. Haji Mohd Na'im bin Haji Mokhtar
5. Dr. Zulkifli bin Hasan
6. Tuan Ir. Md Nasir bin Hashim
7. Dato' Sri Vell Paari a/l Tun Samy Vellu
8. Tuan Robert Lau Hui Yew
9. Prof. Tan Sri Datuk Dr. Haji Mohamed Haniffa bin Haji Abdullah
10. Datuk Wira Koh Nai Kwong
11. Dato' Dr. Ahmad Azam bin Hamzah
12. Datuk Haji Mustafa bin Musa

[Masalah disetujukan]

■1520

[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 14** diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]*

[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Perpaduan Negara (Puan Saraswathy a/p Kandasami) dan diluluskan]

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PIHAK BERKUASA PENERBANGAN AWAM MALAYSIA (PINDAAN) 2024

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

3.24 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang yang akan saya bentangkan bertujuan untuk meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [*Akta 788*] bagi melaksanakan penggabungan badan kawal selia industri penerbangan Malaysia di bawah satu entiti di mana Suruhanjaya Penerbangan Malaysia atau *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM), dengan izin, dibubarkan serta semua fungsi MAVCOM dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia, *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM), dengan izin.

Untuk makluman semua Ahli Yang Berhormat Senator, Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 ini telah dibentangkan dan diluluskan di Dewan Rakyat pada 26 Jun 2024.

Saya ingin menarik perhatian sidang Dewan Negara bahawa penggubalan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 ini adalah lanjutan pembentangan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Awam (Pembubaran) 2024 yang telah saya laksanakan sebentar tadi. Pelaksanaan penggabungan badan kawal selia industri penerbangan di bawah satu entiti ini turut melibatkan pindaan dan pemansuhan Akta Suruhanjaya Penerbangan Awam 2015 [*Akta 771*], Akta Pihak Berkuasa

Penerbangan Awam Malaysia 2017 [Akta 788] dan perundangan yang berkaitan sejajar dengan perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, sektor pengangkutan merupakan pemacu kepada pertumbuhan negara dan penyediaan sistem pengangkutan yang berkualiti adalah penting untuk mencapai aspirasi negara maju. Adalah menjadi hasrat utama kerajaan bagi menyediakan sistem pengangkutan yang selamat, boleh dipercayai, mampu guna dan mampan untuk manfaat semua rakyat.

Dalam konteks ini, adalah amat penting untuk *whole of government approach*, dengan izin, melibatkan penyatuan dan penyelarasan inisiatif-inisiatif ke arah matlamat yang sama, sekali gus menyumbang kepada penggunaan sumber yang cekap serta menangani cabaran dalam pertumbuhan sektor pengangkutan. Ini termasuk memastikan struktur ekosistem dan tadbir urus sektor pengangkutan yang kukuh ke arah persekitaran sektor penerbangan awam negara yang kondusif.

Selaras dengan komitmen ini, kerajaan pada 26 Ogos 2015, antara lain telah bersetuju dengan penstrukturan semula Jabatan Penerbangan Awam ataupun *Department of Civil Aviation* (DCA) menjadi sebuah badan berkanun persekutuan iaitu Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia atau *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM) dan akta baharu digubal bagi penubuhan CAAM dan fungsi sedia ada DCA dikekalkan selain Akta Penerbangan Awam 1969, akta-akta lain yang berkaitan serta peraturan-peraturan yang berkaitan dipinda tertakluk kepada keperluan semasa.

Bagi maksud ini, Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [Akta 788] telah diwartakan pada 27 Februari 2017 dan mula berkuat kuasa pada 19 Februari 2018 bertujuan untuk menubuhkan dan memperbadankan CAAM serta untuk mengadakan peruntukan bagi fungsi dan kuasanya dan bagi perkara yang berkaitan dengannya.

Pada ketika ini, CAAM bertanggungjawab mengawal selia aspek teknikal industri penerbangan negara terutamanya perihal selamat dan keselamatan- *safety and security*, dengan izin, dan mengekalkan fungsi-fungsi DCA yang sedia ada selaras dengan prosedur teknikal dan keselamatan bagi ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO), dengan izin.

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

CAAM juga antara lain berperanan melaksanakan penilaian teknikal dalam pengeluaran pelbagai jenis lesen dan pensijilan seperti *Airlines Transport Pilot License*, *Aircraft Maintenance License*, *Certificate of Airworthiness* dan *Certificate of Aerodrome*.

CAAM juga bertanggungjawab menyediakan perkhidmatan navigasi udara iaitu *air navigation service provider* (ANSP), dengan izin.

■1530

Berdasarkan subseksyen 16(1) Akta 788, fungsi utama CAAM antara lain adalah seperti berikut:

- (i) memastikan peruntukan akta tersebut, Akta Penerbangan Awam 1969 dan mana-mana perundangan subsidiari yang dibuat di bawah Akta Penerbangan Awam 1969 ditadbirkan, dikuatkuasakan, diberi kuat kuasa, dijalankan dan dipatuhi;
- (ii) mengawal selia perihal selamat dan keselamatan penerbangan awam termasuk mewujudkan standard dan menguatkuasakannya;
- (iii) melindungi penerbangan awam daripada apa-apa tindakan gangguan yang menyalahi undang-undang;
- (iv) menjalankan pengawasan pengawal seliaan perihal selamat penerbangan awam di dalam Malaysia dan di luar Malaysia;
- (v) mengawal selia pengendalian aerodrom dan penyediaan perkhidmatan dan kemudahan aerodrom di Malaysia;
- (vi) mengadakan perkhidmatan pengemudian udara di dalam wilayah maklumat penerbangan Kuala Lumpur dan Kota Kinabalu dan di mana kawasan lain yang dibenarkan oleh Menteri;
- (vii) mengadakan atau menyelaraskan perkhidmatan mencari dan menyelamatkan bagi kapal udara dalam *distress* di dalam wilayah mencari dan menyelamatkan, *search and rescue* (SAR) Kuala Lumpur dan Kota Kinabalu dan di mana-mana kawasan lain yang dibenarkan oleh Menteri;
- (viii) bekerjasama dengan mana-mana pihak berkuasa yang bertanggungjawab bagi penyiasatan kemalangan dan insiden serius kapal udara;
- (ix) menggalakkan, memajukan, memudahkan dan membantu dalam pembangunan dan penambahbaikan kemampuan, kemahiran dan perkhidmatan penerbangan awam di Malaysia;
- (x) mengadakan perkhidmatan teknikal dan perundingan yang berhubungan dengan penerbangan awam;
- (xi) mewakili kerajaan di peringkat antarabangsa berkenaan dengan perkara yang berhubungan dengan penerbangan awam; dan

- (xii) menunaikan atau memudahkan penunaian obligasi antarabangsa kerajaan berkenaan penerbangan awam.

Tuan Yang di-Pertua, penggubalan rang undang-undang ini bagi maksud melaksanakan cadangan pembubaran MAVCOM dan pemindahan semua fungsinya kepada CAAM bertujuan untuk memastikan perkembangan industri penerbangan awam selari dengan hala tuju dasar kerajaan supaya lebih berdaya saing di peringkat antarabangsa. Penggabungan ini juga bertujuan untuk mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutamanya dalam perkhidmatan pelesenan.

Penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua buah badan kawal selia berasingan. Mekanisme tunggal ini juga diguna pakai di kebanyakan negara yang mengendalikan sektor pengangkutan udara utama dunia seperti Amerika Syarikat, *United Kingdom*, Jerman, Singapura dan Republik Rakyat China. Penggabungan ini juga akan dapat mengoptimumkan penggunaan sumber manusia dan kewangan sedia ada. Dalam hubungan ini, CAAM akan dapat menambah bilangan pakar daripada MAVCOM khususnya dalam bidang kawal selia ekonomi, sekali gus memastikan sektor pengangkutan udara di Malaysia dapat berkembang dengan mampan.

Untuk makluman, sejak penubuhan pada 2016, antara fungsi utama MAVCOM adalah pengeluaran Lesen Perkhidmatan Udara- *Air Services License* (ASL), Permit Perkhidmatan Udara- *Air Service Permit* (ASP), Lesen Pengendali Aerodrom- *Aerodrome Operating License* (AOL) dan Lesen Pengendali Darat- *Ground Handling License* (GHL). Adalah menjadi tugas hakiki MAVCOM untuk memastikan hanya pihak pemohon yang memenuhi kriteria yang ketat dapat memperoleh lesen dan permit untuk menjalani perniagaan berkaitan sektor udara. Ini untuk memastikan hak pengguna individu dan *business* sentiasa dilindungi dengan baik.

Tuan Yang di-Pertua, seperti mana saya maklumkan pada awal pembentangan rang undang-undang ini, pelaksanaan penggabungan kedua-dua MAVCOM dan CAAM memerlukan penggubalan suatu rang undang-undang yang meminda Akta 788 bagi menerima fungsi-fungsi MAVCOM yang telah dibubarkan.

Selaras dengan perkara ini, Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 bertujuan meminda Akta 788, seterusnya memberi kuasa kepada CAAM untuk mengambil alih fungsi dan peranan MAVCOM yang diperuntukkan di dalam Akta 771.

Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 mengandungi 20 fasal pindaan utama seperti yang berikut.

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan kuat kuasa RUU.

Fasal 2 bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi pindaan-pindaan am dengan menggantikan perkataan mana-mana perundangan subsidiari yang dibuat di bawah Akta Penerbangan Awam 1969 di mana-mana jua terdapat dengan perkataan mana-mana perundangan subsidiari yang dibuat di bawah akta ini dan Akta Penerbangan Awam 1969.

Fasal 3 bertujuan untuk meminda seksyen 2 [*Akta 788*] bagi memasukkan beberapa takrifan baharu susulan pembubaran MAVCOM.

Fasal 4 bertujuan untuk meminda seksyen 5 [*Akta 788*] antara lain bagi menambah jumlah keanggotaan anggota pihak berkuasa CAAM daripada minimum empat orang, tetapi tidak lebih daripada enam orang kepada minimum enam orang, tetapi tidak lebih lapan orang serta untuk memasukkan seorang wakil Kementerian Ekonomi sebagai anggota CAAM. Secara keseluruhan, komposisi Ahli Lembaga CAAM akan ditambah daripada lapan hingga 10 orang ahli kepada- daripada lapan hingga 10 orang ahli kepada 11 hingga 13 orang ahli termasuk seorang wakil agensi kementerian yang bertanggungjawab terhadap hal ehwal ekonomi, Kementerian Pengangkutan dan Kementerian Kewangan.

Fasal 6 bertujuan untuk memasukkan seksyen baharu 10A untuk mengadakan peruntukan bagi kesan pemberhentian keanggotaan CAAM. Seseorang anggota yang terhenti daripada menjadi anggota CAAM dihalang daripada membuat apa-apa kontrak perkhidmatan atau menjalankan atau terlibat dalam apa-apa perniagaan atau aktiviti lain yang berhubungan dengan perkhidmatan penerbangan bagi maksud keuntungan dalam masa dua tahun daripada pemberhentian keanggotaannya melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Fasal 7 bertujuan untuk menggantikan seksyen 13 [*Akta 788*] untuk mengadakan peruntukan mengenai tatacara mesyuarat sebagaimana yang dinyatakan dalam Jadual Pertama bagi anggota CAAM dan anggota jawatankuasa yang dilantik di bawah seksyen 11.

Fasal 8 bertujuan untuk meminda sub seksyen 14(1) [*Akta 788*] untuk memperuntukkan bahawa kod kelakuan anggota CAAM dan anggota jawatankuasa yang dilantik di bawah seksyen 11 Akta 788 hendaklah ditentukan oleh CAAM.

Fasal 9 bertujuan untuk meminda sub seksyen 16(1) [*Akta 788*] untuk memasukkan fungsi baharu CAAM yang berkaitan dengan perkara ekonomi.

Fasal 10 bertujuan untuk meminda sub seksyen 17(2) [*Akta 788*] untuk memasukkan kuasa baharu CAAM yang merupakan kuasa MAVCOM yang dibubarkan berkaitan fi dan caj.

Fasal 11 meminda sub seksyen 18(2) Akta 788 dengan menggantikan perkataan yang bersifat umum selaras dengan peruntukan undang-undang penerbangan awam

dengan perkataan selaras dengan peruntukan akta ini dan Akta Penerbangan Awam 1969. Dalam erti kata lain, fasal ini bertujuan untuk memperuntukkan bahawa arahan Menteri hendaklah selaras dengan Akta 788 dan Akta Penerbangan Awam 1969 dan CAAM hendaklah melaksanakan arahan itu.

Fasal 12 bertujuan untuk meminda seksyen 19 Akta 788 untuk memperuntukkan bahawa CAAM boleh mewakili fungsi dan kuasanya yang berhubungan dengan perkara operasi sebagai tambahan kepada kuasa perwakilan sedia ada yang berhubungan dengan perkara pentadbiran.

■1540

Fasal 13 bertujuan untuk meminda seksyen 21 [Akta 788] untuk memasukkan fungsi baharu Ketua Pegawai Eksekutif yang termasuk fungsi untuk memastikan syarikat penerbangan menjalankan Program Obligasi Perkhidmatan Awam.

Fasal 14 bertujuan untuk meminda seksyen 26 [Akta 788] untuk memperuntukkan bahawa apa-apa wang dalam Kumpulan Wang yang melebihi kehendak kewangan CAAM bagi pelaksanaan fungsinya boleh dibayar ke dalam Kumpulan Wang Disatukan Persekutuan.

Fasal 15 bertujuan untuk memasukkan bahagian dan seksyen baharu ke dalam Akta 788 yang mengandungi peruntukan berkenaan pelesenan dan caj, persaingan, hak trafik udara dan penguntukan slot, obligasi perkhidmatan awam, perlindungan pengguna, penyelesaian pertikaian dan kuasa penyiasatan dan penguatkuasaan yang kini diambil alih oleh CAAM.

Fasal 16 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru ke dalam Akta 788 yang mengandungi peruntukan berkenaan kuasa CAAM untuk menjalankan atau melantik juruaudit untuk mengemukakan penyata dan laporan kewangan, pendakwaan dan kesan kesalahan yang melibatkan pertubuhan perbadanan bagi perkara yang berkaitan dengan kawal selia ekonomi.

Fasal 17 meminda seksyen 43 [Akta 788] dengan menggantikan perkataan “meminda jadual” dengan perkataan “meminda mana-mana jadual”.

Fasal 18 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 43A dan 43B ke dalam Akta 788 yang memberi Menteri kuasa untuk membuat peraturan di bawah Akta 788 dan kuasa kepada CAAM untuk mengeluarkan garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam.

Fasal 19 bertujuan untuk meminda jadual kepada Akta 788 untuk menambah kuorum bagi mesyuarat anggota CAAM untuk membenarkan anggota CAAM mengadakan atau menyertai mesyuarat melalui kaedah elektronik.

Fasal 20 bertujuan untuk memasukkan jadual baharu kedua berkaitan senarai perkhidmatan pengendalian darat dan jadual baharu ketiga berkaitan aktiviti komersial, perjanjian dan percantuman yang dikecualikan ke dalam Akta 788. Lain-lain pindaan yang tidak dinyatakan secara khusus adalah merupakan pindaan kecil yang berbangkit atau bersifat editorial, susulan daripada pembubaran MAVCOM.

Tan Sri Yang di-Pertua, penggubalan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 ini sebagaimana juga Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Awam (Pembubaran) 2024 telah melalui proses *law reform* dengan izin yang komprehensif melibatkan pihak-pihak berkepentingan seperti Kementerian Pengangkutan, CAAM, MAVCOM dan Jabatan Peguam Negara seawal bulan Jun 2023.

Dalam hubungan ini, suatu pasukan petugas khas telah dibentuk bagi membincangkan secara terperinci mengenai struktur, fungsi, bidang kuasa, implikasi perjawatan, kewangan, bayaran pampasan dan perundangan, susulan pembubaran MAVCOM dan pemindahan fungsi MAVCOM kepada CAAM.

Bilangan perjawatan CAAM pada masa ini berdasarkan Surat Kelulusan Perjawatan (SKP) Bil. K9 tahun 2019 adalah sebanyak 1,631 orang dan beroperasi dengan pengisian seramai 1,381 dengan pecahan mengikut kategori perjawatan sepertimana Jadual berikut iaitu:

Bilangan Perjawatan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM)

Kategori Perjawatan	Bilangan (Orang)	Diisi (Orang)	Kekosongan (orang)
Pengurusan Tertinggi	3	3	Tiada
Pengurusan dan Profesional	733	630	103
Sokongan	895	748	147
Jumlah	1,631	1,381	250

Semenjak CAAM ditubuhkan sebagai suatu Badan Berkanun Persekutuan (BBP), *tier* satu, majoriti perjawatan sedia ada di CAAM adalah di bawah klasifikasi perkhidmatan pengangkutan dan skim perkhidmatannya yang bersifat teknikal seperti Pegawai Kawalan Trafik Udara- Skim A, Juruterbang- Skim AT, Pemeriksa Kapal Terbang- AT dan Jurutera- J.

Dalam entiti baru selepas penggabungan, institusi CAAM akan dilengkapi dengan ahli-ahli profesional dan pakar-pakar yang mempunyai latar belakang yang lebih luas umpamanya dalam bidang ekonomi, perundangan dan pentadbiran awam. Malah hubungan antarabangsa dan sebagainya. Matlamat kerajaan adalah untuk membina sebuah institusi

kawal selia penerbangan awam yang lebih komprehensif dan mampu menaikkan lagi nama baik Malaysia di mata dunia, khususnya dalam sektor udara.

Hala tuju kerajaan adalah menjadikan CAAM badan berkanun yang diasingkan saraan dan dibebaskan. Perkara ini harus disegerakan. Kami mahu menarik bakat-bakat baru yang berkecimpung tinggi supaya berkecimpung dalam bidang penerbangan awam dengan bayaran gaji yang lebih kompetitif dan setimpal dengan harga pasaran.

Untuk kakitangan CAAM yang sedia ada, kerajaan menghargai profesionalisme dan pengorbanan anda selama ini dalam perkhidmatan awam. Dengan mencapai status badan berkanun yang diasingkan saraan dan dibebaskan dengan keupayaan kewangan yang lebih kukuh, maka pakar-pakar dan kakitangan di CAAM dapat menikmati gaji dan kebajikan yang lebih baik. *Insyaa-Allah*.

Selama ini Malaysia kehilangan ramai pakar-pakar penerbangan awam ke negara asing seperti di Timur Tengah yang menawarkan pakej yang lebih lumayan. Adalah menjadi hasrat kerajaan supaya kita dapat *retain the talent*, dengan izin, membolehkan anak-anak Malaysia yang berkaliber dan berbakat supaya terus berkhidmat di Malaysia dan sama-sama menyumbang kepada misi kita membina sebuah institusi penerbangan awam yang terulung di rantau ini.

Saya ingin menarik perhatian semua Ahli Yang Berhormat Senator bahawa semua penyandang lantikan tetap dan lantikan kontrak di bawah MAVCOM yang dikenal pasti melaksanakan fungsi teras berkaitan hal ehwal ekonomi dan komersial serta melaksanakan fungsi yang memerlukan kompetensi dan kepakaran dalam bidang profesional teknikal akan ditawarkan untuk berkhidmat dalam perkhidmatan awam berdasarkan kepada perjawatan yang akan diwujudkan di bawah CAAM.

Kerajaan juga akan memastikan gaji dan faedah kakitangan MAVCOM yang diserapkan ke dalam CAAM adalah mengikut pasaran. Dalam hal ini, organisasi CAAM sedang distrukturkan semula bagi membolehkan CAAM melaksanakan semua fungsi MAVCOM yang dipindahkan dan perinciannya akan dibincangkan dan dirujuk dengan pihak Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) untuk kelulusan.

Pada masa ini, permohonan penstrukturan semula dan pengukuhan perjawatan bagi tujuan penggabungan CAAM dan MAVCOM telah dikemukakan pada Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA). Dalam hal ini, perbincangan dan penelitian sentiasa dilaksanakan secara berkala melibatkan JPA, MOT, CAAM dan MAVCOM bagi memastikan struktur dan perjawatan yang optimum diwujudkan.

Tuan Yang di-Pertua, secara keseluruhannya inisiatif untuk penggabungan badan pengawal seliaan penerbangan awam di bawah satu entiti bukan sahaja dapat mengoptimumkan sumber manusia dan kewangan yang sedia ada, malah ia dapat

meningkatkan kecekapan tadbir urus serta kualiti penyampaian perkhidmatan. Langkah tersebut adalah selari dengan hala tuju dasar semasa kerajaan dalam memperkasakan sektor awam dan membina institusi yang lebih hebat dan berdaya saing.

■1550

Perwujudan satu entiti pengawalseliaan penerbangan awam yang komprehensif juga akan menghasilkan *spin-off*, dengan izin, yang menggalakkan perkembangan industri-industri berkaitan sektor penerbangan di Malaysia, di samping memperkasakan imej Malaysia di platform antarabangsa.

Dengan ini Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sila minum airlah sikit. Lama huraian Menteri tadi... *[Ketawa]* Jangan kena undi belah bagi lagi sudah... *[Ketawa]*

Sekarang ini, ada sesiapa menyokong?

Timbalan Menteri Perpaduan Negara [Puan Saraswathy a/p Kandasami]: Tuan Yang di-Pertua, saya pohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis adalah rang undang-undang bernama suatu akta meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahaskan.

Ahli-ahli Yang Berhormat, di hadapan saya ada seramai 17 orang yang hendak berbahas. Maka saya buat ketetapan bahawa masa yang diberikan adalah 7 minit seorang. Jadi, biar semua puas-puas nak bahaskan *bill* ini.

Dipersilakan Yang Berhormat Senator Dato' Kesavadas.

3.51 ptg.

Dato' Kesavadas a/l A Achyuthan Nair: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Sebagai inti pati, pertama saya ingin menyentuh berkenaan pindaan seksyen 5(1)(d) yang menggariskan penambahan had pelantikan maksimum bagi anggota Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (CAAM) yang perlu dilantik oleh Menteri. Saya minta Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan pendekatan yang akan dilaksanakan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri dalam memuktamadkan satu-satu pelantikan anggota CAAM bagi maksud pindaan tersebut.

Oleh sebab itu, setiap individu yang akan menganggotai CAAM selepas gabungan, seharusnya mempunyai keterampilan yang tidak boleh diragui kerana setiap Ringgit yang akan dibayar kepada mereka sebagai elaun perlu diperlihatkan dengan penyumbangan

CAAM yang signifikan dalam menjayakan setiap pelan pembangunan serta pemulihan sektor penerbangan negara.

Bersandarkan peruntukan baharu, seksyen 16(1)(qa), CAAM yang akan dimandatkan dengan fungsi mengawal selia had ekonomi menerokai potensi-potensi pelaburan baharu yang berupaya memberi nilai tambah kepada pertumbuhan ekonomi dalam industri penerbangan negara. Saya berpandangan bahawa keanggotaan baharu CAAM pada masa hadapan sewajarnya diisi oleh individu-individu profesional yang berpengalaman luas dalam bidang yang dinyatakan dalam seksyen 5(2).

Menurut seksyen 5(2), perlu mengambil kira penelitian terhadap potensi sumbangan yang boleh diberikan oleh setiap individu yang dipertimbangkan untuk dilantik. Dengan kata lain, calon-calon yang dinilai untuk mengisi keanggotaan CAAM menurut seksyen 5(1)(d) seharusnya mempunyai sejarah penglibatan profesional yang telah terbukti memberi kesan positif kepada kemajuan industri atau organisasi yang individu itu pernah berkhidmat.

Berdasarkan buku Anggaran Perbelanjaan Persekutuan 2024, CAAM telah diperuntukkan sebanyak RM150,297,000 bagi perbelanjaan mengurus. Persoalan saya ialah adakah peruntukan perbelanjaan tersebut sudah meliputi perancangan CAAM untuk menambah keanggotaan baharu seperti yang dimaksudkan dalam pindaan seksyen 5(1)(ca) dan pindaan seksyen 5(1)(d).

Jika tidak, saya minta Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan perincian perbelanjaan yang akan ditanggung oleh CAAM untuk membiayai elaun setiap anggota CAAM dengan mengambil kira Menteri melantik lapan orang ahli. Persoalan tersebut adalah relevan dengan implikasi kewangan kepada kerajaan, seperti yang dinyatakan dalam bahagian akhir rang undang-undang ini.

Datuk Yang di-Pertua, berdasarkan kenyataan Ketua Pegawai Eksekutif CAAM, Kapten Dato' Norazman Mahmud kepada akhbar *New Straits Times* pada awal Jun lalu, pengguna dron akan diwajibkan mendaftarkan kepada CAAM sebelum mengendalikan dron mereka di ruang udara. Saya difahamkan bahawa pematuhan bagi pendaftaran pemilikan dron tersebut perlu dibuat menerusi Sistem Pengurusan Trafik Pesawat Tanpa Memandu *Unmanned Aircraft System Traffic Management*, dengan izin. Menurut beliau, mana-mana individu yang menerbangkan dron yang tidak berdaftar dengan sistem tersebut bakal berdepan dengan hukuman denda maksimum RM50,000.

Berhubung dengan pematuhan pendaftaran dron tersebut, saya minta Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan pertama, bagaimanakah aspek penguatkuasaan terhadap pemilikan serta pengendalian dron tidak berdaftar di ruang udara akan dilaksanakan oleh CAAM? Apakah peruntukan undang-undang yang akan diguna pakai dalam menguatkuasakan pematuhan pendaftaran dron tersebut?

Kedua, apakah bentuk pemantauan bersepadu yang akan dilaksanakan oleh CAAM bersama-sama pihak lain dalam mengekang pengendalian dron tidak berdaftar secara bebas, khususnya di tempat awam seperti taman perumahan dan pusat rekreasi?

Ketiga, apakah pendekatan CAAM untuk memastikan syarikat atau organisasi yang mengendalikan dron secara aktif bagi tujuan-tujuan komersial tertentu mendaftar dengan sistem pengurusan trafik pesawat tanpa pemandu menjelang tempoh mandatori pendaftaran yang suku ketiga tahun hadapan. Seajar dengan pematuhan pendaftaran dron yang bakal dikuatkuasakan pada tahun 2025, saya berpandangan bahawa CAAM seharusnya mewujudkan mekanisme pemantauan yang berkesan dalam mengekang penggunaan dron oleh mana-mana pihak yang tidak bertanggungjawab.

Pewujudan mekanisme yang efisien berupaya mengekang pengendalian dron tidak berdaftar atau dron haram daripada digunakan untuk tujuan jenayah. Seperti yang pernah berlaku kira-kira empat tahun lalu, dron telah digunakan oleh satu sindiket penyeludupan dadah dari *Singapore* sebagai medium yang mengedar dadah ke Johor Bahru. Sindiket yang telah berjaya dilupuskan oleh pihak polis Johor. Itu merupakan satu justifikasi terhadap kepentingan pematuhan pendaftaran dron pelbagai tujuan kepada CAAM sebagai usaha untuk mengekang sebarang aktiviti haram.

Sebagai tambahan, saya juga ingin mengesyorkan agar penjualan dron pelbagai tujuan dihadkan kepada syarikat pembekal dan menjual yang berdaftar secara sah dengan CAAM. Dengan kata lain, mana-mana syarikat yang ingin menjalankan perniagaan yang berorientasikan pembekalan serta penjualan dron di pasaran, perlu memiliki satu akreditasi khusus yang diiktiraf dan disahkan oleh CAAM. Mekanisme tersebut di antara lain bertujuan untuk memudahkan urusan identifikasi pemilikan dron dan seterusnya meningkatkan keberkesanan CAAM dalam penggunaan dron tidak berdaftar yang bebas dan dikendalikan ke udara.

Datuk Yang di-Pertua, dengan ini saya mohon menyokong. Sekian.

Timbalan Yang di-Pertua: Baik. Terima kasih. Sekarang saya jemput Tuan Abun Sui Anyit.

*[Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa **mempengerusikan Mesyuarat**]*

3.58 ptg.

Tuan Abun Sui Anyit: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua kerana memberi ruang kepada saya untuk membahaskan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024, di mana terdapat pindaan kepada Akta 788 iaitu Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017.

Seperti yang kita sudah baca, terdapat 20 fasal di dalam pindaan kali ini iaitu lebih kepada menyerapkan undang-undang ataupun fasal yang ada dalam akta suruhanjaya kepada akta yang baharu ini ataupun Akta CAAM ini. Jadi, saya lebih menekankan kepada hal-hal ehwal ekonomi yang pernah dikendalikan oleh MAVCOM sebelum ini dibawa bergabung dengan CAAM. Jadi, ini adalah seperti yang dijelaskan, adalah suatu pengarahannya yang tunggal kepada sektor penerbangan awam di Malaysia selepas pindaan ataupun selepas pemansuhan MAVCOM sebentar tadi.

■1600

Saya melihat kepada persoalan-persoalan yang perlu dijawab oleh pihak kerajaan di mana organisasi—dua organisasi akan digabungkan. Jadi, yang manakah yang akan digunakan untuk menjadikan gabungan ini akan menjadi lebih berdaya saing pada masa hadapan? Begitu juga dengan gaji kakitangan yang sudah tentunya ada perbezaan. Saya tidak pasti yang mana kakitangan atau pun sumber manusia yang lebih tinggi gajinya berbanding dengan sama ada MAVCOM atau pun CAAM.

Justeru itu, saya menyarankan supaya saraan kepada kakitangan ini lebih kepada berdaya saing, yang akan menjadikan organisasi atau pun lembaga ini nanti akan dapat bersaing dengan syarikat-syarikat penerbangan dalam dunia ini, di mana terdapat perbezaan ini, kerana rata-rata yang saya dengar daripada ucapan Timbalan Menteri tadi di mana ada *talent* kita. Kita berusaha untuk *retain the talent* yang ada di dalam negara ini.

Saya percaya dengan bakat-bakat yang ada di dalam negara ini perlu dipertahankan dengan caranya untuk menyaingi ya, saraan atau pun gaji syarikat-syarikat penerbangan yang ada di luar negara. Saya percaya perkara ini dapat dilakukan oleh kerajaan dengan ada *single entity* yang kita akan lihat selepas ini. Begitu juga ingin saya menyentuh tentang peruntukan baharu yang akan dimasukkan dalam pindaan kali ini iaitu Jadual Kedua dan Jadual Ketiga.

Jadual Kedua ini lebih menitikberatkan tentang *technicality* penerbangan-penerbangan, baik sebelum penerbangan mahupun selepas penerbangan itu. Sebelum dia terbang. Jadi, saya lihat perkara ini perlu dititikberatkan kerana dengan adanya penerbangan-penerbangan yang ada di dalam negara ini, mungkin kita bersaing juga dengan pihak luar negara supaya jadual-jadual penerbangan ini tidak selalu *delay* atau pun tertunda ya, di mana kita masih boleh terima kalau ada *delay* yang 30 ke-40 minit, tetapi ada yang melebihi dua jam. Sepanjang pengalaman saya untuk menaiki kapal terbang ini, ada yang *delay* lebih daripada dua jam dan kalau ikut peraturan sepanjang saya menaiki kapal terbang, mungkin lebih 60 peratus adalah *delay* yang saya naik.

Jadi justeru itu, ini juga akan memberi satu persepsi yang tidak baik kepada penerbangan kita. Kalau ia nya dapat dikawal tertangguh ini, *delay flight* ini, dengan izin,

akan memberi satu nama yang baik kepada syarikat-syarikat penerbangan kita. Jadi justeru itu, fasal 20 ini sangat penting untuk dititikberatkan oleh jabatan atau pun pihak berkuasa yang akan mengawal penerbangan kita dengan adanya *single entity* selepas ini.

Saya juga ingin membincangkan tentang penggajian kakitangan ini tadi, yang saya sebut sebentar tadi iaitu *retain the talent* daripada kakitangan kita atau pun pegawai-pegawai kita yang telah dijelaskan. Mereka adalah yang terbaik. Bahkan kita punya kakitangan atau pun pegawai-pegawai *air traffic* yang dikatakan sangat *demand* dia tinggi di dalam negara ini. Maka, dengan sejeurus dengan kemahiran mereka itu, kepakaran mereka itu, *professionalism* mereka itu, dengan izin, perlu dikekalkan dengan penggajian yang baik.

Ini juga saya sangat bersetuju dengan kerajaan, sudah membuat kelainan atau pun tidak sama seperti perjawatan yang lain dalam negara ini. Penggajian yang lain di dalam negara ini. Mereka mempunyai cara tersendiri untuk penggajian mereka. Ini adalah sesuatu yang baik supaya perkhidmatan penerbangan ini melibatkan persaingan di seluruh dunia. Justeru itu, saya berharap supaya ini dapat diperbaiki menjadi lebih baik ya. Setelah ada penggabungan ini, penghijrahan daripada MAVCOM ke CAAM akan menjadi sama atau pun lebih baik ya.

Saya juga ingin ambil kesempatan ini ya kerana negara kita, penerbangan kita, di mana *Malaysia Aviation Group* (MAG) pada tahun ini telah mengumumkan keuntungan RM766 juta. Saya mengambil kesempatan ini melalui Dewan ini mengucapkan tahniah pada *Malaysia Aviation Group* (MAG) ini. Saya berharap perkara ini, untung ini akan terus menerus akan terjadi dengan adanya pindaan yang ada pada kali ini.

Justeru itu, saya berharap dengan adanya pindaan ini, semua penerbangan dan perkhidmatan yang ada di dalam negara ini diperbaiki dan kita akan menyaingi penerbangan-penerbangan yang lain. Dengan ini, saya sangat menyokong pindaan ini. Terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Yang Berhormat. Tepat pada masanya. Dipersilakan Yang Berhormat Senator Dato' Juhanis binti Abd Aziz.

4.06 ptg.

Dato' Juhanis binti Abd Aziz: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Pada dasarnya, saya amat bersetuju dan menyokong RUU Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Ini kerana saya percaya pergabungan dua badan ini akan mengurangkan kerenah birokrasi dan dalam masa yang sama mempertingkatkan kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam, sekali gus menjamin perkembangan industri penerbangan awam, selari dengan hala tuju dasar kerajaan supaya lebih berdaya saing di peringkat antarabangsa.

Tuan Yang di-Pertua, saya terus ke fasal 6 iaitu yang bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 10A untuk mengadakan peruntukan bagi kesan pemberhentian keanggotaan CAAM dalam fasal ini. Seseorang anggota yang berhenti daripada menjadi anggota CAAM, dihalang daripada membuat apa-apa kontrak perkhidmatan, menjalankan atau terlibat dalam apa-apa perniagaan yang berhubungan dengan perkhidmatan penerbangan. Bagi maksud keuntungan dalam masa dua tahun daripada pemberhentian keanggotaan, melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Pada dasarnya, saya bersetuju terhadap halangan ini kerana saya yakin halangan ini akan dapat memastikan tidak berlaku sebarang percanggahan kepentingan. Namun, saya ingin penjelasan daripada Menteri, mengenai alasan mengapa halangan ini boleh diberi pengecualian oleh Menteri? Apakah mekanisme yang akan diguna pakai untuk menentukan hal atau apakah alasan-alasan yang membolehkan mereka mendapat pengecualian khas oleh Menteri?

Saya juga ingin menyentuh mengenai dengan fasal 10. Bertujuan meminda seksyen 17(2) untuk memasukkan kuasa baharu CAAM yang merupakan kuasa MAVCOM yang dibubarkan berkaitan *fee* dan caj. Sebelum ini MAVCOM tidak bergantung kepada peruntukan kerajaan dan membiayai perbelanjaan operasi menggunakan hasil daripada kutipan caj perkhidmatan pengawalseliaan (RSC) sebanyak RM1 yang dikenakan terhadap setiap penumpang yang berlepas dari mana-mana lapangan terbang komersial di Malaysia.

Pada tahun 2023, MAVCOM telah mengutip RSC berjumlah RM36.9 juta. Ini bermakna selepas ini kutipan RSC akan menjadi sumber pendapatan baru CAAM. Oleh itu, saya ingin bertanya, adakah selepas ini CAAM tidak akan bergantung daripada segi kewangan kepada kerajaan lagi dan hanya beroperasi menggunakan hasil kutipan RSC ini? Adakah terdapat keperluan atau pun perancangan kementerian untuk menaikkan kadar RSC ini?

Tuan Yang di-Pertua, saya merujuk kepada fasal 15 bagi memasukkan bahagian dan seksyen baharu berkenaan pelesenan dan caj, persaingan hak trafik udara, peruntukan slot, obligasi perkhidmatan awam, perlindungan pengguna, penyelesaian pertikaian dan kuasa penyiasatan dan penguat kuasa yang akan kini diambil oleh CAAM.

■1610

Satu perkara lagi yang saya ingin menyentuh berkenaan dengan struktur semula pekerja. Saya juga ingin mengemukakan beberapa soalan penting mengenai hak dan kebajikan kakitangan MAVCOM, iaitu bagaimana pindaan ini akan mengambil kira penstrukturan semula pekerja yang berkhidmat dengan MAVCOM? Di manakah mereka akan ditempatkan? Bagaimanakah gaji, faedah dan kebajikan mereka?

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya pindaan ini akan memperkemas rangka kerja dengan menyatukan fungsi pengawal seliaan ekonomi dan komersial, sekali gus akan mengurangkan pertindihan tugas dan meningkatkan kecekapan pengurusan dalam industri penerbangan. Saya yakin, penyatuan ini akan memberi pengawasan yang lebih jelas dan memastikan peraturan keselamatan dan ekonomi dikendalikan dengan lebih baik.

Tuan Yang di-Pertua, secara kesimpulannya, saya yakin penggabungan badan pengawal seliaan penerbangan awam ini bukan saja dapat mengoptimumkan sumber manusia dan kewangan yang sedia ada. Malah ia dapat meningkatkan kecekapan pentadbiran urus serta kualiti penyampaian penglibatan industri penerbangan awam. Hal ini selari dengan hala tuju dan dasar semasa kerajaan dalam memperkasakan sektor awam, membina institusi yang lebih hebat dan berdaya saing, sekali gus mampu menaikkan nama baik Malaysia di peringkat antarabangsa. Sekian, terima kasih. Dengan ini, saya menyokong.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Senator Dato' Juhanis. Dipersilakan Yang Berhormat Dato' Dr. Ahmad Azam Hamzah. Ada di dalam Dewan? Bentara tolong *check* ya, sama ada beliau ada di luar?

Kita pergi kepada berikutnya, dipersilakan Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Dominic Lau.

4.12 ptg.

Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai: Terima kasih kepada Puan Yang di-Pertua kerana memberikan saya peluang untuk menyertai perbahasan pindaan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (CAAM). Sebelum saya mulakan perbahasan ini, *let me categorically reject this two proposal* DR/14 dan DR/15. Saya menolak pindaan dan pembubaran yang dimaksudkan melalui kedua-dua RUU yang telah dibentangkan tadi.

Puan Yang di-Pertua, memang / tak faham kerana / nampak banyak pembahas tadi tidak setuju, tetapi pun menunjukkan banyak kelemahan RUU itu dengan suara yang kuat, dengan suara yang emosi tetapi sokong pula RUU itu. Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk menghargai tindakan Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara (PAC) kerana mempertimbangkan cadangan Ahli-ahli Parlimen untuk menyiasat penjualan saham oleh Malaysia Airport Holdings Berhad kepada *Global Infrastructure Partners* (GIP).

Kepentingan negara tidak boleh kita korbankan kepada desakan pembesar Zionis, noktah. Kini jumlah kematian di negara Palestin telah mencecah 39,000 akibat serangan Israel. Sebaliknya adalah syarikat yang mempunyai kepentingan- *sovereign funds* iaitu Khazanah Negara sedang merancang bagaimana mereka boleh menjual aset dan kepentingan negara kepada peniaga Zionis.

Puan Yang di-Pertua, *putting the politic aside*, isu penjualan saham MAHB kepada GIP iaitu BlackRock. Saya ingin menyentuh kepada beberapa isu yang pergabungan MAVCOM, CAAM yang merupakan isu hangat dalam industri penerbangan kita pada hari ini. MAVCOM merupakan sebuah institusi yang betul-betul neutral dalam mengawal selia industri penerbangan sejak 2016. Yang amat menyedihkan, bilamana melihat MAVCOM akan dibubarkan dan skop kerjanya digabung dengan CAAM di bawah seliaan Kementerian Pengangkutan. Ini menimbulkan persoalan asas kepada neutraliti dan keberkesanan CAAM dalam menjalankan tanggungjawab mengawal selia hal ehwal lapangan terbang yang kini di bawah bidang kuasa MAVCOM.

Adakah CAAM mampu menjamin dan mengekalkan neutraliti sebagai pegawai selia seratus peratus seperti MAVCOM? Tidak. Memang saya rasa tidak, memandangkan terdapat pengaruh Kementerian Pengangkutan dalam CAAM daripada segi peruntukan dan keputusan pengambilan kakitangan. Saya berpendapat bahawa kita perlu meneliti peluasan kuasa CAAM yang berkemungkinan membawa pita merah atau dalam bahasa Inggeris *red tape* yang lebih rumit, perubahan baru dalam operasi mengawal selia dan akibatnya melambatkan lagi proses mendekati sebarang keputusan pihak berkuasa.

Puan Yang di-Pertua, dalam tempoh peralihan ini, pergabungan MAVCOM dengan CAAM perlu diiringi oleh suntikan keyakinan kepada pihak berkepentingan, termasuk orang awam. Ia perlu dicapai melalui pemerkasaan neutraliti institusi untuk menunjukkan bahawa CAAM walaupun di bawah Kementerian Pengangkutan, memang mereka tetap *independent* dan mampu menjalankan tanggungjawab mereka sebagai pengawal selia industri penerbangan sepenuh tanpa dipengaruhi oleh elemen luar serta campur tangan oleh mana-mana pihak. Ingat, industri penerbangan tidak akan berkembang jika pelabur tidak yakin kepada neutraliti dan kemampuan institusi utamanya seperti CAAM.

Puan Yang di-Pertua, keputusan untuk membubarkan MAVCOM dan memperluaskan skop kerja CAAM bukan benda yang baru. Ia dicadangkan pada tahun 2019 semasa Pakatan Harapan memegang tampuk kuasa. Kini ia dicadangkan balik oleh Pakatan Harapan di bawah Kerajaan Madani secara tergesa-gesa tanpa perundingan secara terperinci dengan kakitangan MAVCOM. Saya tidak akan mempersoalkan kemungkinan *vendetta* terhadap MAVCOM yang dipegang oleh sesetengah *politicians* atau ahli politik.

Tetapi perubahan terhadap industri penerbangan sebesar ini sebenarnya memerlukan satu proses libat urus yang *expensive* yang betul-betul melibatkan semua pihak berkepentingan dalam tempoh masa yang sederhana, yang mencukupi dan jangan sekadar dengan barisan pengurusan tinggi sahaja. Ia perlu meliputi seluruh jentera gerak kerja

MAVCOM. Adakah suara dan pandangan kakitangan MAVCOM itu didengar, diteliti dan dipertimbangkan? Adakah?

Puan Yang di-Pertua, walaupun kakitangan MAVCOM dijamin kerjanya di bawah CAAM, maka *pay* yang dijanji oleh Yang Berhormat Menteri adalah kurang jelas. Proses peralihan juga menjadi persoalan hakiki antara kakitangan MAVCOM dan CAAM. Bagaimana kakitangan kedua-dua institusi ini mempunyai ekosistem pengurusan yang jauh berbeza dapat menjalankan proses pengalihan secara lancar. Mintalah Timbalan Menteri membuatkan penjelasan. Saya mohon juga kementerian kongsikan pelan tindakan, garis panduan peralihan yang sedia ada setakat ini, bagi meyakinkan bukan sahaja kakitangan MAVCOM dan CAAM tetapi juga penumpang pesawat, pengguna lapangan terbang serta para pelabur asing dan tempatan.

Puan Yang di-Pertua, di sini ada beberapa soalan kepada Menteri Pengangkutan untuk dijawab yang termasuk sejauh manakah *customer experience* perkhidmatan penerbangan yang terkesan akibat perubahan dan peralihan kuasa ini? Adakah pelan alternatif bagi kakitangan MAVCOM yang khuatir yang bimbang terhadap idea gabungan dan penyerapan kepada CAAM? Adakah penjualan saham MAHB kepada GIP BlackRock akan dipercepatkan setelah CAAM mengambil skop kerja mengawal selia industri penerbangan daripada MAVCOM? Kesemua ini merupakan soalan perlu Yang Berhormat Menteri Pengangkutan jawab sebelum kita berbincang tentang pindaan dan pembubaran.

■1620

Ingat, jangan kerana sekadar memuaskan si pelabur di luar sana, kita abaikan kewajipan kita dapat kepada rakyat Malaysia. Puan Yang di-Pertua, akhirnya sebagai penggulungan, saya menyeru Kementerian Pengangkutan agar mempertimbangkan semula perluasan skop kerja CAAM melalui penggabungan MAVCOM dengan CAAM, tidak perlulah terburu-buru dan juga hentilah penjualan saham MAHB kepada GIP, BlackRock. Bersamalah kita membelakan kepentingan negara kita, menjamin masa depan semua. Sekian saya menolak pindaan yang dimaksudkan ini. Terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Dipersilakan Yang Berhormat Datuk Seri Dr. Mujahid Yusof.

4.20 ptg.

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Terima kasih kepada Dato' Yang di-Pertua. Perbincangan perdebatan kita pada petang ini suatu perkara yang tidak dinafikan menjadi perbualan hangat di bawah sana, tapi akhirnya kita perlu kembali kepada parameter perbahasan.

Parameter rasional dan saya ingin tegaskan bahawa pertamanya, soal pembubaran akta adalah merupakan perkara yang biasa. Baru dua, tiga hari sudah kita berbahas tentang pembubaran Akta Bintulu. Pembubaran itu bertujuan untuk membetulkan balik kuasa yang ada dalam Perlembagaan Persekutuan. *It is normal*, perkara biasa.

Kedua, kita bincang sebelumnya pembubaran SPAD, pembubaran SPAD dia dibubarkan kepada APAD dan sebabnya ketika itu saya masih ada di Dewan, Dato' Yang di-Pertua adalah kerana ketidakcekapan. Dibubarkan ada sebab. Dia tak berlaku bubar kerana suka nak bubar. *I think no stupid government*, dengan izin, *would do that* yakni dibubarkan dengan sebab suka bubar. Itu tidak betul dan hari ini kita membubarkan tadi MAVCOM. Kalau tidak ada pembubaran MAVCOM, tidak adalah perbahasan kita pada hari ini, yang Timbalan Menteri daripada pukul 11.30 pagi tadi, ya. Saya ingat tak tahu sampai pukul 7 malam *kut* hari ini.

Jadi saya pun tak faham dah kalau- okey, rasional dia kenapa kita perlu bubar MAVCOM lalu kita ambil *Civil Aviation Authority (CAAM)*? Kalau yang Bintulu Port kerana dia bercanggah dengan Perlembagaan Persekutuan kerana kuasa negeri dan kuasa *Federal*. Kalau SPAD dengan APAD kerana ketidakcekapan, tapi pembubaran ini adalah untuk meningkatkan lagi kecekapan. Jadi isu kalau kita bubar, takkan lah kita nak dapat yang lebih teruk daripada itu? Mestilah kita nak yang terbaik dan kita pun tahu bahawa pembubaran MAVCOM dengan itu memberikan apa yang MAVCOM buat kepada CAAM.

Jadi daripada segi tugas, tanggungjawab bagi memastikan semua ini yang kita panjang bahas di MAVCOM tadi, tidak hilang. Dia terus kekal berada. Kita pun tahu apabila ada pertindihan bidang tugas dan skop, maka dengan sebab itulah perlunya kepada pembubaran. Itu satu bablah. Jadi saya tidak tahulah, kalau sahabat saya kata dia dua-dua tak sokong, dia nak apa saya tak tahu. *You ask yourself what do you want?* Kalau *you* kata ini pun saya tak sokong, yang ini pun saya tak sokong. Habis *you* nak buat apa? Itu satu.

Kedua, parameter perbincangan kita ini tentang MAHB. Kena tanya kenapa penswastan MAHB itu penting? *Nobody asked that question*. Tidak ada siapa yang menyoal kenapa penswastan MAHB itu sangat penting? Penswastan MAHB adalah supaya Malaysia tidak ketinggalan dalam persaingan ya, penerbangan awam di dalam rantau ini. Kita pun tahu dari sudut kita punya perbezaan dengan rakan-rakan kita di rantau ini, pertumbuhan kita hanyalah satu peratus. Ini cerita sebelum COVID-19.

Manakala negara jiran kita, *ranking* mereka dari sudut pertumbuhan, jauh ketinggalan daripada mereka dan ke depan lapan peratus.

Kedua, daripada segi rangkaian penerbangan berbanding dengan Singapura ada 40 rangkaian penerbangan dia ke seluruh dunia. Thailand 55, Malaysia 22. Ini semua faktor yang kita perlu ambil kira parameter-parameter sebelum kita berbahas supaya kita nampak

apa perkara yang kita nak bincang. Daripada segi pelaburan, Thailand melabur RM6.6 bilion untuk *airport* dia supaya dapat bersaing, Indonesia RM12 bilion dan Malaysia RM1.4 bilion.

Adakah kita pernah bertanya di mana kedudukan kita *in the few years to come* dalam persaingan yang sengit *post-COVID-19*. Maka sebab itulah perlu pada penswastan. Jadi penswastan itu satu rasional untuk kita memastikan kita mampu bersaing dan kekal berdaya saing. Baik, sekarang isu dia *partner* kita. Kita tahu Khazanah dengan EPF atau KWSP punya 70 peratus saham. 30 peratus itu daripada *Abu Dhabi Investment Board* dan satu lagi *Global Infrastructure Partners (GIP)*, mereka memiliki 30 peratus.

Dalam mana-mana saham bawah pada 50 peratus itu adalah minoriti. Minoriti tidak membuat keputusan. Mereka yang membuat keputusan adalah majoriti KWSP dan EPF itu adalah kerajaan, milik kerajaan. Jadi, bagaimana kita bisa- bagaimana kita menimbulkan isu-isu yang tidak masuk akal bahawa mereka akan menentukan kepentingan strategik negara. Mana dia? 70 peratus berbanding dengan 30 peratus, itu satu poin. *I'm making a point here* supaya kita fikir jangan kita nak bercakap kerana nak ambil hati orang di bawah. Tapi kita tak nampak bahawa kita sebagai orang yang nak tengok apa *actually* yang negara ini kena buat untuk dia maju ke depan.

Baik. Apa yang kita buat penstrukturan ini semua, tidak ada kena mengena dengan BlackRock. Tidak ada kena mengena... *[Tepuk]* Ha, kuat sikit... *[Tepuk]*

[Ketawa] Nanti dulu. Saya bagi- habis saya cakap. Tadi Yang Berhormat dah bercakap...

Tuan Haji Hussin bin Ismail: Izin mencelah boleh?

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Tak boleh, tak boleh.

Tuan Haji Hussin bin Ismail: Sebab tak ada kena mengena, tak ada kena mengena.

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Nanti dulu. Saya tak habis cakap, dia tepuk tadi.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Yang Berhormat, Yang Berhormat duduk dulu, terima kasih.

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Duduk dulu, duduk, duduk. Ini nak jadi Dewan Rakyat lah ni. Jadi, tak kena mengena itu maksud apa? Keseluruhan *exercise* proses untuk ini adalah daripada *Gateway Development Alliance*. Dalam itulah maka ditawarkan kepada GIP. BlackRock tidak ada kena mengena. Jawapan yang saya tahu yang akan ditanya oleh sahabat saya, BlackRock adalah *institutional investors*. Dia ada USD10.5 trilion. Itu nilai dia di pasaran antarabangsa, *international*. Di Malaysia, apakah pertama kali BlackRock nak melabur di Malaysia? BlackRock ada RM20.5 bilion nilai saham dia di dalam Bursa Saham Malaysia, Kuala Lumpur. Jadi, itu satu bukti ia adalah *institutional investors*. *Institutional investors* ini bukan kerja dia yang itu saja. Dalam proses ini, GIP yang berhubung dengan kita, bukan BlackRock. Saya nak ulang di dalam Dewan ini bukan BlackRock.

Jadi kenapa kita bercakap satu perkara yang tidak berpijak? Sebagai *institutional investors*, kalau betul kita nak tolak BlackRock, RM10 bilion hingga RM20.5 bilion saham dia kita kena tolak di Malaysia ini. *Are we willing to do that? No.* Itu realiti dia.

Jadi sebab itu, apabila CAAM ini lahir disebabkan pembubaran itu, ia adalah untuk memastikan secara praktikalnya standard kita, kita punya kadar *passenger* kita, kecekapan kita mengendalikan *airport* kita sampai kepada tahap yang sepertimana penswastaan itu mengharapkan iaitu kita kekal bersaing.

■1630

Jadi, saya nak bagi penjelasan di sini. Isu MAHB ini telah dibawa kepada satu perkara sehingga orang di luar sana mengingat GIP adalah BlackRock dan BlackRock adalah Israel. Ini satu benda yang langsung tak ada kena-mengena. Jadi, sebab itu saya minta di dalam Dewan ini, biar kita ada parameter untuk berbahas. Biar kita ada parameter untuk menetapkan mana yang bagus, mana yang tak baik.

Maka sebab itu, kalau tuan-tuan kata, Ahli-ahli Dewan kata dua-dua saya tak sokong, jadi apalah guna kita berbicara tentang mengekalkan persaingan hanya kerana nak ambil hati untuk orang di sana yang disalahfahamkan, sedangkan hakikatnya dan saya nak beritahu. Salah satu syarat yang kita kenalkan- *last, my point.*

Salah satu syarat yang kita kenalkan dalam penswastaan ini, dengan *partnership* GIP dan juga Abu Dhabi International Investment Authority ialah apa? Mereka- kalau dengan syarikat lain, mereka nak saham dia lebih daripada kita. Yang lebih penting, mereka akan tarik daripada *partnership* ini setelah tercapai apa yang- kerana itu tujuan mereka duduk di dalam *partnership* ini.

So, saya menyokong di atas rasional tadi dan sokongan itu berpandukan kepada parameter-parameter yang hanya akan membawa negara ini kekal bersaing dan mampu bersaing dalam kompetensi yang begitu sengit dalam penerbangan awam. Dengan itu, saya menyokong, Tuan Speaker.

Dato' Haji Abdul Halim bin Haji Suleiman: Speaker, boleh tambah?

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Tak boleh. Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Mujahid bin Yusof: Oh, okey... *[Ketawa]*

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih, Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Mujahid. Ucapan yang sungguh bagus. Terima kasih.

Sekarang, saya mempersilakan Yang Berhormat Senator Tuan Manolan Mohamad. Masa 7 minit ya.

4.38 ptg.

Tuan Manolan bin Mohamad: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk terlibat di dalam perbincangan Rang Undang-undang Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia Tahun 2017 (Pindaan) 2024 [Akta 788].

Apa yang kita tengok di sini adalah satu langkah yang sangat baik dan saya merakamkan tahniah dan syabas sebenarnya kepada Kementerian Pengangkutan kerana selalu melakukan perkara yang *outstanding*, dengan izin. Yang mana, kalau kita tengok sebelum ini, *road tax* tidak perlu *print*. Dia hanya digital sahaja. Ini salah satu langkah untuk penjimatan.

Begitu juga dengan langkah penggabungan dan pembubaran MAVCOM ini kerana ini salah satu sebab utama adalah penjimatan, kerana kalau kita mendengar pembentangan Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi bahawa banyak di dalam MAVCOM ini, pertindihan, *redundant* dengan CAAM ini. Jadi, maka itu kenapa kita memerlukan dua entiti ini, sedangkan tugas mereka itu adalah hampir sama dan ini kos bagi kerajaan untuk menanggung segala gaji dan sebagainya.

Jadi, penggabungan Akta 788 ini berfokus kepada pembubaran MAVCOM dan dipindahkan kepada CAAM. Ia menjadikan ia badan kawal selia induk yang berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia. Ini memberi gambaran bahawa tenaga kerja akan menjadi isu. Walaupun sebelum ini disentuh oleh Timbalan Menteri, tetapi kita mahu penjelasan.

Bagaimanakah kerajaan dapat menjamin kebajikan pekerja ini sebab kadang-kadang, memang ada jaminan tetapi apakah jaminan yang betul-betul memberi manfaat kepada yang telah diberhentikan disebabkan penggabungan ini dan juga berapa anggaran kos pampasan yang diterima oleh pekerja ini? Adakah diserapkan 100 peratus ke dalam CAAM ini? Jadi, ini pun kita perlu penjelasan daripada Menteri dan penggabungan ini sudah semestinya memberi satu lonjakan dalam sistem penerbangan negara kita.

Seterusnya, dalam proses penstrukturan semula atau pengawalseliaan institusi penerbangan awam di bawah satu bumbung iaitu Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM), dapat kita jangkakan penambahbaikan terhadap struktur pentadbiran dan pengurusan. Dengan ini, tumpuan lebih- bolehlah diberikan kepada agenda penambahbaikan organisasi ini agar lebih sistematik dan teratur. Pada masa yang sama, ia mampu bersaing dengan industri penerbangan awam negara lain.

Maka itu, apakah perancangan kerajaan jangka pendek dan jangka panjang dalam memastikan industri penerbangan awam Malaysia terus maju ke depan dan berdaya saing? Ini tujuan dia. Ini sebenarnya pun tidak ada berkait dengan Malaysia Airport Holdings Berhad dan juga CAAM.

Ini walaupun ramai yang akan memperkatakan, ini disebabkan oleh penjualan saham oleh MAHB dan saya minta juga Menteri supaya menjelaskan perkara ini dengan sejas-jelasnya supaya rakyat lebih faham tentang perkara ini, walaupun dijelaskan oleh Yang Berhormat Datuk Mujahid tadi.

Bagaimanakah kesediaan kerajaan, khususnya pihak CAAM dalam menghadapi isu di luar jangka seperti gangguan siber global yang turut menjejaskan kelancaran sistem penerbangan awam di Malaysia khususnya seperti yang berlaku baru-baru ini iaitu pada 19 Julai 2024 yang ini, di mana kita sedia maklum, sistem penerbangan Malaysia terganggu pada ketika itu. Ramai yang tidak boleh terbang dan ramai yang tidak boleh *landing*. Jadi, disebabkan oleh sistem kita yang menggunakan sistem Microsoft, adakah kita bercadang dalam CAAM ini untuk menyediakan satu sistem yang kita miliki sendiri untuk kita gunakan dalam keadaan kecemasan?

Seterusnya Yang Berhormat Timbalan Menteri, adalah isu berkenaan dengan MAVCOM ini, saya tengok di sini. MAVCOM telah menaikkan kadar baharu caj perkhidmatan penumpang iaitu *passenger service charge* (PAC) bermula 1 Jun 2024. Laluan penerbangan antarabangsa di Terminal 1, RM73 manakala dari Terminal 2, RM50. Adakah kemungkinan kerajaan mengkaji semula kenaikan kadar baharu ini agar lebih berpatutan?

Jadi, saya dengan itu Datuk Seri Yang di-Pertua, menyokong Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (Pindaan) 2024 ini. Sekian, terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih. Dipersilakan, Yang Berhormat Dato' Setia Salehuddin Saidin. Tujuh minit.

4.38 ptg.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Terima kasih Datuk Seri Yang di-Pertua. Saya sebenarnya tertarik dengan hujah perbahasan yang dilontarkan oleh Senator Datuk Mujahid dan Datuk Dominic juga tadi. Datuk Dominic ada menyatakan bahawa kita berbahas berdegar-degar. Akhirnya, tak sokong juga. Baik.

Untuk tujuan itu, boleh saya jawab sedikit ya. Sebenarnya, tujuan kami khususnya saya, saya berbahas- kita pada asasnya, tujuan kerajaan menggubal, meminda ataupun membubarkan sesuatu akta itu tersebut baik. Tujuannya baik. Tujuannya murni sebab kerajaan kita tahu. Mana-mana kerajaan pun kalau dia nak buat sesuatu, mesti ada sebabnya.

Jadi, bila kita berbahas, kita mahukan peruntukan yang ada, sebarang pindaan yang nak dibuat perlulah mengambil kira banyak faktor. Jadi, faktor-faktor yang kita bangkitkan tadi, macam saranan saya, perlu diperkemas. Kalau kita cakap bahawa kita dah ada dua

badan yang berasingan tugasnya, sekarang kita nak gabungkan. Bagaimanakah kerajaan nak laksanakan?

Bermakna, kerajaan selepas ini kena pastikan bahawa apa saranan yang kita buat perlulah diambil tindakan segera dan kalau sekiranya tujuannya juga untuk mengekang sebarang birokrasi, kita menghapuskan sebarang birokrasi. Kita selepas ini, kita tak tengoklah. Bila dah ada undang-undang dua ini digabungkan, tidak ada lagi kerenah birokrasi. Itu tujuan asal.

Jadi, itu sebab kita menyokong walaupun kita berbahas. Jadi, untuk tujuan itu juga, saya menarik perhatian Datuk Seri Speaker, berkaitan dengan pindaan kepada subseksyen 16(1) akta ibu dengan memasukkan selepas perenggan (q) perenggan yang berikut.

■1640

Jadi sebenarnya, bila kita lihat kepada perenggan yang asal kepada undang-undang yang asal itu, memang dah banyak menyatakan tentang apakah peranan CAAM ini. Jadi, apabila kita tengok kepada tambahan pindaan kepada akta yang asal, dinyatakan di sini banyak faktor-faktor dia.

Saya ambil dua tiga faktor yang amat perlu kita teliti. Subseksyen 16(1) akta ibu dipinda dengan memasukkan selepas perenggan (q), perenggan yang berikut, untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam, termasuklah untuk memaksimumkan nilai ekonomi mana-mana bantuan kewangan yang diberikan oleh Kerajaan Persekutuan kepada industri penerbangan awam dan untuk mendapatkan dan menggalakkan cara untuk mengurangkan apa-apa bantuan kewangan sedemikian mengikut masa. Bermakna, tidaklah *government* asyik nak *bail out*, asyik nak bantu. Kita kena pastikan dimaksimumkan apa sahaja bantuan yang diberikan oleh kerajaan.

Kemudian seterusnya, untuk menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam dengan menggalakkan sesuatu persekitaran ekonomi yang membenarkan syarikat penerbangan Malaysia mengekalkan keupayaan mereka untuk bersaing dengan berkesan dalam pasaran penerbangan awam melalui cara yang menguntungkan, cekap dan adil yang mampan. Ini adalah satu pendekatan atau satu peruntukan yang amat baik. Kalau dapat dilaksanakan sepenuhnya tujuan dan hasrat pindaan ini, maka rakyat mahu melihat selepas ini pihak kerajaan berjaya memacu ekonomi yang lebih baik untuk sistem penerbangan Malaysia ini.

Kalau kita lihat pula kepada di bahagian belakang tambahan kepada pindaan tersebut di ruangan (q)(c), mengatakan bahawa untuk memperuntukkan suatu mekanisme bagi perlindungan pengguna, termasuklah untuk menggalakkan suatu persekitaran yang membenarkan pengguna berhubung dengan industri penerbangan awam mendapat akses dengan cara yang telus kepada pilihan produk dan perkhidmatan yang berkualiti tinggi dan

pada harga yang berpatutan. Syabas, kalau benar ini merupakan niat kerajaan, saya mendoakan, kita menyokong bahawa kerajaan perlu memastikan bahawa segala yang dihasratkan tersebut tercapai.

Namun, ada satu perkara yang menarik perhatian saya, yang ingin saya ketengahkan di sini adalah berkaitan dengan kuasa Menteri. Kalau kita lihat kepada pindaan kepada fasal seksyen 18. Fasal 11, subseksyen 18(2) akta ini, akta ibu dipinda dengan menggantikan perkataan yang bersifat umum selaras dengan peruntukan undang-undang penerbangan awam dengan perkataan selaras dengan peruntukan akta ini dan Akta Penerbangan Awam 1969. Baik, kalau kita lihat kepada peruntukan yang lama, saya tidak ada yang versi bahasa Malaysia tapi saya ada yang bahasa Inggeris. Kalau diizinkan saya bacakan sedikit.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Sila

Dato' Setia Salehuddin Saidin: "*The Minister may give to the authority directions of a general character consistent with the provisions of Civil Aviation Law relating to the performance of the functions and powers of the authority and the authority shall give effect to such direction*", but sekarang ini dengan pindaan, dia telah mengeluarkan perkataan, "*of a general character*" dan dia lebih spesifik kepada dua peruntukan undang-undang yang diguna pakai.

Apabila kita mengatakan bahawa undang-undang ini dipinda dan telah memberikan kuasa yang lebih- dikatakan kuasa yang lebih besar. Persoalan saya kepada Timbalan Yang Berhormat Menteri, adakah dengan pindaan ini, kuasa Menteri bila diberikan sepenuhnya, *absolute power in respect of*, dengan izin, pemberian *license for airlines, airports and ground handlers, air traffic rights, competition cases, consumer protection, complain cases, airport charges*. Saya nak tahu, adakah dengan pindaan ini, kuasa tersebut diberikan secara *absolute*, bermakna boleh menyangkal, boleh menidakkan, boleh mengetepikan sebarang keputusan oleh *Board of Directors* kepada CAAM atau kepada kuasa yang diberikan di bawah akta ini?

Jadi, ini persoalan yang perlu dilihat dan dikaji. Kalau benar kuasa ini diberikan secara *absolute*, sesuatu perlu dilakukan oleh pihak kerajaan untuk memastikan bahawa kuasa ini tidak diberikan secara *absolute* sebab ia nya akan mengundang kepada masalah di masa akan datang. Itu sahaja Datuk Setia- Datuk Setia pula... *[Ketawa]* Datuk Seri Speaker. Terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Saya mohon menyokong... *[Ketawa]*

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Senator Dato' Setia Salehuddin Saidin.

Sekarang saya persilakan Yang Berhormat Senator Datuk Noraini binti Idris.

4.45 ptg

Datuk Noraini binti Idris: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera.

Terima kasih kerana memberikan saya ruang untuk bersama-sama membahaskan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 ini adalah lanjutan pembentangan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran). Ia nya adalah bagi melaksanakan penggabungan badan kawal selia industri penerbangan awam Malaysia di bawah satu entiti, di mana Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM) dibubarkan serta semua fungsi MAVCOM dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia, *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM).

Di sini saya mohon penjelasan berkaitan pendekatan ataupun *approach* pihak kerajaan berkaitan penyatuan dan penyelarasan inisiatif-inisiatif yang sebelum ini di bawah MAVCOM dan CAAM ini agar penggabungan ini akan berfungsi dengan lebih inklusif dan dapat memberikan perkhidmatan yang lebih efisien.

Adakah penggabungan ini akan melibatkan latihan dan bimbingan khusus bagi memastikan pekerja yang akan ditempatkan benar-benar menepati keperluan sedia ada dan sejauh mana pelan bagi memastikan penggabungan ini tidak akan merencatkan guna tenaga sedia ada di MAVCOM dan CAAM kelak kerana difahamkan pada ketika ini, CAAM bertanggungjawab mengawal selia aspek teknikal industri penerbangan negara, terutamanya perihal *safety and security* dan bagaimanakah peranan MAVCOM akan diserap bersama-sama setelah penstrukturan semula ini dilakukan?

Mengambil maklum kenyataan YB Menteri, penggubalan rang undang-undang ini juga bertujuan bagi melaksanakan cadangan pembubaran MAVCOM dan pemindahan semua fungsinya kepada CAAM untuk memastikan perkembangan industri penerbangan awam selari dengan hala tuju dasar kerajaan supaya lebih berdaya saing di peringkat antarabangsa.

Oleh yang demikian, apakah hala tuju baharu dan *outcome* yang diharapkan dalam tempoh lima tahun mendatang kelak selepas penggabungan ini? Serta bagaimanakah penggabungan ini dilihat mampu memberi manfaat dan menyelesaikan isu-isu, terutama yang melibatkan perkhidmatan kepada pengguna dalam kadar segera seperti perihal tambang penerbangan yang kerap menjadi bebanan pengguna, terutamanya penerbangan dari Sabah Sarawak ke Semenanjung yang selalunya lebih mahal, terutama semasa musim-musim perayaan, berbanding kalau ke lokasi di negara-negara ASEAN yang lain.

Dalam perlindungan hak-hak pengguna, terutama dalam penyelesaian isu melibatkan operator penerbangan seperti yang berlaku baru-baru ini melibatkan syarikat penerbangan MYAirline yang gagal memberikan perkhidmatan seperti yang ditawarkan kepada pengguna.

Begitu juga, seiring dengan penggabungan dua entiti ini, kita mengharapkan mutu perkhidmatan yang lebih baik dan lebih efisien dapat dipertingkatkan oleh industri penerbangan kepada para pengguna. Seperti yang telah disentuh oleh rakan YB Senator saya tadi, YB Abun, sejak akhir-akhir ini, kami daripada sektor penerbangan Sabah Sarawak sering berdepan dengan kelewatan penerbangan ataupun *flight delay* sama ada MAS ataupun AirAsia.

Kelewatan penerbangan ini berlaku lebih daripada setengah jam. Ada yang kelewatan mencecah sehingga 50 minit sebab hal-hal sebeginilah yang dekat di hati para pengguna. Oleh itu, aspek kawal selia kerajaan melalui kementerian untuk meningkatkan mutu perkhidmatan dan kecekapan industri penerbangan negara kita agar setanding dengan mutu perkhidmatan penerbangan yang ditawarkan oleh negara-negara lain amatlah diharapkan. Jadi, saya tak ingin mengulangi isu-isu yang telah disentuh oleh rakan-rakan Senator saya yang lain.

■1650

Akhir kata, penggabungan MAVCOM dan CAAM ini diharapkan akan lebih membawa manfaat dan aspek kawal selia juga akan memberikan satu dimensi baharu dalam sektor penerbangan bagi menjamin kualiti hak pengguna terpelihara dan seterusnya menjana pendapatan yang akan memberikan keuntungan kepada industri.

Sekian. Saya mohon menyokong. Terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih. Dipersilakan Senator Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris. Dipersilakan.

4.50 ptg.

Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih kepada Yang di-Pertua yang telah memberikan peluang kepada saya untuk sama-sama kita berbahas dalam RUU Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2013 (Pindaan 2024) [Akta 788].

Datuk Yang di-Pertua, pertama perkara yang ingin disentuh dalam RUU ini adalah berkaitan dengan mengawal aspek ekonomi dalam industri penerbangan awam. Pindaan seksyen 16(1)(qa) Akta 788 untuk mengawal selia perkara ekonomi berkaitan dengan industri penerbangan awam untuk menggalakkan persaingan yang berkesan dalam industri penerbangan awam serta membenarkan pengguna mendapat akses ataupun pilihan produk dan perkhidmatan yang berkualiti dan mendapat harga yang berpatutan.

Apakah bentuk penyelarasan yang akan dibuat dari aspek ekonomi dan komersial yang sebelum ini berada di bawah seliaan MAVCOM manakala di sudut teknikalnya di bawah bidang kuasa CAAM?

Datuk Yang di-Pertua, melalui penubuhan identiti tunggal pengawalseliaan penerbangan awam, apakah komitmen kerajaan dalam menangani isu berkaitan dengan tadbir urus syarikat penerbangan seperti yang telah berlaku kepada MYAirline Sdn. Bhd. sehingga terdedah kepada masalah tunggakan gaji serta isu bayaran balik penumpang?

Apakah pelan jangka pendek, jangka sederhana dan panjang kerajaan dalam usaha mewujudkan persaingan yang sihat dalam industri penerbangan? Terutamanya daripada segi penurunan harga tiket penerbangan di sebalik kerancangan pemulihan industri penerbangan Malaysia pasca pandemik di mana trafik penumpang udara dilaporkan berkembang sebanyak 16.1 peratus kepada 22.6 juta penumpang pada suku pertama 2024.

Datuk Yang di-Pertua, seksyen 5(1)(ca) memasukkan seorang wakil Kementerian Ekonomi sebagai pihak berkuasa. Apakah rasional pindaan subseksyen ini dan bagaimanakah ia dapat menyumbang kepada penambahbaikan kerangka pengawalseliaan hal ekonomi dan komersial yang berkaitan dengan industri penerbangan awam?

Datuk Yang di-Pertua, yang kedua adalah berkaitan dengan bidang kuasa Menteri. Seksyen 5(4), kuasa Menteri untuk memberikan pengecualian secara bertulis kepada mana-mana orang untuk dilantik sebagai pihak berkuasa. Seksyen 43A, kuasa Menteri untuk membuat peraturan-peraturan termasuk menetapkan semua perkara-perkara yang berhubung dengan pengeluaran lesen dan permit di bawah akta ini termasuk kelayakan orang yang memohon lesen dan permit serta bagi pengawalseliaan kepada semua dan mana-mana aktiviti pihak berkuasa.

Apakah mekanisme ataupun kawal selia yang sedia ada terhadap peruntukan kuasa kepada Menteri untuk melantik anggota CAAM serta membuat peraturan-peraturan yang berkaitan termasuk pengeluaran lesen dan permit? Pada masa yang sama, apakah terdapat penambahbaikan berhubung dengan proses pemberian Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) kepada syarikat penerbangan baharu daripada segi masa ke semasa? Misalnya, bagi mengatasi prospek kelebihan kapasiti di udara ekoran pemulihan industri penerbangan yang semakin rancak.

Datuk Yang di-Pertua, yang terakhir adalah berkaitan dengan mengawal selia caj perkhidmatan penerbangan. Seksyen 36L(1), CAAM hendaklah mengawal selia caj bagi perkhidmatan penerbangan termasuk kuasa untuk menetapkan caj, termasuk caj maksimum bagi perkhidmatan penerbangan, termasuk perkhidmatan penumpang, fi pendaratan, fi parkir, caj pengendalian darat pihak ketiga dan apa-apa caj perkhidmatan penerbangan lain yang difikirkan patut oleh CAAM. Apakah strategi kerajaan bagi memastikan supaya kawal

selia caj bagi perkhidmatan penerbangan oleh CAAM kelak akan dilaksanakan secara telus dan berkesan agar ia tidak meninggalkan bebanan kepada rakyat?

Datuk Yang di-Pertua, ini mengambil kira pelaksanaan pindaan caj perkhidmatan penumpang (PSC) ke atas penumpang pemindahan melalui Malaysia mulai 1 Jun 2024 dengan kadar PSC baharu antara RM7 dengan RM73 bagi tempoh kawal selia pertama yang dikenakan kepada penumpang yang berlepas dari dan pemindahan melalui Malaysia. Sejauh manakah pula unjuran kenaikan fi tahunan bagi caj pensijilan operasi lapangan terbang tahunan bermula pada tahun 2025 serta kesannya terhadap cukai penerbangan serta kos tiket penerbangan secara menyeluruh?

Sekian perbahasan saya. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Dipersilakan Yang Berhormat Senator Tuan Haji Hussin bin Ismail. Masa 7 minit.

4.57 ptg.

Tuan Haji Hussin bin Ismail: Terima kasih. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh... [Membaca sepotong doa]* Terima kasih, Yang Berhormat Datuk Seri Yang di-Pertua.

Saya hendak ambil juga kesempatan di sini untuk merakamkan ucapan terima kasih terhadap satu trend yang menarik hari ini, ada undi belah bahagi, yang menggambarkan warna-warni Dewan Negara. Bukan isu menang kalah tetapi itulah imej kita. Bukan badan yang selama ini dikatakan *rubber stamp*. Kita ada pendirian dan kita menghormati pendirian. *Once* kita sudah buat pendirian, kita hormati pendirian yang patut kita buat... *[Tepuk]*

Cuma, bila saya gambarkan apa yang berlaku itu, saya masih tetap merasakan bahawa- keputusan sudah dibuat. Kebimbangan masih mencengkam di jiwa, Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Isu yang hari ini, sekarang ini masuk kepada perbahasan yang kedua ini juga terkait dengan isu yang sama, isu penerbangan awam. Isu penerbangan awam ini tujuannya ialah untuk memindahkan fungsi Suruhanjaya Penerbangan Awam Malaysia berhubung dengan pengawalseliaan hal ehwal ekonomi dan komersial berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia disebabkan oleh pembubaran Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dengan pindaan ini, pindaan yang kita bahaskan sekarang.

Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia menjadi badan kawal selia tunggal sekarang yang berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia. Ketiadaan MAVCOM bermakna tiada lagi pengawal selia, *regulator* yang bersifat bebas sebagai satu badan bebas daripada Kementerian Pengangkutan untuk memberi nasihat berkaitan dengan

keputusan-keputusan besar seperti penswastaan MAHB dan penjualan saham kepada syarikat yang kita banyak bicarakan, GIP yang 100 peratus dimiliki oleh BlackRock.

■1700

Tadi *dok* tanya- saya nak tanya soal sikit, tak diberi ruang. Hakikatnya sekarang ini Datuk Seri Yang di-Pertua, isu BlackRock ini bukan Malaysia saja yang bahas. Di Amerika, orang berarak di depan *headquarters* BlackRock. Baharu ini, tiga apa ini- Dialog tiga penjurong termasuk Rabai daripada Amerika Syarikat turut memberi suatu protes besar. Rabai, mereka Yahudi, mereka kata mereka anti-Zionis dan tindakan yang berlaku di Palestin, Gaza menjadi *ground zero*, perang yang berlaku di luar wajar. Dunia mengutuk keseluruhannya. Ada dunia yang menyokong kecuali orang yang sangat berkepentingan dengan Israel.

Badan perniagaan yang menjadi penyumbang terbesar senjata pada Israel, menghapuskan sebuah negeri yang diiktiraf, Gaza. Hari ini, kita bicara sehingga hari ini, Menteri kita belum lagi buat jawapan. Kita masih belum buat keputusan. Perkataan masih belum buat keputusan inilah sebenarnya yang menimbulkan keraguan yang tak habis. Tak ada kesudahan. Saya bimbang *kut* nanti apabila MAVCOM telah dibubarkan, memberi laluan untuk hanya Menteri Pengangkutan punya kuasa untuk *yes or no*.

Sebab saya difahamkan belum dibincangkan secara rasmi di dalam Kabinet. Tetapi perkara ini sudah disebut dan semua pihak bercakap dari dalam Malaysia, mahupun luar Malaysia. Kita menyokong Palestin, tapi kita mengambil kawan akrab masuk ke pintu utama negara kita, lapangan terbang. Bukankah ini suatu sifat *double standard* yang kita perlu teliti? Saya memang tak ada masalah untuk kita berbahas, tapi ruang untuk kami bicara bagi menyatakan rasa kebimbangan. Kami rakyat Malaysia bukan sekadar rakyat Malaysia, tetapi juga dunia melihat ini suatu benda yang semacam suatu bersifat *double standard*.

Bekas Penolong Setiausaha Agung, orang Jepun pun pernah membuat satu kenyataan. Jadi, saya rasa itu kebimbangan dan hak kami untuk bercakap menyatakan kebimbangan, tak bolehlah kata ini macam ini kena ada parameter. Parameter semua orang ada parameter. Parameter kita mungkin tak sama dengan parameter orang lain.

Yang kita bahas sekarang ini yang sangat ketakutannya bagaimana nanti pintu utama masuk ke negara ini sudah dikuasai, sudah di berlaku- berlakunya campur tangan pihak yang amat diragui dunia hari ini. Kita tak bicara 10 tahun dulu, kita bicara dunia yang sedang berdepan dengan kerenah BlackRock yang menjadi pendukung terkuat senjata Israel. Saya mulakan itu, yang saya ingat yang lain pun nanti saya sebut sempat sikit-sikit. Jadi, itu isunya, itu isunya.

Cuma yang kedua tadi bila kita sebutkan penggabungan MAVCOM dengan CAAM ini Yang Berhormat Menteri- Timbalan Menteri, gabung ini maknanya dua-dua hidup. Kita sekarang ini satu dah dibubarkan, makna satu dah mati. Satu itu hidup, mana boleh gabung

lagi dah kan? Mengahwinkan yang hidup dengan yang mati, dia tak jadi gabung. Ini kita serapkan, bukan pergabungan. Itu mungkin bahasa saya tak betul. Datuk Seri Awang Sariyan lebih arif.

Saya sentuh juga sikit satu dua perkara yang lain iaitu penglibatan bekas anggota pihak berkuasa dalam perniagaan penerbangan. Saya nak ringkaskan di sini dalam banyaknya perkara-perkara yang sudah disentuh di situ bahawa pihak-pihak yang berkenaan ini tak boleh terlibat dalam perniagaan dan yang terkait dengan pengusahaan penerbangan, tapi satu ungkapan yang di hujung itu yang kita rasa macam ada klausa yang siapa yang boleh jawab iaitu melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Melainkan yang bertulis Menteri ini satu sudut bagus, dari sudut dilihat dari sudut klausa itu, dari sudut integriti, dari sudut kronismenya mungkin tak berlaku, tetapi bila ada kelulusan bertulis, ertinya itu adalah suatu kuasa mutlak yang diberi kepada Menteri untuk menghalakan *clause* yang awal, yang tadi yang tak boleh, semuanya tak boleh.

Saya cuma sikit yang terakhir ini, saya ingin sentuh tentang apa ini- satu benda yang agak besar baru ini. Kiranya berapa bulan, tak sampai setahun operasi MYAirline...

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Dua minit cukup?

Tuan Haji Hussin bin Ismail: *Insya-Allah*, cuba satu minit.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: *Alhamdulillah*.

Tuan Haji Hussin bin Ismail: *MYAirline*, sekarang ini *MYAirline* sudah hampir kira terkubur. Dalam Dewan ada yang bertanya dengan pihak Menteri dan pihak Menteri menjawab bahawa tidak ada satu syarikat yang telah berjaya untuk ataupun berminat untuk mengambil alih syarikat *MYAirline* walaupun ada pelbagai perbincangan telah diadakan. Jadi, apakah langkah seterusnya oleh kerajaan? Sekiranya keadaan ini berterusan, *MYAirline* menanggung beban dengan kes-kes hutang penumpang yang tidak berbayar dan lain-lain.

Jadi, bolehkah mungkin Yang Berhormat Timbalan Menteri memberikan sedikit penjelasan tentang satu badan- satu syarikat penerbangan yang baru nak tubuh dan sekarang dah dengan sendirinya terkubur? Apakah ada jalan penyelesaian kepada isu ini? Terima kasih banyak-banyak. Sikit suara tinggi itu bukan emosi, tapi semangat sahaja. *Wallahualam. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Yang Berhormat. Yang Berhormat, di Dewan yang mulia ini kita galakan perbahasan yang sihat dan yang intelektual berasaskan fakta. *Insya-Allah*, semua orang akan diberikan peluang yang sama dan saksama.

Dengan ini, saya mempersilakan Yang Berhormat Senator Datuk- Dr. Wan Martina Wan Yusoff. Dipersilakan.

5.06 ptg.

Dr. Hajah Wan Martina binti Wan Yusoff: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Datuk Seri Puan Yang di-Pertua. Terima kasih kerana memberi ruang kepada saya untuk membahaskan Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (Pindaan) 2024. Saya tidak akan panjang Yang Berhormat, kerana banyak telah disentuh oleh rakan-rakan lain. Cuma akan beberapa perkara sahaja yang pendek, *insya-Allah*.

Pertamanya, melalui tindakan pergabungan ini, apakah perancangan terperinci kerajaan terhadap penambahbaikan kerangka proses permohonan kelulusan prosedur teknikal dan keselamatan serta kaedah pengeluaran lesen kepada syarikat-syarikat yang terlibat dalam industri penerbangan sejajar piawaian Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa? Sejauh manakah kajian perbandingan mekanisme dibuat dengan negara-negara lain yang mengendalikan sektor pengangkutan udara utama seperti negara jiran kita Singapura, UK dan Jerman, dalam masa yang sama mematuhi obligasi penerbangan awam di peringkat global?

Seperti juga sahabat kita tadi, Yang Berhormat Senator Dato' Setia Salehuddin, saya juga ingin membawa merujuk kepada fasal 11 yang bertujuan untuk meminda seksyen 18(2). Tadi Yang Berhormat Senator telah memetik dalam bahasa Inggeris. Jadi saya ingin memetik dalam Bahasa Malaysiannya, Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2017 di mana perkara 18(2) telah menyatakan yang bersifat umum.

Akan tetapi dalam pindaan 2024, 18(2), "*Menteri boleh memberi arahan kepada pihak berkuasa yang selaras dengan peruntukan akta ini dan Akta Penerbangan Awam 1969 yang berhubungan dengan pelaksanaan fungsi dan kuasa pihak berkuasa dan pihak berkuasa hendak melaksanakan arahan itu*". Seksyen 5(4), "*kuasa Menteri untuk memberikan pengecualian secara bertulis kepada mana-mana orang untuk dilantik sebagai anggota pihak berkuasa dan satu seksyen baharu 43A yang dicadangkan memberi kuasa untuk membuat peraturan-peraturan di bawah Akta 788*".

Jadi bila kita melihat kepada seksyen-seksyen ini, kita melihat satu kuasa yang besar diberikan kepada Menteri. Jadi saya pohon penjelasan, apakah implikasi dari pindaan-pindaan ini, sama ada Menteri Pengangkutan akan mempunyai kuasa yang luas dalam membuat sebarang keputusan termasuk dalam menetapkan semua perkara yang berhubungan dengan pengeluaran lesen, permit di bawah akta ini dan juga kelayakan orang yang memohon lesen dan sebagainya?

■1710

Maksudnya seolah-olah Menteri mempunyai kuasa yang sangat luas dan sangat besar. Itulah saya nak membawa suara kerisauan rakyat. Bukan kita tak faham perimeter dalam perbahasan, tetapi kami sebagai Ahli yang diberi hak untuk bersuara di dalam Dewan yang mulia ini. Jadi bagaimana pula pemantauan dan entiti mana pula yang bertanggungjawab untuk melaksanakan tugas semak dan imbang? Bagaimana kerajaan boleh menjamin akan tadbir urus ini dilaksanakan dengan tatakelola yang telus? Jadi sebab itu kita membawa kebimbangan suara rakyat di luar sana. Apa kaitan dengan Menteri yang mempunyai kuasa besar ini? Adakah ia berkaitan juga dengan pembelian atau penjualan MAHB kepada GIP? Ini adalah suara rakyat dan kita bawa di sini. Jadi kita mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri. Dengan itu saya akhiri. Sekian, terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Yang Berhormat. Dipersilakan Yang Berhormat Senator Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz. Dipersilakan.

5.11 ptg.

Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz: Terima kasih Datuk Seri Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Bismillah Waala Barakatillah.* Terima kasih kerana saya diberi peluang untuk turut membahaskan RUU Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Tuan Yang di-Pertua, saya rasa sedikit sahaja. Saya ingin merujuk kepada satu sahaja iaitu perkara yang telah disebut oleh Yang Berhormat Dato' Setia Salehuddin tadi dan juga YB. Dr. Wan Martina iaitu berkait dengan pindaan seksyen 18 berkaitan arahan oleh Menteri di mana pada pindaan ini telah ditiadakan perkataan 'bersifat umum' yang wujud di akta asal.

Ia bagi saya membawa maksud bahawa Menteri diberi lebih kuasa atau kuasa penuh untuk memberi apa-apa arahan kepada CAAM, bukan hanya yang bersifat umum sahaja bahkan sehingga hal-hal kecil dan teknikal sekali pun. Malah bagi saya, ia juga membawa maksud Menteri berkuasa secara veto untuk menolak apa-apa keputusan oleh Lembaga Pengarah. Ada empat isu yang berbangkit dalam pindaan berkaitan kuasa Menteri ini.

Pertama, pindaan pada seksyen ini telah memberikan kuasa lebih besar kepada Menteri. Ia merupakan penompokan dan pemusatan kuasa kepada satu entiti sahaja. Persoalan saya, tidakkah tindakan ini dilihat bersalahan dengan tuntutan integriti dan tatakelola yang baik dalam pentadbiran kerajaan? Bagi saya, sebagaimana seruan kita bersama untuk melihat pentadbiran negara yang lebih baik, kerajaan sepatutnya mengelak penompokan kuasa yang agak besar kepada satu entiti atau individu tertentu. Saya pohon penjelasan.

Kedua, dalam pindaan ini juga dan bersekali dengan pembubaran MAVCOM dan penggabungan fungsinya ke dalam CAAM, Menteri secara langsung telah mendapat kuasa berganda di mana sebelum ini Menteri tiada kuasa untuk memberi arahan secara langsung kepada MAVCOM. Amat jelas bagi saya, amat jelas, pembubaran MAVCOM ini dan pindaan kepada kuasa Menteri ini adalah bertolak dan bertitik daripada kehendak, dari satu kehendak untuk memperkasakan kuasa Menteri.

Jadi saya menyimpan kesangsian dan kebimbangan bahawa kuasa yang semakin besar dimiliki Menteri ini akan memberi kesan yang tidak baik kepada pengurusan dan *performance* oleh pihak CAAM yang pastinya lebih selesa untuk memiliki lebih kebebasan di dalam melaksanakan tugas mereka. Justeru, pada pandangan saya pindaan dengan meniadakan perkataan 'bersifat umum' pada RUU pindaan ini adalah tidak perlu, malah hendaklah dikekalkan kepada yang asal.

Ketiga, dengan pembubaran MAVCOM, industri penerbangan awam negara kita telah kehilangan satu kuasa semak dan imbang yang begitu berperanan sebelum ini sehingga pihak kerajaan menyalah anggapnya sebagai satu masalah kerenah birokrasi. Alasan kerajaan bahawa RUU pindaan ini adalah untuk mengurangkan kerenah birokrasi bagi saya agak tidak kukuh. Kedua-dua entiti ini, MAVCOM dan CAAM berjalan dengan fungsi yang amat berbeza malah itulah bagi saya, tujuan asal pengasingan fungsi tersebut dan MAVCOM terbukti telah berjaya memainkan peranannya dengan baik dengan mencipta keuntungan dan mendapat pujian awam.

Maka bagaimanakah ia dilihat sebagai berkarenah dan mengganggu gugat pihak yang lain? Kalaupun hujah kerenah birokrasi ini diterima, kehilangan entiti semak dan imbang ini dan diganti pula dengan penompokan kuasa penuh pada Menteri ke atasnya, ia amatlah tidak berbaloi dan bukanlah satu bayaran yang terpaksa dibayar dan dikorbankan.

Keempat dan yang terakhir, pembubaran MAVCOM berlaku di tengah-tengah kemelut penjualan pemilikan saham MAHB kepada GIP syarikat yang berkaitan dengan BlackRock. MAVCOM dengan kuasanya yang agak bebas sebagai sebuah suruhanjaya telah dilihat oleh banyak pihak sebagai satu benteng terakhir yang boleh menyukarkan dan menghalang penjualan pemilikan entiti strategik-strategik negara ini. Saya mohon penjelasan daripada pihak Menteri. Adakah pindaan dalam RUU ini yang mengukuhkan kuasa Menteri selepas berjaya membubarkan MAVCOM adalah satu lorong yang dibuka luas ke arah menjayakan usaha penjualan saham MAHB kepada entiti asing yang secara jelas ditolak oleh rakyat kerana pembabitannya di dalam membekalkan persenjataan kepada negara haram Israel dalam kempen genosid di bumi Palestin. Sekian, terima kasih.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Terima kasih Senator. Dipersilakan Yang Berhormat Senator Datuk Razali bin Idris, 7 minit.

5.17 ptg.

Datuk Razali bin Idris: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Datuk Seri Yang di-Pertua. Terima kasih kerana memberi ruang kepada saya untuk bersama-sama dalam perbahasan pada petang yang mulia ini. Saya agak terpanggil untuk sama-sama mengambil kesempatan berbahas kerana undang-undang ini berdasarkan faktor keselamatan strategik, berkaitan pintu masuk utama negara, berkait rapat dengan kuasa Menteri sepenuhnya serta ketenteraman awam dan keperluan pelaburan strategik negara.

Datuk Seri Yang di-Pertua, kalau kita lihat pindaan di bawah RUU ini, saya jelas kerajaan untuk memindah segala fungsi MAVCOM kepada CAAM disebabkan oleh pembubaran MAVCOM seperti yang dibahaskan tadi dan kita ditangguhkan kemenangan buat seketika. Jadi Datuk Yang di-Pertua, kalau kita lihat fasal 9 yang bertujuan untuk meminda subseksyen 16(1) Akta 788 untuk memasukkan fungsi baru pihak berkuasa yang berkaitan dengan perkara ekonomi.

Datuk Yang di-Pertua, kepada kementerian yang bertanggungjawab bahawa keuntungan bersih MAHB bagi suku pertama berakhir 31 Mac 2024 meningkat sebanyak 226 peratus kepada RM189.99 juta daripada RM58.19 juta dalam tempoh yang sama pada tahun 2023 yang lepas. Jadi saya nak tanya, apakah kewajaran dan rasional keperluan pindaan di bawah fasal 9. Kalau MAHB membuat keuntungan yang begitu besar, kenapa perlu kita beria-ia untuk memindanya? Saya rasa agak pelik dan menghairankan. Jadi saya nak tahu siapa sebenarnya hendak membuat keuntungan di atas pindaan seperti di bawah fasal 9?

■1720

Dato' Yang di-Pertua, fasal 18 yang bertujuan untuk memasukkan seksyen baharu 43A, 43B ke dalam Akta 788 yang mana kita melihat bahawa seksyen baharu 43A yang dicadangkan memberi kuasa Menteri untuk membuat peraturan-peraturan di bawah Akta 788. Jadi, seksyen 43B di bawah fasal 18 ini turut membolehkan Menteri berkuasa yang mana boleh mengeluarkan garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubung dengan industri penerbangan awam.

Ini satu perkara yang boleh melampaui batasan atau pelanggaran kuasa atau penyelewengan kuasa atas dasar salah tadbir urus tanpa kita menyedarinya kerana sebaik pindaan ini diluluskan, maka Menteri berkuasa penuh. Tiada siapa yang boleh mempertikaikan dan saya hendak membangkitkan akibat yang mungkin berlaku andainya pindaan fasal 18 diluluskan. Ia akan memperlihatkan Menteri boleh meluluskan, membatalkan dan menolak berkait lesen atau syarikat penerbangan atau mungkin lesen

yang berkait dengan operasi lapangan terbang hab trafik udara serta kes-kes melibatkan persaingan, perlindungan pengguna serta cukai lapangan terbang.

Seperti isu sekarang, *Global Infrastructure Partners* (GIP) yang mempunyai kaitan secara terus dengan BlackRock. Adakah perlu Khazanah Nasional Berhad, KWSP membawa GIP untuk 30 peratus pemilikan ekuiti saham dalam MAHB? Apakah perlu ada entiti luar seperti GIP ini yang dilihat kononnya boleh menambah baik pengalaman penumpang? Meningkatkan keterhubungan syarikat penerbangan dan menaik taraf infrastruktur lapangan terbang sedangkan MAHB sendiri membuat keuntungan berlipat ganda dan terbukti, upaya menguruskan dirinya sendiri.

Malah, saya terbaca dalam satu artikel temu ramah Bernama dengan Ketua Bahagian Pelaburan Pasukan Pengangkutan Global GIP, Encik Phil Iley yang disiarkan dalam *Malaysiakini* pada 21 Jun 2024 lalu yang melahirkan hasrat untuk melabur dalam aset infrastruktur utama di seluruh dunia termasuk MAHB yang memiliki peluang cerah untuk kembali meningkatkan kedudukan pasarannya dan memulihkan jaringan rangkaian penerbangannya yang berada di bawah paras optimum sejak beberapa tahun kebelakangan ini. Adakah beliau tidak mengetahui bahawa MAHB telah membuat keuntungan yang luar biasa?

Dato' Yang di-Pertua, saya juga difahamkan GIP ini mempunyai nampak begitu beria-ria menceritakan bahawa sebagai pemegang saham minoriti. GIP ini dikatakan akan memainkan peranan selaku rakan strategik teknikal dalam MAHB dengan seberapa banyak sokongan dan bantuan operasi yang diperlukan. Apakah yang berlaku? Adakah ia sudah dimuktamadkan oleh kerajaan? Mohon penjelasan.

Jadi, saya mendesak supaya PAC untuk memanggil MAHB ke prosiding PAC dengan segera.

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Datuk Yang di-Pertua, di sini dengan jelas dan terang kita telah didedahkan secara jelas bahawa- Datuk Seri sudah tukar. Tengok Datuk Seri, saya pun turun balik darjah. Fasal dia Timbalan Speaker betul.

Timbalan Yang di-Pertua: *[Ketawa]*

Datuk Razali bin Idris: Kita didedahkan secara jelas bahawa BlackRock ini yang ada kaitan dengan apa yang berlaku di Palestin akan cuba memasuki sedaya upaya kepada negara Islam yang membangun secara penjajahan ekonomi dan pelaburan secara licik dan tersirat. Itu sahaja Datuk Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi ruang kepada saya. *Wallahualam.*

5.24 ptg.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Datuk Razali. Ahli-ahli Yang Berhormat, selaras dengan peruntukkan Peraturan Mesyuarat 11(5), saya hendak menetapkan bahawa Majlis Dewan Negara pada hari ini tidak akan ditangguhkan sehingga selesai diputuskan dan diluluskan D.R. 15/2024, Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024 seperti yang tertera di nombor 2, senarai *Aturan Urusan Mesyuarat* pada hari ini dan selepas itu Mesyuarat akan ditangguhkan sehingga jam 10 pagi, hari Rabu 31 Julai 2024.

Sekarang saya jemput Yang Berhormat Tuan Amir Md Ghazali.

5.25 ptg.

Tuan Amir bin Md. Ghazali: *Bismillahi Rahmani Rahim*. Yang dihormati lagi dikasihi Datuk Yang di-Pertua, Ahli Dewan Negara dan saudara saudari yang saya banggakan. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera, salam Malaysia Madani. Terima kasih diberi ruang pada petang ini untuk membahaskan Rang Undang-undang Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Datuk Yang di-Pertua, Lembaga Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) yang sebelum ini dikenali sebagai Jabatan Penerbangan Awam Malaysia adalah agensi yang bertanggungjawab atas keselamatan dan kecekapan perkhidmatan penerbangan dalam *Flight Information Region (FIR)* dengan Malaysia. Berkuat kuasa 19 Februari 2018, Jabatan Penerbangan Awam (DCA) sebuah agensi kerajaan di bawah Kementerian Pengangkutan telah digabungkan menjadi badan berkanun dikenali sebagai CAAM.

Penggabungan CAAM sejajar dengan kehendak ICAO yang meminta menghubungi negara-negara ke *Convention Chicago* untuk menubuhkan autoriti penerbangan sivil untuk memastikan pengurusan keselamatan dan keselamatan penerbangan awam yang cekap sebagai pengatur teknikal penerbangan awam tunggal di Malaysia dengan fungsi utama adalah berusaha memastikan pengurusan keselamatan penerbangan sivil yang efisien.

Datuk Yang di-Pertua, pembahasan ini penting kerana ia berkait rapat dengan rakyat Malaysia sebagai pengguna dan masa depan industri penerbangan negara serta membina sebuah institusi kawal selia penerbangan awam yang lebih komprehensif dan mampu menaikkan nama Malaysia di mata dunia. Tahniah Yang Berhormat Menteri kerana membawa rang undang-undang ini.

Rang Undang-undang Penerbangan Awam (Pindaan) 2024 bagi meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [*Akta 788*] membubarkan MAVCOM dan semua fungsinya dipindah kepada CAAM sebagai entiti tunggal bertujuan mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan keberkesanan serta kecekapan

sistem penyampaian awam terutamanya dalam memastikan perjalanan industri penerbangan awam dapat berjalan lancar.

Datuk Yang di-Pertua, soalan pertama. Apakah langkah-langkah kementerian bagi menafikan wujudnya kebimbangan rakyat bahawa sistem semak dan imbang akan hilang apabila MAVCOM dibubarkan sebagai- MAVCOM melaporkan terus kepada Parlimen dibandingkan CAAM?

Soalan yang kedua apakah pemansuhan MAVCOM ini akan mempengaruhi operasi dan pengawasan sektor penerbangan negara? Soalan yang ketiga ialah apakah mekanisme yang diguna pakai bagi memastikan peranan dan tanggungjawab MAVCOM ini akan dipikul oleh CAAM pula selepas ini?

Soalan yang keempat adakah terdapat pelan peralihan untuk kakitangan yang berjumlah- CAAM sahaja 1,500 orang petugas ataupun kakitangan dan juga MAVCOM dalam 65 orang yang terjejas oleh pemansuhan dari sudut perjawatan dan imbuhan gaji? Soalan yang kelima. Apakah langkah ini akan menjejaskan kepentingan awam khususnya keselamatan negara dan kebajikan penumpang di dalam negara kita?

Datuk Yang di-Pertua, setiap perubahan yang dilakukan oleh kerajaan sudah pasti rakyat menjadi keutamaan. Saya mengambil sikap dalam perbahasan ini untuk mengangkat masalah rakyat dan kita menjangkakan perwujudan CAAM ini dapat membantu memanfaatkan kepada rakyat keseluruhannya.

Soalannya, apakah selepas penggabungan ini, ia mampu mengendalikan perlindungan kepada pengguna dan kru syarikat penerbangan yang seperti mana kita dapat aduan melalui e-mel, melalui media massa yang terlalu banyak? Adakah CAAM ini dapat membantu setiap penerbangan sekarang ini dengan minimum kru yang mencukupi agar ia dapat memberi servis yang sempurna? Sebab setiap kali penerbangan, kru amat keletihan. Petugas kru yang tidak mencukupi. Apakah selepas ini terwujudnya CAAM akan menyelesaikan masalah ini?

Ada syarikat penerbangan menghentikan servis pembersihan kabin pesawat yang sebelum ini dibuat oleh syarikat yang dilantik. Malah, tidak melantik syarikat baharu, mengarahkan kru yang sedia ada melakukan kerja-kerja pembersihan kabin yang mana kru tidak dapat melakukan kerana masa yang singkat dan harus mengutamakan penumpang-penumpang yang lain kerana penerbangan dengan kru yang kurang ini memberikan satu *problem* kepada syarikat penerbangan malah, ia menjadikan satu bahaya kepada penumpang-penumpang dalam syarikat penerbangan.

■1730

Saya yakin dengan wujudnya CAAM ini, ramai kru yang berhenti dan meninggalkan syarikat, mereka bekerja seperti robot. MC tidak dapat. Ini adalah aduan-aduan daripada kru

itu sendiri. Ini mendatangkan keberbahayaan kepada syarikat penerbangan negara. Jadi wujudnya CAAM ini, adakah ia dapat membantu daripada segi pelaksanaan, pemantauan yang diwujudkan oleh kementerian ataupun dalam rang undang-undang ini?

Datuk Yang di-Pertua, akhir sekali, setiap *airport* melambangkan negara tertentu seperti Indonesia, Thailand, India dan banyak lagi. Penumpang-penumpang akan tahu di negara mana mereka berada. Tidak pada Malaysia kerana tiada identiti apabila pelancong luar datang tetapi tidak ada identiti di Malaysia. Kalau negara-negara lain ada. Ini adalah satu persoalan yang perlu dijawab dan juga diadakan, diwujudkan oleh CAAM ini.

Datuk Yang di-Pertua, saya yakin dan penuh harapan bahawa struktur yang akan diwujudkan ini akan dilengkapi dengan pakar-pakar dan ahli profesional yang mempunyai latar belakang ekonomi, perundangan dan pentadbiran awam. Malah yang lebih penting adalah struktur pentadbiran dalam bidang kuasa, implikasi jawatan, tangga gaji kewangan, bayaran pampasan dan kebajikan kakitangan diberikan keutamaan.

Datuk Yang di-Pertua, dengan ini saya menyokong RUU Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Yang Berhormat. Sekarang kita pergi kepada pembahas terakhir Senator Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman.

5.31 ptg.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Pertama sekali, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Datuk Yang di-Pertua atas peluang yang diberikan kepada saya untuk membahaskan rang undang-undang ini. Saya juga ingin mengucapkan tahniah kepada Menteri Pengangkutan atas kelulusan rang undang-undang ini di Dewan Rakyat.

Seperi mana yang kita tahu, pindaan-pindaan yang dibuat di dalam Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam ini adalah selaras dengan pembubaran Suruhanjaya Penerbangan Awam Malaysia (MAVCOM) yang akan diganti dengan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) yang akan bakal menjadi badan kawal selia tunggal yang berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia.

Datuk Yang di-Pertua, pada dasarnya saya menyokong pindaan-pindaan ini dalam rang undang-undang ini. Namun, sebagai Senator yang mewakili daripada Labuan yang berasal daripada Sabah. Saya ingin bertanya kepada – pembubaran MAVCOM, benar-benar memberi manfaat kepada rakyat Malaysia dan juga khususnya di Sabah, Sarawak dan Labuan. Apabila kita berbicara mengenai penerbangan awam, tentunya pelbagai isu yang akan berbangkit terutama sekali berkaitan dengan tambang. Isu tambang ini amatlah dekat

di hati rakyat Sabah, Sarawak dan Labuan dan saya telah pun mendengar beberapa Ahli Yang Berhormat mengutarakan masalah ini dan oleh itu, apabila MAVCOM dibubarkan, apakah Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia dapat mengawal selia kadar-kadar tambang yang semakin meningkat?

Pada suatu ketika dulu Datuk Yang di-Pertua, saya telah pun dimaklumkan bahawa *it is cheaper*, dengan izin, *to fly* dari Kota Kinabalu ke Hong Kong dan ke Kuala Lumpur dengan *direct flight* dari Sabah ke Kuala Lumpur. *Now*, ini orang kata *ridiculous* dan tidak boleh kita terima. Jadi, sama ada dengan pindaan ini boleh menjamin kepentingan rakyat Sabah, Brunei dan juga, *I mean* Labuan dan juga Sarawak, termasuk Brunei juga... [Ketawa] dan...

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Dato' Yang di-Pertua, mohon menanya soalan atau mencelah sedikit.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Oh, Yang Berhormat ada Dewan. Saya tahu kalau Yang Berhormat, mesti ada soalan.

Timbalan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Tan Sri bagi laluan?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Boleh, boleh, boleh.

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: [Ketawa]

Timbalan Yang di-Pertua: Tan Sri laluan?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Boleh, boleh.

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Boleh ya?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Boleh.

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Terima kasih. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah. Saya bersetuju dengan Tan Sri bahawasanya tambang penerbangan awam ini perlu ditengok, bukan sekadar kita pindah MAVCOM ke CAAM tetapi yang pentingnya untuk rakyat ialah tambang kerana contohnya saya pernah bangkitkan dulu kepada wakil Malaysia Airlines bahawasanya tambang *business class* ke Kota Bharu, RM2,600 dan waktu itu tambang *business class* ke Jakarta RM2,050.

So, kalau Tan Sri kata lebih baik terbang murah ke Hong Kong dari Kuala Lumpur ke KK, *I agree 100 percent. Meaning to say the government must look into this, how to control the price* yang tidak munasabah ini. Baik.

Di samping itu, adakah Tan Sri setuju *beside the pricing, also* kelewatan, ketepatan waktu. Banyak *flight* ini lambat, *delay*. Ada yang sampai dua jam, satu jam *delay*. *The problem is* kita *we are on schedule*. Bila kita *fly*, kita ada jadual-jadual kita tertentu, tetapi apabila *delay* ini, ia memberi masalah kepada kita. Jadi, adakah dengan pembaharuan ini

Tan Sri, kita boleh *expect* untuk lebih cekap daripada segi *management of the flight* di samping harga dan juga *time* dan *schedule* itu. Tan Sri, itu pandangan saya. Kalau Tan Sri boleh setuju?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua. Sebenarnya Yang Berhormat ini, dia boleh baca apa yang saya hendak utarakan dan saya memang sokong oleh kerana saya pernah beberapa kali yang ada *appointment* di Kuala Lumpur, tapi *the flight was delay* di Kota Kinabalu. Maka agak segan kita mahu minta *you know*- ia bukan Malaysia, kalau Malaysia mereka mungkin mengerti tetapi *foreign dignitary* daripada negara-negara luar dan saya sebenarnya tidak boleh menerangkan pada mereka *this what is happening with Malaysia Airlines*.

Saya tidak setuju apabila kita- dia kata terima kasih dengan menggunakan Malaysia Airlines, penerbangan. *I want to tell you, how to tell them what choice do I have? You know*.

Jadi, walau bagaimanapun sudah saya katakan bukan saja waktu itu, Yang Berhormat tapi tiket itu, *it's full. The flight is full. I don't know why*, kenapa MAS tidak memperoleh keuntungan? Sedangkan *flight* itu selalu *full. Business Class* kah, ekonomi kah dan kita kadangkala macam di Sabah ini sekarang, kita kena tunggu tiga hari, empat hari baru dapat tiket. Saya, itulah saya kata saya mengharapkan bahawa pembubaran ini akan menyelesaikan masalah-masalah yang kita alami pada sekarang.

Saya juga mencadangkan pada pihak yang tertentu supaya dengan ini- kita adakan Boeing 737 ataupun Airbus A320, *it's does not solve our problem*. Mestilah kapal terbang yang lebih besar daripada apa yang ada sekarang.

Now, kita melihat bahawa apabila dia kata *it's full, waiting list pun no chance*, tapi saya tertanya kenapa tidak kita gunakan kapal terbang yang lebih besar supaya boleh menyelesaikan masalah itu *but nobody can give the answer*, dengan izin. Datuk Yang di-Pertua, tapi saya tahu kemungkinan kita tidak mempunyai kewangan untuk, *to lease the aircraft from other countries, you know*.

Jadi, saya kadangkala itulah kalau ada pendatang-pendatang asing, kawan-kawan dan kita tidak dapat menyuarakan *why the delay*, kenapa lambat, kenapa kita tidak dapat *seat*, kenapa apa semua ini. Susah hendak menjawab, oleh kerana kalau kita jawab, kalau kita tak mengutarakan yang sebenarnya dan kita harus berbohong, saya ingat *it's double jeopardy*.

Jadi, saya Datuk Yang di-Pertua, pembubaran ini, pindaan ini memang sedia berlaku *but* sama ada ia membawa kebaikan, manfaat kepada rakyat, itu yang harus kita utamakan. Dengan *BlackRock, white rock* kah, *grey rock* kah. Saya tak ambil kisah sangat, tapi kalau ia baik, *why not?* Kenapa tidak dan tidak ada membawa, daripada segi sekuriti tidak

membawa apa-apa yang negatif maka itu saya katakan kenapa tidak ya? Jadi, tak ada orang bertanya? Jadi pasal apa- saya terima untuk...

Timbalan Yang di-Pertua: Tan Sri minta orang mencelah itu... *[Ketawa]*

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua: Siapakah yang berminat?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Tak, pasal banyak yang saya hendak utarakan di sini sudah telah pun disebut oleh rakan-rakan sekalian. Itu lah tambang itu, itu yang di antara pertama dan saya percaya sahabat saya, dia mengerti dan kalau ke Kota Bharu, Kota Kinabalu, hampir sama. Masalah kita pun hampir sama- kalau tidak sama.

■1740

Jadi itu yang hendak saya katakan Yang Berhormat tidak panjang. Pasal itu isu berbangkit...

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak menyokong sahabat saya ini. Saya setuju...

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Sudah lama saya tunggu.

Timbalan Yang di-Pertua: *[Ketawa]*

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Saya bersetuju 100 peratus. Saya pun hairan dan tak faham kenapa tak boleh tukar *aircraft* yang lebih besar bagi sektor-sektor yang sentiasa penuh?

Contohnya, KL-Jakarta. *Almost all the time* penuh *flight* itu, tetapi dia masih lagi mengguna 737. Walhal, *airline* lain *Singapore Airline* kah, *airline* lain semua sudah guna *airbus* yang besar. *Flight* kapal terbang yang besar. Saya tidak faham yang itu. Mungkin Timbalan Menteri boleh menjelaskan kalau Timbalan Menteri ada di sini. Itu saya rasa daripada segi perniagaannya adalah rugi untuk negara. Sebab *it's an opportunity loss because you have to shy away passenger* yang hendak naik, tetapi tidak ada kapal terbang.

So, saya setuju sangat itu. Jadi sebab itu Tan Sri saya bersetuju sangat, apa MAVCOM, CAAM kah apa kah, yang penting keselesaan untuk rakyat, kesenangan untuk rakyat. Hari ini kita membuat undang-undang ini demi rakyat. Itu yang penting. Saya setuju *100 percent*. Terima kasih.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Boleh saya mencelah sedikit?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Boleh, sekejap saya jawab ini. Fasal waktu Yang Berhormat berucap itu saya tengok dengan Yang

Berhormat Timbalan Menteri sana. Fasal Sarawak, dia faham apa yang kita utarakan. Mungkin barangkali YB Timbalan Menteri boleh *recommend* kita menjadi Lembaga Pengarah MAS juga supaya kita tahu. Ya, ya silakan.

[Dewan riuh] [Ketawa]

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Ya, ya silakan, silakan.

Timbalan Yang di-Pertua: Ini sudah masuk cerita lain dah ini... *[Ketawa]* Sudah tak berkenaan dengan akta ini... *[Ketawa]*

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Tidak, boleh dimasukkan dalam akta... *[Ketawa]* Ya, silakan.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Boleh Tuan Yang di-Pertua benarkan saya sedikit mencelah.

Timbalan Yang di-Pertua: Tan Sri bagi peluang?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Ya, ya.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri. Tan Sri ada menyatakan tadi bahawa kita tengok kapal terbang penuh, penumpang penuh, sentiasa penuh, tetapi kenapa tak untung? Dia kata tak ada siapa yang boleh jawab. Sekarang ini kita sudah ada pindaan undang-undang. Kita sudah gabungkan dua badan ini. Selepas ini Menteri kena jawab, Timbalan Menteri kena jawab. Kalau tak untung juga, tak tahulah apa masalah dia. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Kalau tak untung, rugi.

Dato' Setia Salehuddin Saidin: *[Ketawa]*

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Jadi, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Oleh sebab- itu saya katakan awal-awal tadi bahawa isu-isu yang BlackRock apa semua, sudah dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat yang lain. Oleh itu, walaupun isu ini masih perlu penjelasan yang lebih, saya mohon menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih Tan Sri. YB Menteri. Sudah habis sudah perbincangan. Kah YB Menteri hendak ada lagi orang bahas? Sudah panjang sudah pun... *[Ketawa]* Silakan.

5.40 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]: Terima kasih. *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Tuan Yang di-Pertua, saya juga mintalah ya supaya saya membacakan semua *based on* semua

yang disuarakan oleh Ahli-ahli Senator. Jadi, mana-mana yang isu-isu yang sama itu digabungkan seperti pagi tadilah ya. Jadi, mana-mana sekiranya pada penghujung mana yang belum disentuh tentang tiket kapal terbang ini, fasal jadi ahli lembaga dan sebagainya mungkin kemudian ya... *[Ketawa]*

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: *Steady* Yang Berhormat.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Apa dia?

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: *Steady*.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Okey. Tuan Yang di-Pertua, terlebih dahulu saya mengambil kesempatan untuk mengucapkan terima kasih kepada kesemua 17 orang Ahli-ahli Yang Berhormat dengan ada yang mencelah juga dua, tiga orang yang telah menyertai sesi perbahasan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Segala cadangan dan pandangan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat itu amat dihargai dan akan diberi perhatian yang sewajarnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menjawab isu rasional penggabungan MAVCOM dan CAAM yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Datuk Dr. Dominic Lau Hoe Chai, Yang Berhormat Senator Tuan Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz dan Yang Berhormat Senator Datuk Razali bin Idris berkaitan dengan birokrasi selepas penggabungan MAVCOM-CAAM.

Dalam hal ini, MAVCOM bertanggungjawab untuk mengawal selia hal ekonomi dan komersial berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia dengan matlamat untuk menjadikan industri penerbangan awam di Malaysia berdaya maju daripada segi komersial berorientasikan pengguna dan berdaya tahan.

Oleh yang demikian keputusan kerajaan membubarkan MAVCOM dan memindahkan fungsi ekonominya kepada CAAM akan dapat mengurangkan isu-isu penyelarasan antara kedua-dua pihak dan seterusnya dapat meningkatkan kecekapan tadbir urus dan sistem penyampaian perkhidmatan. Ini juga membolehkan sebarang keputusan CAAM selepas penggabungan mengambil kira polisi dan dasar semasa kerajaan yang menetapkan supaya kepentingan rakyat sentiasa dipelihara dan diutamakan.

Rasionalisasi ini juga bertujuan untuk mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan keberkesanan serta kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutamanya dalam perkhidmatan pelesenan. Penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua kelulusan berasingan, kelulusan teknikal daripada CAAM dan pengeluaran lesen daripada MAVCOM.

Mengenai isu pendekatan pelantikan anggota pihak berkuasa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Dato' Kesavadas a/l A Achyuthan Nair, Yang Berhormat Senator

Tuan Abun Sui Anyit, Yang Berhormat Senator Dato' Juhanis binti Abd Aziz, Yang Berhormat Senator Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris.

Selaras dengan seksyen 5(2) Akta 788 (Pindaan), anggota yang dilantik hendaklah orang yang layak dan sesuai dalam kalangan orang yang pada pendapat Menteri mempunyai pengalaman atau menunjukkan keupayaan dan profesionalisme dalam perkara yang berhubungan dengan penerbangan awam, ekonomi, bidang kewangan, bidang perniagaan, pentadbiran atau undang-undang atau apa-apa perkara lain yang berkaitan dengan fungsi pihak berkuasa.

Penyertaan pakar dalam bidang penerbangan, sama ada ekonomi atau teknikal akan membolehkan anggota pihak berkuasa meneliti dan memberi pertimbangan yang sewajarnya sebelum membuat sebarang keputusan. Dalam hubungan ini, kementerian ini mengambil kira bahawa pakar dalam bidang penerbangan awam adalah di kalangan mereka yang berkecimpung dalam sektor penerbangan dan bilangan mereka adalah sangat terhad.

Maka adalah wajar pelantikan dalam kalangan pemain industri dibenarkan tertakluk kepada persetujuan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan. Pengecualian yang boleh diberikan oleh Yang Berhormat Menteri Pengangkutan adalah juga bagi menggalakkan pemain industri yang mempunyai kepakaran untuk menyumbang bakti bagi memperkukuhkan sektor penerbangan negara.

Manakala, soalan Yang Berhormat Senator Tuan Abun Sui Anyit mengenai aduan kelewatan penerbangan.

Untuk makluman Yang Berhormat Senator, MAVCOM antara lain yang turut berfungsi untuk memperuntukkan suatu mekanisme bagi perlindungan pengguna termasuk menggalakkan suatu persekitaran yang membenarkan pengguna berhubung dengan industri penerbangan awam mendapat akses dengan cara yang telus kepada pilihan produk dan perkhidmatan yang berkualiti tinggi dan pada harga yang berpatutan.

Dalam hubungan ini, MAVCOM telahewartakan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016- *Malaysia Aviation Consumer Protection Code 2016*, dengan izin, yang telah mula berkuat kuasa pada 1 Julai 2016 iaitu MACPC ya. MACPC 2016 telah dirangka dengan tujuan untuk melindungi hak dan kepentingan pengguna. MACPC telah digubal selaras dengan *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, dengan izin, yang biasanya dikenali sebagai *Monterio Convention 1999*, dengan izin, ICAO- *Core Principles on Consumer Protection*, dengan izin.

MACPC memberi peruntukan yang lebih telus mengenai kewajipan penyedia perkhidmatan penerbangan terhadap pengguna dan memberi panduan yang lebih jelas kepada pengguna mengenai hak dan kepentingan mereka sebagai pengguna perkhidmatan

pengangkutan udara. MACPC juga menyediakan platform kepada pengguna untuk membuat aduan berkaitan isu penerbangan kepada MAVCOM.

Bagi maksud menambah baik dan memperkenalkan peruntukan baharu MACPC (Pindaan) 2019, MAVCOM ketika ini telah mengemukakan beberapa cadangan pindaan terhadap Draf Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia (Pindaan) Nombor 2(24) MACPC (Pindaan) 2024. Ini sedang pun di- draf ini dan akan diteruskan sebab dengan kelulusan pembubaran dan juga pindaan ini, ia nya belum lagi dikuatkuasakan. Apa yang masih dalam tangan MAVCOM, segala kod-kod dan perubahan ini akan tetap diteruskan sampai hari ianya diwartakan, barulah apa yang sudah selesai ataupun belum selesai akan diteruskan juga selepas tarikh penguatkuasaan.

■1750

Bagi soalan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Dato' Juhanis binti Abd Aziz mengenai kestabilan kewangan CAAM selepas penggabungan tanpa bergantung pada peruntukan kerajaan. CAAM adalah pihak berkuasa dari segi penerbangan yang diiktiraf oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO), dengan izin. Sehubungan itu, penggabungan CAAM-MAVCOM adalah selaras dengan keperluan ICAO yang telah menyeru negara-negara per kontrak di bawah *Convention Chicago* untuk mewujudkan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Autonomi untuk memastikan pengurusan ekonomi, keselamatan dan keselamatan penerbangan awam yang cekap. Di bawah payung baharu ini, CAAM sedang mengorak langkah besar untuk mengukuhkan piawaian penerbangan negara serta menangani cabaran sedia ada.

Untuk memajukan Malaysia dalam sektor penerbangan selaras dengan aspirasi negara untuk menjadi hab peneraju industri di peringkat serantau dan juga global, tanggungjawab pengawalseliaan hal teknikal penerbangan awam terletak pada CAAM. Peranan utama CAAM adalah untuk menyumbang kepada pembangunan sektor teknikal Penerbangan Awam Malaysia dan diberi mandat untuk mematuhi piawaian ICAO untuk memastikan penerbangan selamat, terjamin dan cekap.

Selain itu, hasrat kerajaan adalah untuk memastikan CAAM akan beroperasi sebagai sebuah badan yang diasingkan. Badan bebas yang diasingkan yang *serve funded*, dengan izin, dan seterusnya berupaya menawarkan emolumen yang kompetitif dan setara dengan yang ditawarkan MAVCOM kepada pegawai dan kakitangannya. Dalam hal ini, pegawai-pegawai pakar daripada MAVCOM akan dapat dikekalkan, malah kakitangan CAAM sedia ada akan turut menikmati manfaat yang sama.

Justeru, kerajaan yakin bahawa isu *talent retention*, dengan izin, melibatkan pegawai dan kakitangan MAVCOM akan dapat ditangani dengan sebaiknya. Tadi saya menjawab pada pagi tadi bahawa kebanyakan yang kita pegawai-pegawai di dalam CAAM ini

terutamanya *Air Traffic Controllers* (ATC) kita adalah diiktiraf di seluruh dunia dan mereka ini lari keluar. Sebab itulah kita juga melihat tentang ini. Kerajaan pun nak- sebab itu dia ubah jadi badan diasingkan dan kita akan mengatur metrik gaji yang terbaharu yang dapat diselaraskan dengan pegawai-pegawai MAVCOM yang akan menyertai CAAM ini, mereka ditawarkan.

Seterusnya mengenai soalan Yang Berhormat Senator mengenai bagaimana CAAM boleh mengekalkan kebebasan dan integriti dalam mengawal selia aspek teknikal yang cekap dan bebas daripada pengaruh luar? Bagi tujuan penggabungan ini, kesemua fungsi MAVCOM di bawah subseksyen 17(1) Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] dipindahkan dan dilaksanakan sepenuhnya oleh CAAM melalui Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Dalam erti kata yang mudah *business as usual*, dengan izin. Selepas penggabungan dilaksanakan, sebarang keputusan yang dilaksanakan hendaklah selaras dengan polisi dan dasar kerajaan bagi memastikan perlindungan serta perkembangan industri penerbangan awam selari dengan hala tuju dasar kerajaan supaya lebih kompetitif dan berdaya saing di peringkat antarabangsa.

Dalam hal ini, CAAM bagaimanapun masih mengekalkan fungsi dan peranannya dalam aspek teknikal. Oleh yang demikian, CAAM masih mengekalkan kebebasan dan integriti dalam mengawal selia aspek teknikal yang cekap dan bebas daripada pengaruh luar seperti mana operasi sedia ada.

Bagi menjawab soalan berkenaan pendaftaran dron dalam sistem *Unmanned Aircraft System Traffic Management* (UASTM) daripada Yang Berhormat Dato' Senator Dato' Kesavadas, sistem UASTM akan menjadi *One-Stop Center* (OSC) untuk bukan sahaja pendaftaran dron tetapi juga untuk kebenaran penerbangan dron berdasarkan kategori yang ditetapkan iaitu *open category*, *specific category* dan *certified category*, dengan izin. Klasifikasi dron berdasarkan kategori ini akan dilaksanakan apabila sistem UASTM ini berfungsi nanti. Sistem UASTM ini juga melibatkan beberapa pemegang taruh seperti Suruhanjaya Komunikasi dan Multimedia Malaysia (SKMM), SIRIM, Polis Diraja Malaysia, Pejabat Ketua Pegawai Keselamatan Kerajaan Malaysia (CGSO), Jabatan Ukur dan Pemetaan Malaysia (JUPEM) dan lain-lain lagi.

Penguatkuasaan aktiviti penerbangan dron yang melibatkan pemegang-pemegang taruh ini boleh disatukan di bawah satu sistem yang komprehensif dan memudahkan orang awam untuk menerbangkan dron berdasarkan kategori dan risiko yang ditetapkan.

Mengenai soalan daripada Yang Berhormat Senator Manolan bin Mohamad dan Yang Berhormat Senator Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris mengenai pertimbangan kenaikan kadar caj perkhidmatan penumpang. Untuk makluman Yang Berhormat Senator,

kadar PAC yang di semua lapangan terbang berkuat kuasa mulai 1 Februari 2024 hingga 31 Disember 2026, kerajaan akan meneliti sebarang cadangan pindaan berkaitan PAC daripada semasa ke semasa dan dirunding dengan semua pihak yang berkepentingan.

Seterusnya, soalan mengenai kuasa Menteri yang dinyatakan di dalam Fasal 18(2) (Pindaan) [Akta 788] yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Senator Dato' Setia Salehuddin Saidin. Yang Berhormat Tuan Haji Abdul Nasir bin Haji Idris, Yang Berhormat Senator Dr. Hajah Wan Martina binti Wan Yusoff, Yang Berhormat Senator Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz dan Yang Berhormat Senator Datuk Razali bin Idris berhubung Menteri boleh memberi arahan kepada pihak berkuasa yang bersifat umum selaras dengan peruntukan undang-undang penerbangan awam yang berhubungan dengan pelaksanaan fungsi dan kuasa pihak berkuasa dan pihak berkuasa hendaklah melaksanakan arahan itu.

Untuk makluman Yang Berhormat Ahli-ahli Senator, setelah pembubaran MAVCOM fungsi dan peranan akan dipindahkan kepada CAAM. Oleh yang demikian, sebarang peraturan yang dibuat di bawah Akta 788 akan dibuat oleh Menteri kerana suruhanjaya telah dibubarkan. Ini adalah suatu peruntukan lazim di bawah akta di mana Menteri mempunyai kuasa untuk membuat peraturan-peraturan.

Selain itu, selaras dengan pindaan subseksyen 18(2) Akta 788 ianya telah memperuntukkan bahawa arahan Menteri hendaklah selaras dengan Akta 788 dan Akta Penerbangan Awam 1969 dan pihak berkuasa hendaklah melaksanakan arahan itu. Oleh yang demikian, sebarang tindakan atau arahan Yang Berhormat Menteri hendaklah berpandukan kepada Akta 788.

Justeru, sebarang arahan yang diberikan mengenai lesen masih perlu mengikut peruntukan-peruntukan berkaitan perkara tersebut dalam akta. Manakala soalan Yang Berhormat Senator Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz dan Yang Berhormat Senator Tuan Amir bin Md. Ghazali mengenai semak dan imbang selepas penggabungan pula adalah tidak membangkit. Ini kerana sebarang penetapan dasar adalah selaras dengan Akta 788 dan Akta Penerbangan Awam 1969. Oleh yang demikian sebarang tindakan atau arahan hendaklah berpandukan kepada Akta 788 yang dipinda. Oleh itu, proses semak dan imbang keputusan dasar oleh CAAM adalah melalui keputusan dan perbincangan yang ditentukan secara kolektif melalui keputusan Jemaah Menteri dan pihak berkuasa yang akan menasihatkan Yang Berhormat Menteri.

Merujuk pada soalan daripada Yang Berhormat Senator Dominic Lau dan Yang Berhormat Senator Noraini binti Idris berkaitan mutu perkhidmatan penumpang selepas pembubaran. Bagi memastikan kemudahan infrastruktur dan perkhidmatan di semua lapangan terbang seluruh negara termasuk di Sarawak dan Sabah berada dalam keadaan

selamat dan selesa, pihak Suruhanjaya Penerbangan Awam (MAVCOM) melaksanakan rangka kerja *quality of services* yang dilaksanakan secara berperingkat di semua lapangan terbang mulai September 2018.

Rangka kerja ini bertujuan untuk memastikan pihak pengendali lapangan terbang menjalankan langkah-langkah yang sewajarnya bagi memastikan keselesaan semua pengguna lapangan terbang tersebut. Rangka kerja ini akan turut memperkenalkan penalti kewangan kepada pihak pengendalian lapangan terbang yang gagal mematuhi standard yang telah ditetapkan.

Oleh yang demikian, setelah penggabungan MAVCOM-CAAM, CAAM akan terus melaksanakan pemantauan terhadap kualiti perkhidmatan di lapangan terbang untuk memastikan kepuasan penumpang pada tahap yang terbaik. Manakala soalan Yang Berhormat Senator Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz mengenai semak dan imbang selepas penggabungan pula adalah tidak berbangkit. Ini kerana sebarang penetapan dasar adalah selaras dengan Akta 788 dan Akta Penerbangan Awam 1969.

■1800

Sebarang tindakan atau arahan hendaklah berpandukan pada Akta 788 yang dipinda ini. Oleh itu, proses semak dan imbang keputusan dasar CAAM adalah melalui keputusan dan perbincangan. Mungkin ini berulang sedikit ya. Melalui- tak apa *I just finish the sentence*. Oleh itu, proses semak dan imbang keputusan dasar dan CAAM adalah melalui keputusan dan perbincangan yang ditentukan secara kolektif melalui keputusan Jemaah Menteri dan pihak berkuasa yang akan menasihatkan Yang Berhormat Menteri.

Bagi menjawab soalan mengenai kebijakan pekerja MAVCOM selepas penggabungan yang dibangkitkan Yang Berhormat Senator Tuan Amir bin Ghazali. Selaras dengan keputusan Jemaah Menteri pada 5 April 2023, urusan pengurusan sumber manusia di bawah inisiatif rasionalisasi ini telah dilaksanakan secara terperinci dan banyak perbincangan telah dilaksanakan bersama Agensi Pusat Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA).

Dalam hal ini, permohonan bagi mewujudkan perjawatan baharu di Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (CAAM) untuk menampung fungsi kawal selia ekonomi penerbangan yang dilaksanakan oleh Suruhanjaya Penerbangan Awam telah dikemukakan kepada pihak JPA untuk pertimbangan sewajarnya dan pada masa ini di peringkat akhir sebelum dapat dimuktamadkan. Dalam memastikan bakat-bakat yang menjalankan fungsi kawal selia ekonomi penerbangan di MAVCOM pada masa ini untuk terus berkhidmat apabila ditawarkan opsyen ke dalam CAAM kelak, pihak kementerian pada masa ini sedang berusaha untuk memastikan CAAM ditukar status sebagai sebuah Badan Berkanun Yang Disingkan Saraan dan Dibebaskan (BBDSB).

Hal ini adalah penting melihat skim perkhidmatan dan saraan MAVCOM adalah lebih tinggi berbanding skim perkhidmatan dan saraan sedia ada di CAAM. Kementerian berharap dengan pelaksanaan CAAM sebagai sebuah BBDSB ini akan dapat mengekalkan kakitangan MAVCOM yang mempunyai kompetensi serta kepakaran dalam bidang kawal selia ekonomi penerbangan.

Sebagai tambahan, kesemua 56 orang pegawai dan kakitangan yang sedang berkhidmat di MAVCOM akan ditawarkan bekerja dan menyertai CAAM, tertakluk kepada penyandang-penyandang berkenaan memenuhi dan menerima semua syarat pelantikan berdasarkan skim perkhidmatan kerajaan yang berkuat kuasa di CAAM. Oleh yang demikian, isu kehilangan pekerjaan disebabkan penggabungan ini tidak akan timbul, *insya-Allah*. Kemudian, kerajaan yakin bahawa isu *talent retention*, dengan izin, melibatkan pegawai dan kakitangan MAVCOM akan dapat ditangani dengan sebaiknya.

Ahli-ahli Yang Berhormat Senator penubuhan CAAM di bawah Akta 788 secara langsung telah meningkatkan ekspektasi pihak industri penerbangan awam negara ini, dan lain-lain pemegang taruh terutama sekali berkaitan peningkatan kualiti dan kecekapan penyampaian perkhidmatan. Di samping itu, ia turut menuntut supaya CAAM meningkatkan kecekapan daripada segi penyampaian perkhidmatan yang merupakan sebahagian daripada elemen penting dalam usaha menjenamakan semula CAAM sebagai agensi kawal selia penerbangan awam negara yang berdaya saing dan efektif dalam melaksanakan fungsi-fungsinya.

CAAM akan melaksanakan rasionalisasi fi dan caj oleh CAAM ini yang dijangka bermula 1 Januari 2025 melibatkan tujuh kategori fi dan caj dipinda, 26 kategori fi dan caj untuk diperkenalkan dan 127 kategori fi dan caj dikekalkan. Kerajaan yakin bahawa dengan rasionalisasi fi dan caj oleh CAAM akan dapat menambah baik dan mempertingkatkan kualiti perkhidmatan pengurusan penerbangan awam oleh CAAM dalam memenuhi permintaan industri yang semakin berkembang pesat melalui perolehan dan pembangunan sistem dan aplikasi terkini bagi tujuan penyampaian perkhidmatan kepada pihak industri penerbangan awam.

Pelaksanaan rasionalisasi fi dan caj ini juga adalah selaras dengan hasrat kerajaan merasionalisasikan CAAM sebagai badan berkanun yang diasingkan saraannya, iaitu badan kerajaan diasingkan sistem tetapi tidak dibebaskan sepenuhnya daripada sektor awam. Dalam hubungan ini, dan dengan rasionalisasi CAAM sebagai badan yang diasingkan, CAAM berupaya menggunakan peruntukannya sendiri untuk membiayai kos emolumen dan lain-lain yang dapat mengurangkan beban kewangan kerajaan.

CAAM akan dapat menampung keperluan sumber manusia yang menyeluruh meliputi kos penggajian *qualified technical personnel* dan pakar-pakar teknikal dan industri

yang diperlukan bagi meningkatkan kemampuan dan kecekapan penyampaian perkhidmatan dalam pengurusan trafik negara. Inisiatif rasionalisasi fi dan caj CAAM yang dirancang ini merupakan satu langkah yang penting ke arah memastikan CAAM memiliki keupayaan kewangan yang mampan dan berdaya saing.

Keupayaan kewangan yang kukuh ini sekali gus akan menyokong pelaksanaan inisiatif peningkatan kualiti penyampaian perkhidmatan CAAM dilaksanakan dengan lebih cepat dan berkesan. Manakala mengenai soalan Yang Berhormat Senator mengenai isu keletihan, kelesuan dalam kalangan kru penerbangan, Kementerian Pengangkutan melalui pihak berkuasa penerbangan awam Malaysia amat komited terhadap aspek-aspek keselamatan, perihal selamat dalam industri penerbangan awam negara.

CAAM melalui Akta penerbangan Awam 1969 Akta 3 dan Peraturan-peraturan Penerbangan Awam 2016 telah menetapkan langkah-langkah yang perlu dilaksanakan dalam memastikan keselamatan penerbangan awam kepada pelanggan selaras dengan komitmen kerajaan untuk sentiasa menitik beratkan aspek-aspek keselamatan termasuk keselamatan kru penerbangan.

Dalam hal ini juga, CAAM selepas penggabungan dengan MAVCOM akan terus menguatkuasakan keperluan untuk syarikat penerbangan melaksanakan Sistem Pengurusan Keselamatan- *Safety Management System* yang merangkumi mekanisme pelaporan, pengesanan dan penyelesaian isu-isu keselamatan. CAAM juga telah melaksanakan peraturan berkenaan dengan had masa penerbangan dan tugas bagi mengelakkan masalah keletihan dan kelesuan dalam kalangan kru penerbangan.

Pelaksanaan program yang menyokong kesihatan fizikal dan mental kepada kru penerbangan juga digalakkan dalam kalangan syarikat penerbangan. Perkara-perkara yang juga tadi disentuh oleh Yang Berhormat Senator daripada Datuk Seri Anifah dan juga Tan Sri tentang berkaitan dengan harga tiket penerbangan inilah. Harga tiket penerbangan inilah soal saya rasa dulu dibagi *briefing*, semua pihak *airline*...

Timbalan Yang di-Pertua: Mereka masih tak puas hati lagi Yang Berhormat.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Apa dia?

Timbalan Yang di-Pertua: Mereka masih tak puas hati dengan jawapan yang Yang Berhormat beri dulu itu... *[Ketawa]*

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tapi tak apa, *the airline is the- one thing is commercial. It's a commercial decision by the airline...*

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Boleh minta penjelasan.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: ...Dan telah pun mendapat penerangan. Namun ya memang kita tahu kita ada di sana tidak memuaskan, belum lagi memuaskan.

Tapi dengan harapan kitalah, sebagaimana ini diharapkan oleh Ahli-ahli Senator yang lain juga.

Timbalan Yang di-Pertua: Tan Sri Anifah nak mencelah.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Ya. Sekejap ya?

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Okey.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Sekejap ya? Bahawa harapan kita ialah sebagaimana yang diharapkan juga dengan penggabungan ini dengan rasionalisasi dan sebagainya. Mungkin ini bawa nafas yang baharu untuk melihat, berbincang dengan *airline* dan sebagainya. Fungsi MAVCOM telah dipindah bawah CAAM dan CAAM sendiri. CAAM yang baharu ini, yang akan berbincang dengan juga *airline-airline* untuk melihat perkara-perkara, tentang berkaitan dengan...

Timbalan Yang di-Pertua: Sebelum MAVCOM pun memang CAAM.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Bukan *it's* MAVCOM. Sekarang CAAM ada MAVCOM di dalamnya, elemen MAVCOM. Jadi, akan melihat perkara ini juga sebagaimana sebelum ini. Sila Tan Sri.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua, betul, kita ada dulu, ada satu *briefing* yang juga Yang Berhormat mengikut serta, tapi yang peliknya, Datuk Yang di-Pertua, selepas *briefing* itu, bukan tambang turun, dia naik pula. Itu yang saya mahu tanya kepada Yang Berhormat, apa yang sudah jadi? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Ini aduan pengguna ni YB.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Terima kasih Yang Berhormat Tan Sri, di pihak saya, di kementerian lah, kita juga, kalau lah itu yang berlaku. Kami juga ingin melihat pada- membawa perkara ini balik dengan syarikat-syarikat penerbangan tentang apa yang berlaku. Dan *we will ask for explanation* juga, apa yang berlaku dan bagaimana untuk menambah baiklah. Dan menyahut segala kebimbangan, kerisauan, permasalahan yang dihadapi oleh pengguna-pengguna kapal terbang ini terutama sekali kitalah. Mungkin Kelantan...

■1810

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Boleh saya mencelah?

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Tuan Yang di-Pertua.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Boleh.

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Datuk Yang di-Pertua... [*Dicelah*]

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: Datuk Yang di-Pertua, boleh saya mencelah?

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Saya dahulu kan?

Timbalan Yang di-Pertua: *Ladies first.* Macam mana pun, *ladies* tetap *first*.

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Saya bangun dahulu.

Datuk Seri Hajah Zurainah binti Musa: SDG 5. *Ladies first.* Okey. Tak apa. *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Datuk Yang di-Pertua dan terima kasih Datuk Timbalan Menteri.

Soalan saya, ya kita tidak boleh nak dengan cara keras meminta *airlines* ini mengurangkan harga tiket mereka disebabkan *it's about doing business. They make money.* Walau bagaimanapun, boleh tak kita kenakan denda kepada mereka jika kapal terbang itu lambat? Jika kita tidak puas. *We slap them on the wrist alone is not enough.* Kita kenakan *monetary value* kepada dia orang supaya beri balik kepada penumpang-penumpang jika kapal terbang itu lambat. Betul tak? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Dia KPDNKK pun ada Akta Pencatutan Harga.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Jadi, Yang Berhormat Senator, itu sudah. Kita akan ambil *take note* apa yang disoalkan.

Timbalan Yang di-Pertua: Okey.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Soalan tambahan sedikit?

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Datuk Yang di-Pertua, terima kasih. Yang Berhormat Menteri, pada perjumpaan kita dua bulan yang lalu. Ada *AirAsia, Batik* dan *MAS*.

Seorang Ahli: *Batik* tak ada.

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: *Batik, Malindo.* Ada lah, empat entiti itu lah. Masa perjumpaan itu sangat manis. Komunikasi manis, bercakap manis. Seolah-olah pada masa itu semua selesai. Bagi *handphone number*, bagi pegawai untuk dihubungi. Apa jadi, Datuk Yang di-Pertua? Semua itu manis hanya di bibir. Palsu belaka.

Timbalan Yang di-Pertua: *[Ketawa]* Itu bukan salah Menteri, YB.

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Saya *call.* Saya *WhatsApp* yang dikatakan PRO. Kita sebagai Ahli Senator, ada dia punya keistimewaan diberi kononnya tetapi semua itu...

Seorang Ahli: Manis di bibir.

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Tipu belaka... *[Dewan ketawa]* Ini kenyataan.

Timbalan Yang di-Pertua: Itu tuduhan ke, YB?

Datuk Dr. Azhar bin Ahmad: Hendak dapat seksa, hendak telefon apa lagi, Yang Berhormat Menteri minta maaf. Ini kenyataan. Berlaku kepada semua manusia dengan sistem penerbangan kita ini. Sombongnya, tak layannya. Semua cukup. Semua cukup. Semua lengkap. Ini saya bercakap ini bukan rekayasa. Ini adalah realiti, bukan persepsi. Terima kasih Datuk Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih. Datuk Hisamudin.

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Soalan tambahan lagi.

Timbalan Yang di-Pertua: Nak tambah lagi?

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Tak. Saya nak tanya Menteri ini sebab kita ada *briefing*. *Batik* betul. *Batik*, *MAS* dan juga *AirAsia*, tetapi lepas habis kita bincang semua, memang harga memang tak turun. Saya akui, tetapi kita dapat benda baharu pula sekarang. *TransNusa* ini nak masuk, *flight* daripada Subang ke Jakarta. *TransNusa* ini untuk pengetahuan kita, dia boleh *offer* RM999 dari Kuala Lumpur ke Jakarta.

Seorang Ahli: Pergi balik?

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Ya.

Seorang Ahli: Pergi balik?

Datuk Mohd Hisamudin bin Yahaya: Betul. Sekarang saya hendak tanya, kalau kapal terbang Indonesia boleh *offer* macam ini, pasal apa kita tak boleh *offer*? *AirAsia*, *Malaysia Airlines* dan juga *Batik*? Kalau kita tak mampu bersaing, kita akan *kill*- terpaksa *kill* dia orang ini satu hari nanti. Semua akan- kita dah benarkan dia orang *fly* daripada Subang. Kerajaan jangan hendak fikir benda ini mudah. Bila lebih banyak lagi Indonesia masuk esok. Kita secara tak langsung akan *kill* kita punya *airlines* sendiri. Ini kita kena ambil perhatian.

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Datuk Pengerusi. Datuk Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua: Nak bagi laluan dahulu- kumpul jawapan?

Tan Sri Haji Mohamad Fatmi bin Haji Che Salleh: Minta satu lagi.

Timbalan Yang di-Pertua: Atau pun nak jawab terus?

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Rasanya Yang Berhormat Menteri- minta maaf ya.

Seorang Ahli: ...Macam lama lagi.

Timbalan Yang di-Pertua: YB Menteri nak habiskan jawapan dia.

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Begini lah ya. Apa tentang *briefing* telah pun dibuat. Jadi, saya berharap semua- *Airlines is a commercial decision*. Satu.

Keduanya, *we will take note and then*, membawa perkara ini kepada mereka. *How they can improve? The services and everything* untuk menangani keluhan rakyat tentang harga-harga penerbangan ini. *It's affecting me..* Ya. Diakui lah. Saya pun kena juga dari Sabah Sarawak. Kena juga saya. Biasalah... [Ketawa]

Timbalan Yang di-Pertua: Syarikat penerbangan pun tak hormat Menteri ya?... [Ketawa]

Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Jadi, saya ucapkan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat Senator kerana telah berbahas tentang RUU ini dan saya

ucap terima kasih. Mudah-mudahan, *insya-Allah* dengan penggabungan ini akan meningkatkan prestasi CAAM kita yang dipinda ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua: Terima kasih YB Menteri. Penat dia menjawab satu hari. Jadi, kalau boleh, tak payah nak undi-undi belah bahagi... *[Ketawa]* Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya adalah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Anifah bin Aman @ Haniff Amman: Datuk Yang di-Pertua, boleh saya bagi pihak Ahli-ahli Yang Berhormat sini ucapkan ribuan terima kasih kepada Timbalan Menteri yang telah pun memberi jawapan yang baik... *[Tepuk]*

[Masalah dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujui]

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

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

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

[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]

[Fasal-fasal 1 hingga 20 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]

[Jadual diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]

[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

*[Timbalan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi (Datuk Chan Foong Hin) dan diluluskan]

Timbalan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, terima kasih atas kerjasama yang telah diberikan kepada Dewan pada hari ini.

Maka, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10 pagi, hari Rabu, 31 Julai 2024.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 6.18 petang]