



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

---

---

**Bil. 22**

**Rabu**

**26 Jun 2024**

---

**K A N D U N G A N**

<b>PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN</b>	(Halaman 1)
<b>RANG UNDANG-UNDANG:</b>	
Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024	(Halaman 35)
Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024	(Halaman 104)

**KEHADIRAN AHLI-AHLI PARLIMEN  
26 JUN 2024**

**Ahli-Ahli Yang Hadir:**

1. Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Tan Sri Dato' (Dr.) Johari bin Abdul
2. Menteri Pengangkutan, Tuan Loke Siew Fook (Seremban)
3. Menteri Sains, Teknologi Dan Inovasi, Tuan Chang Lih Kang (Tanjong Malim)
4. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang Dan Reformasi Institusi), Dato' Sri Azalina Othman Said (Pengerang)
5. Menteri Pendidikan, Puan Fadhlina Binti Sidek (Nibong Tebal)
6. Menteri Perpaduan Negara, Datuk Aaron Ago Dagang (Kanowit)
7. Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. Haji Dzulkefly Bin Ahmad (Kuala Selangor)
8. Menteri Sumber Manusia, Tuan Sim Chee Keong (Bukit Mertajam)
9. Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Haji Ahmad Bin Haji Maslan (Pontian)
10. Timbalan Menteri Peralihan Tenaga Dan Transformasi Air, Tuan Haji Akmal Nasrullah Bin Haji Mohd Nasir (Johor Bahru)
11. Timbalan Menteri Pertahanan, Tuan Haji Adly Bin Zahari (Alor Gajah)
12. Timbalan Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Haji Abdul Rahman Bin Mohamad (Lipis)
13. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar Bin Haji Nasarah (Lenggong)
14. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Dato' Ramli Dr. Bin Dato' Mohd Nor (Cameron Highlands)
15. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Puan Alice Lau Kiong Yieng (Lanang)
16. Menteri Perumahan Dan Kerajaan Tempatan, Tuan Nga Kor Ming (Teluk Intan)
17. Menteri Luar Negeri, Dato' Seri Utama Haji Mohamad Bin Haji Hasan (Rembau)
18. Menteri Kerja Raya, Dato Sri Alexander Nanta Linggi (Kapit)
19. Menteri Pembangunan Usahawan Dan Koperasi, Datuk Ewon Benedick (Penampang)
20. Menteri Komunikasi, Tuan Ahmad Fahmi Bin Mohamed Fadzil (Lembah Pantai)
21. Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga Dan Masyarakat, Dato' Seri Hajah Nancy Shukri (Santubong)
22. Menteri Perladangan Dan Komoditi, Datuk Seri Johari Bin Abdul Ghani (Titiwangsa)
23. Menteri Digital, Tuan Gobind Singh Deo (Damansara)
24. Menteri Belia Dan Sukan, Puan Hannah Yeoh (Segambut)
25. Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Haji Hasbi Bin Haji Habibollah (Limbang)
26. Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi, Tuan Chan Foong Hin (Kota Kinabalu)
27. Timbalan Menteri Kemajuan Desa Dan Wilayah, Datuk Hajah Rubiah Binti Haji Wang (Kota Samarahan)
28. Timbalan Menteri Ekonomi, Dato Hajah Hanifah Hajar Taib (Mukah)
29. Timbalan Menteri Perumahan Dan Kerajaan Tempatan, Datuk Hajah Aiman Athirah Binti Sabu (Sepang)
30. Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Dato' Sri Huang Tiong Sii (Sarikei)
31. Timbalan Menteri Luar Negeri, Datuk Mohamad Alamin (Kimanis)
32. Timbalan Menteri Komunikasi, Puan Teo Nie Ching (Kulai)
33. Timbalan Menteri Kewangan, Puan Lim Hui Ying (Tanjong)
34. Timbalan Menteri Kesihatan, Dato Lukanisman Bin Awang Sauni (Sibuti)
35. Timbalan Menteri Digital, Datuk Wilson Ugak Anak Kumbong (Hulu Rajang)
36. Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga Dan Masyarakat, Datuk Seri Dr. Noraini Binti Ahmad (Parit Sulong)
37. Timbalan Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang Dan Reformasi Institusi), Tuan M. Kulasegaran (Ipoh Barat)
38. Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan Dan Koperasi, Dato' Ramanan Ramakrishnan (Sungai Buloh)

39. Timbalan Menteri Pendidikan, Tuan Wong Kah Woh (Taiping)
40. Dato' Sri Sh Mohmed Puzi Bin Sh Ali (Pekan)
41. Tuan Haji Aminolhuda Bin Hassan (Sri Gading)
42. Tuan Zahir Bin Hassan (Wangsa Maju)
43. Tuan Yuneswaran A/L Ramaraj (Segamat)
44. Datuk Jonathan Bin Yasin (Ranau)
45. Datuk Matbali Bin Musah (Sipitang)
46. Datuk Suhaimi Bin Nasir (Libaran)
47. Datuk Ir. Shahelmey Bin Yahya (Putatan)
48. Tuan Lee Chean Chung (Petaling Jaya)
49. Tuan Ganabatirau A/L Veraman (Klang)
50. Tuan Syahredzan Bin Johan (Bangi)
51. Tuan Manndzri Bin Nasib (Tenggara)
52. Tuan Tan Kar Hing (Gopeng)
53. Tuan Chow Yu Hui (Raub)
54. Tuan Tan Hong Pin (Bakri)
55. Dato' Mohd Isam Bin Mohd Isa (Tampin)
56. Dato' Haji Adnan Bin Abu Hassan (Kuala Pilah)
57. Dato' Haji Shamsulkahar Bin Mohd Deli (Jempol)
58. Tuan Edwin Anak Banta (Selangau)
59. Tuan Richard Rapu @ Aman Anak Begri (Betong)
60. Puan Young Syefura Binti Othman (Bentong)
61. Puan Syerleena Binti Abdul Rashid (Bukit Bendera)
62. Tuan Lo Su Fui (Tawau)
63. Tuan Azli Bin Yusof (Shah Alam)
64. Tuan Jimmy Puah Wee Tse (Tebrau)
65. Tuan Haji Onn Bin Abu Bakar (Batu Pahat)
66. Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli (Batang Lupar)
67. Tuan Chong Zhemin (Kampar)
68. Tuan Lee Chuan How (Ipoh Timor)
69. Dato' Seri Dr. Wan Azizah Binti Dr. Wan Ismail (Bandar Tun Razak)
70. Dato' Sri Ismail Sabri Bin Yaakob (Bera)
71. Tuan Lim Guan Eng (Bagan)
72. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie Bin Haji Apdal (Semporna)
73. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong (Ayer Hitam)
74. Dato' Sri Richard Riot Anak Jaem (Serian)
75. Datuk Seri Saravanan A/L Murugan (Tapah)
76. Puan Teresa Kok Suh Sim (Seputeh)
77. Dato' Sri Doris Sophia Anak Brodi (Sri Aman)
78. Tuan Tan Kok Wai (Cheras)
79. Tuan Ramkarpal Singh A/L Karpal Singh (Bukit Gelugor)
80. Tuan Sivakumar A/L Varatharaju Naidu (Batu Gajah)
81. Dato' Seri Amirudin Bin Shari (Gombak)
82. Datuk Seri Panglima Bung Moktar Bin Radin (Kinabatangan)
83. Dato' Indera Mohd Shahar Bin Abdullah (Paya Besar)
84. Tuan Fong Kui Lun (Bukit Bintang)
85. Datuk Seri Haji Jalaluddin Bin Haji Alias (Jelebu)
86. Dr. Kelvin Yii Lee Wuen (Bandar Kuching)
87. Tuan Chong Chieng Jen (Stampin)
88. Datuk Larry Soon @ Larry Sng Wei Shien (Julau)
89. Datuk Seri Panglima Madius Tangau (Tuaran)
90. Puan Yeo Bee Yin (Puchong)
91. Puan Isnaraissah Munirah Binti Majilis (Kota Belud)
92. Dato' Muhammad Bakhtiar Bin Wan Chik (Balik Pulau)
93. Tuan Hassan Bin Abdul Karim (Pasir Gudang)
94. Tuan Wong Chen (Subang)

95. Dato' Sri Dr. Wee Jeck Seng (Tanjung Piai)
96. Tuan William Leong Jee Keen (Selayang)
97. Datuk Seri Panglima Dr. Gapari Bin Katingan @ Geoffrey Kitingan (Keningau)
98. Datuk Willie Anak Mongin (Puncak Borneo)
99. Dato' Ngeh Koo Ham (Beruas)
100. Puan Wong Shu Qi (Kluang)
101. Puan Vivian Wong Shir Yee (Sandakan)
102. Datuk Hajah Siti Aminah Binti Aching (Beaufort)
103. Tuan Haji Yusuf Bin Abd Wahab (Tanjong Manis)
104. Dato' Henry Sum Agong (Lawas)
105. Datuk Seri Utama Ir. Hasni Bin Mohammad (Simpang Renggam)
106. Tuan Oscar Ling Chai Yew (Sibu)
107. Tuan Mordi Bimol (Mas Gading)
108. Tuan Sim Tze Tzin (Bayan Baru)
109. Tuan Chiew Choon Man (Miri)
110. Dato Anyi Ngau (Baram)
111. Tuan Kesavan A/L Subramaniam (Sungai Siput)
112. Tuan Lim Lip Eng (Kepong)
113. Tuan Sanisvara Nethaji Rayer A/L Rajaji (Jelutong)
114. Tuan Suhaizan Bin Kaiat (Pulai)
115. Tuan Syed Ibrahim Bin Syed Noh (Ledang)
116. Tuan Khoo Poay Tiong (Kota Melaka)
117. Tuan Pang Hok Liong (Labis)
118. Tuan Haji Ahmad Johnie Bin Zawawi (Igan)
119. Tuan Roy Angau Anak Gingkoi (Lubok Antu)
120. Tuan Cha Kee Chin (Rasah)
121. Tuan Prabakaran A/L M. Parameswaran (Batu)
122. Tuan Riduan Bin Rubin (Tenom)
123. Dato' Verdon Bin Bahanda (Kudat)
124. Puan Rodiyah Binti Sapiee (Batang Sadong)
125. Datuk Wetrom Bin Bahanda (Kota Marudu)
126. Dato' Seri Dr. Shahidan Bin Kassim (Arau)
127. Tuan Wan Ahmad Fayhsal Bin Wan Ahmad Kamal (Machang)
128. Tuan Afnan Hamimi Bin Dato' Haji Taib Azamuddin (Alor Setar)
129. Dato' Sri Dr. Haji Ismail Bin Haji Abd. Muttalib (Maran)
130. Tuan Haji Wan Hassan Bin Mohd Ramli (Dungun)
131. Dato' Haji Mohd Suhaimi Bin Abdullah (Langkawi)
132. Tuan Sabri Bin Azit (Jerai)
133. Dr. Hajah Halimah Ali (Kapar)
134. Tuan Shaharizukirnain Bin Abd Kadir (Setiu)
135. Tuan Haji Kamal Bin Ashaari (Kuala Krau)
136. Tuan Haji Bakri Bin Jamaluddin (Tangga Batu)
137. Dr. Siti Mastura Binti Muhammad (Kepala Batas)
138. Kapten Azahari Bin Hasan (Padang Rengas)
139. Dr. Haji Abd Ghani Bin Haji Ahmad (Jerlun)
140. Dato' Haji Abdul Khalib Bin Abdullah (Rompin)
141. Tuan Zakri Bin Hassan (Kangar)
142. Tuan Rushdan Bin Rusmi (Padang Besar)
143. Puan Hajah Salamiah Binti Mohd Nor (Temerloh)
144. Komander Nordin Bin Ahmad Ismail TLDM (B) (Lumut)
145. Tuan Muhammad Ismi Bin Mat Taib (Parit)
146. Tuan Kalam Bin Salan (Sabak Bernam)
147. Tuan Wan Razali Bin Wan Nor (Kuantan)
148. Tuan Jamaludin Bin Yahya (Pasir Salak)
149. Tuan Syed Saddiq Bin Syed Abdul Rahman (Muar)
150. Datuk Iskandar Dzulkarnain Bin Abdul Khalid (Kuala Kangsar)

151. Dato' Syed Abu Hussin Bin Hafiz Syed Abdul Fasal (Bukit Gantang)
152. Kapten Datuk Dr. Zulkafperi Bin Hanapi (B) (Tanjong Karang)
153. Tuan Mohd Azizi Bin Abu Naim (Gua Musang)
154. Tuan Zahari Bin Kechik (Jeli)
155. Dato' Indera Dr. Suhaili Bin Abdul Rahman (Labuan)
156. Datuk Haji Idris Bin Haji Ahmad (Bagan Serai)
157. Dr. Radzi Jidin (Putrajaya)
158. Dato' Seri Dr. Ahmad Samsuri Bin Mokhtar (Kemaman)
159. Dato' Sri Saifuddin Abdullah (Indera Mahkota)
160. Dato' Haji Ahmad Bin Saad @ Yahaya (Pokok Sena)
161. Datuk Muslimin Bin Yahaya (Sungai Besar)
162. Datuk Dr. Haji Ahmad Marzuk Bin Shaary (Pengkalan Chepa)
163. Datuk Wan Saifulruddin Bin Wan Jan (Tasek Gelugor)
164. Dato' Khilir Bin Mohd Nor (Ketereh)
165. Datuk Che Mohamad Zulkifly Bin Jusoh (Besut)
166. Dato' Hajah Mumtaz Binti Md Nawī (Tumpat)
167. Tuan Haji Mohd Misbahul Munir Bin Masduki (Parit Buntar)
168. Dato' Dr Ahmad Yunus Bin Hairī (Kuala Langat)
169. Tuan Zulkifli Bin Ismail (Jasin)
170. Dato' Dr. Haji Alias Bin Razak (Kuala Nerus)
171. Dr. Ahmad Fakhruddin Bin Fakhrurazi (Kuala Kedah)
172. Tuan Fathul Huzir Bin Ayob (Gerik)
173. Tuan Nurul Amin Bin Hamid (Padang Terap)
174. Tuan Roslan Bin Hashim (Kulim Bandar Baharu)
175. Dato' Seri Hamzah Bin Zainudin (Larut)
176. Tan Sri Dato' Haji Mahiaddin Bin Mohd. Yassin (Pagoh)
177. Dato' Sri Tuan Ibhārim Bin Tuan Man (Kubang Kerian)
178. Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee (Beluran)
179. Datuk Seri Takiyuddin Bin Hassan (Kota Bharu)
180. Datuk Wira Hajah Mas Ermieyati Binti Haji Samsudin (Masjid Tanah)
181. Tuan Haji Mohd Syahir Bin Che Sulaiman (Bachok)
182. Dato' Rosol Bin Wahid (Hulu Terengganu)
183. Datuk Ali Anak Biju (Saratok)
184. Dato' Sri Ikmal Hisham Bin Abdul Aziz (Tanah Merah)
185. Datuk Haji Awang Bin Hashim (Pendang)
186. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi Bin Haji Salleh (Pasir Puteh)
187. Datuk Haji Ahmad Amzad Bin Mohamed @ Hashim (Kuala Terengganu)
188. Tuan Haji Abdul Latiff Bin Abdul Rahman (Kuala Krai)
189. Tuan Ahmad Tarmizi Bin Sulaiman (Sik)
190. Tuan Ahmad Fadhli Bin Shaari (Pasir Mas)
191. Tuan Mohd Nazri Bin Abu Hassan (Merbok)
192. Dato' Wira Dr. Ku Abd Rahman Bin Ku Ismail (Kubang Pasu)
193. Tuan Muhammad Fawwaz Bin Mohamad Jan (Permatang Pauh)
194. Dato' Azman Bin Nasrudin (Padang Serai)
195. Tuan Haji Mohd Hasnizan Bin Harun (Hulu Selangor)
196. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam Bin Khirudin (Jerantut)
197. Tuan Haji Muhammad Islahuddin Bin Abas (Mersing)
198. Tuan Hassan Bin Saad (Baling)
199. Dato' Hajah Siti Zailah Binti Mohd. Yusoff (Rantau Panjang)

**Senator Yang Turut Hadir:**

1. Menteri Dalam Negeri, Senator Datuk Seri Saifuddin Nasution Bin Ismail
2. Menteri Pelaburan, Perdagangan Dan Industri, Senator Datuk Seri Utama Tengku Zafrul Bin Tengku Abdul Aziz
3. Menteri Pendidikan Tinggi, Senator Dato' Seri Diraja Dr. Zambry Bin Abd Kadir
4. Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri Dan Kos Sara Hidup, Senator Puan Hajah Fuziah Binti Salleh
5. Timbalan Menteri Perpaduan Negara, Senator Puan Saraswathy A/P Kandasami
6. Timbalan Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Dr. Zulkifli Bin Hasan

**Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir:**

1. Perdana Menteri Dan Menteri Kewangan, Dato' Seri Anwar Bin Ibrahim (Tambun)
2. Timbalan Perdana Menteri Dan Menteri Kemajuan Desa Dan Wilayah, Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid Bin Hamidi (Bagan Datuk)
3. Timbalan Perdana Menteri Dan Menteri Peralihan Tenaga Dan Transformasi Air, Dato' Sri Haji Fadillah Bin Yusof (Petra Jaya)
4. Menteri Pertanian Dan Keterjaminan Makanan, Datuk Seri Haji Mohamad Bin Sabu (Kota Raja)
5. Menteri Pertahanan, Dato' Seri Haji Mohamed Khaled Bin Nordin (Kota Tinggi)
6. Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Tuan Nik Nazmi Bin Nik Ahmad (Setiawangsa)
7. Menteri Perdagangan Dalam Negeri Dan Kos Sara Hidup, Datuk Armizan Bin Mohd Ali (Papar)
8. Menteri Pelancongan, Seni Dan Budaya, Dato' Seri Tiong King Sing (Bintulu)
9. Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan Dan Industri, Tuan Liew Chin Tong (Iskandar Puteri)
10. Timbalan Menteri Sains, Teknologi Dan Inovasi, Dato' Mohammad Yusof Bin Apdal (Lahad Datu)
11. Timbalan Menteri Pertanian Dan Keterjaminan Makanan, Datuk Arthur Joseph Kurup (Pensiangan)
12. Timbalan Menteri Pelancongan, Seni Dan Budaya, Tuan Khairul Firdaus Bin Akbar Khan (Batu Sapi)
13. Timbalan Menteri Belia Dan Sukan, Tuan Adam Adli Bin Abd Halim (Hang Tuah Jaya)
14. Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Datuk Ts. Mustapha Sakmud (Sepanggar)
15. Puan Rodziah Binti Ismail (Ampang)
16. Dato' Seri Hishammuddin Bin Tun Hussein (Sembrong)
17. Tuan Chow Kon Yeow (Batu Kawan)
18. Dato' Seri Haji Aminuddin Bin Harun (Port Dickson)
19. Tan Sri Haji Abdul Hadi Bin Haji Awang (Marang)

**Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir Di Bawah Peraturan Mesyuarat 91:**

1. Menteri Ekonomi, Tuan Mohd Rafizi Bin Ramli (Pandan)
2. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Wilayah Persekutuan), Dr. Zaliha Binti Mustafa (Sekijang)
3. Datuk Andi Muhammad Suryady Bin Bandy (Kalabakan)
4. Tuan Mohd Sany Bin Hamzan (Hulu Langat)
5. Dr. Mohammed Taufiq Bin Johari (Sungai Petani)

**MALAYSIA  
DEWAN RAKYAT  
PARLIMEN KELIMA BELAS  
PENGGAL KETIGA  
MESYUARAT KEDUA  
Rabu, 26 Jun 2024**

**Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi.**

**DOA**

*[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng)  
mempengerusikan Mesyuarat]*

---

**PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN**

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong, Ayer Hitam.

**Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]:** Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua, soalan saya yang pertama.

**1. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]** minta Menteri Kewangan menyatakan pandangan kerajaan terhadap isu kekerapan gangguan perkhidmatan atas talian oleh institusi perbankan ini dan sejauh manakah kesediaan kerajaan untuk mengenakan penalti susulan prestasi perkhidmatan perbankan yang kerap tergendala sehingga menyusahkan para pengguna

**Timbalan Menteri Kewangan [Puan Lim Hui Ying]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Ayer Hitam. Bank Negara Malaysia telah mengambil tindakan segera mengarah— *sorry*, Bank Negara Malaysia (BNM) memandang serius gangguan perkhidmatan perbankan oleh institusi-institusi perbankan yang telah mengakibatkan kesulitan kepada pelanggan. Institusi-institusi perbankan dikehendaki mematuhi keperluan ditetapkan di dalam dokumen dasar mengenai pengurusan risiko dalam teknologi dengan izin, *Risk Management in Technology* (RMiT) yang dikeluarkan oleh Bank Negara Malaysia.

Dokumen dasar tersebut telah menetapkan keperluan pengurusan risiko teknologi oleh institusi-institusi kewangan, termasuk memastikan penyampaian perkhidmatan kewangan dengan cekap dan selamat bagi menjamin keyakinan awam terhadap sistem kewangan.

BNM mempunyai bidang kuasa di bawah Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 untuk mengenakan tindakan

penyeliaan dan penguatkuasaan terhadap institusi-institusi kewangan yang didapati tidak patuh terhadap mana-mana peruntukan dokumen dasar yang relevan seperti kegagalan memastikan sistem-sistem kritikal yang menghadapi masa henti tidak dirancang dengan izin, *unplanned downtime* yang menjejaskan akses perkhidmatan kepada pelanggan supaya tidak melebihi masa henti maksimum yang boleh diterima atau dengan izin, *maximum tolerable downtime*.

Berkenaan insiden-insiden gangguan perkhidmatan atas talian yang berlaku kebelakangan ini, Bank Negara Malaysia telah mengambil tindakan segera mengarahkan institusi-institusi perbankan untuk yang terlibat menentukan punca utama gangguan itu berlaku dan seterusnya menetapkan langkah pembetulan dan pencegahan yang sesuai bagi mengelakkan isu yang sama berulang. Di samping itu, bank juga telah diarahkan untuk berkomunikasi dengan pelanggan yang terjejas, termasuk menjawab segera sebarang aduan dan pertanyaan yang disebabkan oleh gangguan tersebut.

Bank Negara Malaysia turut membuat pemantauan rapi untuk memastikan institusi perbankan yang terlibat memulihkan perkhidmatan perbankan seperti biasa secepat mungkin. Bergantung kepada penilaian ke atas punca utama dan impak gangguan yang dikemukakan, Bank Negara Malaysia akan mengambil tindakan susulan yang sewajarnya seperti yang diperuntukkan di bawah akta-akta berkenaan, termasuklah mengenakan tindakan penyeliaan dan penalti ke atas pelanggaran peruntukan undang-undang di bawah seliaan Bank Negara Malaysia. Bank Negara Malaysia akan terus memantau serta memastikan piawaian penuh dipatuhi seperti yang telah ditetapkan di dalam dokumen dasar tersebut. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ayer Hitam.

**Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]:** Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Saya meneliti jawapan tadi, saya rasa apa yang dilakukan oleh BNM sekadar memantau, tetapi gangguan perkhidmatan atas talian oleh institusi kewangan ini terlalu kerap sangat. CIMB, Maybank, sampai orang beratur nak keluar *car park* pun tak boleh. Soalan saya, adakah sekadar kita minta dia mematuhi? Selalu kita dengar segala kesulitan amatlah dikesali, *sorry for inconvenience cause, stop*. Berapakah kuantiti penalti yang telah dikenakan kepada bank untuk ingatkan? Sebab dia jimat. Kita bergantung pada *e-payment* terlalu kerap. Jadi, tidak ada sebab yang ini masih lagi tak stabil dan mengganggu gugat perniagaan orang lain.

Saya nak bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri, dalam suasana di mana peniaga bergantung sangat pada *e-payment*, adakah pendirian kerajaan ataupun Bank Negara Malaysia menetapkan membuat satu pendirian tegas



bahawa apa yang dipotong melalui *e-payment* itu, seterusnya dibayar kepada penerima, iaitu golongan peniaga. Sebab apa, dia kalau Khamis dengan Jumaat...

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ringkaskan soalan.

**Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]:** Ya. Saya kena terangkan. Dia buat restoran, dia tak boleh terima duit dipotong daripada pembayar, tapi hari Isnin baru dia terima. Jadi, saya rasa dari segi kecairan tunai dia bukan satu keadilan sejagat. Adakah kementerian berpandangan bahawa untung bank ini berbilion ringgit, kenapa tidak kita samakan dan tolak, dia kena pakai kerana mereka kena bayar gaji harian kepada pekerja bagi restoran dan juga — kalau ada *public holiday*, dia tak akan bagi duit itu kepada kita, tapi dah tolak daripada pembayar. Terima kasih.

**Puan Lim Hui Ying:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Yang Berhormat atas kes yang berlaku kebelakangan ini, juga berkenaan dengan berapa hari, berapa lama iaitu bayaran. Untuk saya jawab yang pertama, Bank Negara Malaysia telah mengambil tindakan segera mengarahkan institusi perbankan yang terlibat menentukan punca utama gangguan itu berlaku dan seterusnya menetapkan langkah pembetulan dan pencegahan yang sesuai bagi mengelakkan isu yang sama berulang.

#### ■1010

Di samping itu, institusi perbankan tersebut telah diarahkan untuk berkomunikasi dengan pelanggan yang terjejas termasuk menjawab segera seperti yang saya sebutkan tadi sebarang aduan dan pertanyaan yang disebabkan oleh gangguan tersebut. Berkenaan insiden-insiden gangguan perkhidmatan atas talian, institusi perbankan telah menyelesaikan siasatan dalam mengenal pasti punca utama gangguan yang berlaku dan mengambil langkah pembetulan dan pencegahan segera bagi mengelakkan isu yang sama berulang. Siasatan dan tindakan pembetulan juga telah dipantau rapi oleh Bank Negara.

**Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun [Hulu Selangor]:** [Bangun]

**Puan Lim Hui Ying:** Selepas insiden tersebut berlaku, didapati tiada lagi insiden gangguan perkhidmatan bank yang berlaku untuk tempoh panjang yang boleh menjejaskan akses perkhidmatan kepada pelanggan. Lanjutan daripada insiden tersebut, Bank Negara sedang menilai hasil siasatan terperinci ke atas punca utama dan impak gangguan yang akan mengambil tindakan susulan yang sewajarnya seperti yang diperuntukkan di bawah akta.

Untuk makluman Yang Berhormat, sekiranya Bank Negara mengambil tindakan penguatkuasaan atau *enforcement action* dengan izin terhadap mana-

mana institusi kewangan, Bank Negara akan memaparkan tindakan ini menerusi laman sesawang rasmi di Bank Negara.

Jadi, dari segi pembayaran *e-Payment* itu, *actually it is immediate*. Tetapi bagi yang macam hari perayaan seperti hari minggu, jadi ini kita tengok sebab selagi *transaction* itu diteruskan, dikenal pasti, disahkan, barang itu memang *consider is transaction* telah diuruskan. Jadi, *I think what* Datuk Seri sebut adalah bila, berapa lama *the merchant* akan menerima bayaran itu.

**Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]:** Dia *float* satu hari.

**Puan Lim Hui Ying:** Memang *float* satu hari.

**Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong [Ayer Hitam]:** Kemudian, kalau hari ini hari Rabu, kita akan dapat pada Jumaat. Tapi, kalau Khamis dan Jumaat, Isnin baru dapat.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Yang Berhormat tidak boleh mencelah macam ini.

**Puan Lim Hui Ying:** Okey, kita akan menguruskan ini. Kita akan *check* dan kita akan pastikan selagi kita boleh pendekkan hari *transaction* ini. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Hulu Selangor.

**Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun [Hulu Selangor]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Terima kasih YB Timbalan Menteri. Soalan yang seterusnya untuk soalan tambahan saya. Sejauh manakah gangguan perkhidmatan atas talian ini memberi kesan kepada keselamatan wang simpanan dalam negara dan juga luar negara?

Apakah pendekatan kerajaan dalam menangani kes penipuan kewangan perbankan dalam talian dan tindakan yang diambil sekiranya ada unsur kecuaiian perbankan? Contohnya, dalam tempoh 2020 hingga 2023 dilaporkan lebih 107,000 kes penipuan dalam talian melibatkan kerugian RM3.2 bilion. Terima kasih.

**Puan Lim Hui Ying:** Berkenaan dengan penggubalan akta, untuk makluman Yang Berhormat penggubalan akta yang berkaitan dalam menangani penipuan kewangan sudah di peringkat penggubalan dan usaha ini merangkumi pelbagai agensi dan kementerian. Jadi, buat masa sekarang saya tidak dapat berikan maklumat tentang akta ini. Memang dalam proses peringkat penggubalan. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh, Pasir Puteh.

**Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]:** *Assalamualaikum warahmatullah*. Soalan saya nombor dua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Silakan Menteri.

**2. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Haji Salleh [Pasir Puteh]** minta Menteri Dalam Negeri menyatakan apakah jaminan pelaksanaan Pelan Liberalisasi Visa (PLV) tidak menggugat keselamatan rakyat dan negara sedangkan peningkatan pekerja asing tanpa dokumen telah mencecah enam juta orang pada tahun 2022 (Kajian KRI oleh Nixon) termasuklah mereka yang menyalahgunakan kemudahan tersebut untuk tinggal lebih lama di Malaysia.

**Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih rakan saya dari Pasir Puteh. Ada tiga perkara yang saya nak jelaskan. Yang pertama tentang Pelan Liberalisasi Visa. Yang kedua, apakah dia menggugat keselamatan. Yang ketiga, saya nak minta dalam soalan tambahan nanti, kalau boleh Pasir Puteh sahkan kajian Khazanah Research pada tahun 2022 yang mencecah 6 juta pekerja asing tanpa dokumen. Sebab semakan saya dengan Khazanah Research, dengan COO-nya mendapati bahawa tidak ada kajian itu dibuat tapi ditanya, di-*quote* dalam soalan asal Pasir Puteh. Jadi, bantu saya untuk perbetulkan.

Yang pertama, Pelan Liberalisasi Visa ada lima komponen. Yang pertama, negara yang kita bagi pengecualian visa untuk masuk negara kita selama 30 hari. Senarainya banyak lah ya. Antaranya adalah Bolivia, Belarus, kemudian Chile, kita juga ada Costa Rica, Ecuador dan yang terbaru kita tambah Republik Rakyat China dan India dalam senarai yang panjang. Itu kategori yang pertama.

Mereka boleh datang di sini 30 hari tanpa visa. Pelan Liberalisasi Visa komponen yang kedua ialah kita tambah baik tempoh sah laku visa. Kita panjangkan daripada tiga bulan kepada enam bulan dan tempoh kelayakan pas lawatan sosial kita selaraskan minimum 30 hari. Ini untuk negara seperti Afghanistan, Cameroon, Colombia, Congo, Djibouti, Ivory Coast, Kosovo, Mozambique, Nepal, Nigeria. Di senarainya ada 32 negara.

Komponen yang ketiga adalah kita bagi pemberian *Multiple Entry Visa* bagi tempoh 30 hari. Maksudnya, pelancong atau *travelers* dari negara luar, dia datang ke Malaysia dengan menggunakan *Multiple Entry Visa*. Sepanjang dia berada di Malaysia, dia boleh pergi Thailand, dia boleh pergi Filipina, dia boleh pergi Singapura, kemudian masuk balik. Itu kita panggil *Multiple Entry Visa*. Yang keempat adalah pas graduan.

Ini pun Pelan Liberalisasi Visa. Pelajar luar negara belajar di negara kita, kata lah kursus dia tiga atau empat tahun. Habis kursus tiga atau empat tahun habis belajar, kerajaan bagi dia lagi 12 bulan untuk dia tinggal di sini, tak segera balik. Kalau-kalau dia nak berjalan di negara kita ataupun dia nak cari peluang pekerjaan

ataupun dia nak buat *internship*. Okey, kita bagi kepada Australia, pelajar New Zealand, Brunei, Singapura, Korea Selatan. 25 negara.

Komponen yang kelima adalah Pelan Liberalisasi Visa ini adalah kita bagi visa transit umrah tujuh hari melalui agensi pengendali umrah yang berdaftar di bawah MOTAC. Jadi, permohonan ini terbuka dengan harapan kita nak jadikan Malaysia ini sebagai hab umrah. Sebab Kerajaan Saudi dia datang jumpa Perdana Menteri, dia kata adakah Malaysia bersetuju untuk menjadikan Kuala Lumpur ini atau pintu keluar kita ini sebagai hab haji dan umrah.

Sekarang dah ada dah Makkah Route. Jadi ini satu peluang. Jadi kita pun bagi visa transit umrah. Maknanya, kalau orang Thailand, orang Filipina, orang Indonesia nak pergi ke Tanah Suci Mekah dalam program umrah, boleh guna tempat kita. Baik, apakah kita *mitigate*. Sementara kita nak orang ramai masuk...

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ringkaskan jawapan.

**Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail:** Dalam negara kita, ada tak unsur penilaian keselamatan. Jawapannya ada. Ya sebab itu langkah yang kita ambil Ahli Yang Berhormat adalah sementara kita nak orang masuk, kita tidak akan *compromise* isu keselamatan. Misalnya, kalau dia masuk kita wajibkan sekarang ini dia kena isi *Malaysia Digital Arrival Card*. Itu wajib.

Daripada situ kita tahu dia tinggal di mana, alamat dia di mana dan kalau jika berlaku umpamanya dia terlebih tinggal, kita akan segera cari dia di tempat itu. Kita akan ketatkan kawalan dan pemeriksaan pintu masuk. Ini kerja PDRM, *Malaysian Checkpoints and Border Agency* agensi baharu kita, peranan imigresen, peranan RELA dan APMM.

Kita juga kenal pasti di negara kita ini 224 lokasi *hotspot* pihak warga asing ini berada. Kita dah profil benda ini dah lama kita kendalikan, puluhan tahun. Jadi, kita ada keupayaan untuk profil kawasan-kawasan *hotspot* yang ramai diduduki oleh warga asing. Jadi, ini menjawab soalan asal Ahli Yang Berhormat, dari segi apa maksud Pelan Liberalisasi Visa dan bagaimana langkah kerajaan untuk *mitigate* kalau ada potensi ancaman keselamatan.

Sambil saya minta Yang Berhormat bantu saya enam juta yang disebut dalam soalan asal dengan memetik *under* kementerian, migran ini. Dengan memetik Khazanah Research Institute 2022 dengan memetik nama Nixon. Sebab semakan saya dengan Khazanah, tak wujud pun nama Nixon. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Pasir Puteh.

**Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]:** Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang memberi jawapan yang sangat baik. Apa pun,

suka saya ingin bangkitkan isu yang membabitkan warga asing yang berada di dalam negara kita, memang isu ini sekian lama. Saya tidak nafikan isu ini sekian lama daripada beberapa orang Perdana Menteri.

#### ■1020

Cuma dalam tempoh kerajaan yang ada sekarang ini, sejauh mana tindakan dan pelan yang diambil kepada penduduk-penduduk haram ataupun mereka yang tidak memiliki dokumen dalam negara kita supaya negara kita ini terselamat kerana kadang-kadang kalau kita buat satu *check* yang tidak ada dokumen ini, dia *business* pun, dia duduk di lorong-lorong, ada yang baiki telefon, ada yang macam-macam. Mereka ini bukan warganegara. Sekian, terima kasih.

**Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail:** Terima kasih Pasir Puteh. Ada dua perkara sekurang-kurangnya yang sedang kita laksanakan. Pertama adalah, kita ada jadual serbuan berkala terhadap *hotspot* yang ramai diduduki oleh warga asing. Apabila serbuan dibuat, kita akan periksa ada dokumen atau tidak. Kita akan tengok kalau dia ada dokumen, dia terlebih tinggal atau tidak, atau kalau dia ada dokumen iaitu dia ada pas kerja, pas lawatan kerja, disalahgunakan atau tidak pas itu. Jadi, tiga kategori ini kita akan semak sebab itu berkaitan dengan Akta Imigresen.

Baik, sebagai contoh sehingga saat ini, daripada Januari sampai sekarang saya sedang menjawab ini, kita telah pun menjalankan operasi di kawasan-kawasan *hotspot* ini dan daripada operasi yang dijalankan maka kita asingkan, kita ada 7,975 operasi dan kita sudah periksa 76,477 warga asing dan kita dapati daripada 76,477 yang tidak ada dokumen langsung, sah dalam kategori yang Pasir Puteh sebut tadi 20,207. Ini kita bawa ke depot imigresen. Kita hubungi kedutaan, kita minta dia keluarkan *travel document* dan kita hantar balik.

Hari ini depot imigresen kita ada 19 tetapi kapasiti sekarang ada 13,000. Jadi bermaksud *undercapacity*. Walaupun kita tangkap setakat sekarang ini sehingga 20,000 tetapi kita hantar balik dengan kerjasama kedutaan, yang pertama. Bukan sahaja mereka, kita juga tahan majikan. Mereka tidak akan masuk kalau majikan tidak gajikan mereka. Majikan gajikan ikut undang-undang tidak ada masalah tetapi bawa masuk curi-curi tanpa dokumen, 456 majikan juga kita tahan.

Ikhtiar kita yang kedua adalah kita minta dia serah diri. Kita panggil program Program Repatriasi, penghantaran pulang. Sila lapor kepada Jabatan Imigresen, kemudian kita kenakan kompaun di bawah perkara 15(1)(c) Akta 155 atau Akta Imigresen. Perkara 15(4) akta yang sama, ini tentang kompaun atau denda atau penjara. Apabila kita minta dia serah diri...

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ringkaskan jawapan, masa sudah tamat.

**Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail:** ...Sehingga sekarang, 79,231 serah diri dan daripada 79,000 itu 68,900 kita hantar balik. Sebelum hantar balik, kita minta dia bayar kompaun dan kita kutip kompaun hampir RM40,000 dan empat negara paling ramai serah diri rakyat dia Indonesia, Bangladesh, India, Pakistan. Itu dua ikhtiar kita, kita minta dia serah diri, kita minta dia bayar kompaun, kita hantar.

Satu lagi kita buat serbuan, kita semak, tidak ada dokumen kita letak di depot Imigresen kedutaan dia, siapkan *travel document* dan kita hantar balik. Usaha ini mesti usaha yang berterusan, tidak boleh bermusim. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [ Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Bukit Bintang.

**Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan. Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, sejak Pelan Liberalisasi Visa dilaksanakan, bagaimanakah sambutan kemasukan pelancong asing sehingga sekarang dan berapakah jumlah yang dikesan menyalahi PLV ini dan apakah bentuk tindakan yang akan diambil ke atas mereka? Terima kasih.

**Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail:** Baik, Pelan Liberalisasi Visa yang kita buat yang saya bacakan negara-negara yang tadi cuma tambahannya adalah India dan China. Baik, isunya begini ya. Kita profil kan dengan MOTAC, MOTAC bagi tahu di negara Asia Tenggara paling ramai pelancong yang datang ke negara kita ialah dari Singapura, nombor dua dari Thailand. Kalau di luar dari ASEAN, nombor satu China, nombor dua India tetapi sebelum itu dia ada sekatan visa.

Jadi sekarang ini kita longgarkan dan apa impak dia, sementara negara lain masuk daripada 1 Januari 2023 sehinggalah April tahun ini, jumlah pelancong yang masuk yang kita rekod di Jabatan Imigresen adalah 40 juta. 1 Januari 2023 sehingga April tahun ini 40 juta. Daripada situ Tuan Yang di-Pertua, 30 juta masuk melalui Johor dan KLIA, 30 juta. Baik, apabila kita longgarkan 30 hari pelancong China dan India, dia boleh masuk dengan visa kelonggaran 30 hari, China masuk sehingga 15 Jun itu adalah 960,000, 1 Januari ini sebab kita buat pelan untuk China dan India ini pada Disember, jadi kita ada data Januari, 960 juta.

Manakala India 443,000. *Sorry* 950,000, minta maaf, saya tarik ya, 950,000. Manakala India 443,000. Jadi apabila mereka datang, MOTAC akan uruskan soal ke mana dia hendak pergi, banyak mana dia belanja dan itu adalah urusan bersama dalam konteks ini, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Tuan Haji Onn bin Abu Bakar, Batu Pahat.

**3. Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]** minta Menteri Pendidikan menyatakan status kemajuan pembinaan terkini 26 buah sekolah yang telah dijanjikan dibina dalam peruntukan tahun 2024.

**Timbalan Menteri Pendidikan [Tuan Wong Kah Woh]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih soalan daripada Yang Berhormat Batu Pahat. Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pendidikan Malaysia sentiasa komited dalam menyediakan infrastruktur dan kemudahan pendidikan yang selesa dan kondusif.

Dalam *Ruling Plan* Keempat 2024, RMKe-12 dan seperti yang diumumkan dalam Belanjawan tahun 2024. KPM telah diluluskan pembinaan baharu 26 buah sekolah di seluruh negara dengan kos keseluruhan berjumlah RM2.55 bilion dan negeri-negeri yang terbabit termasuk Pulau Pinang, Kedah, Johor, Pahang, Selangor, Sabah, Kelantan, Sarawak dan Negeri Sembilan serta Kuala Lumpur. Jumlahnya 26 buah sekolah baharu dan kesemua projek sekolah baru ini dilaksanakan oleh Jabatan Kerja Raya (JKR) secara reka dan bina.

Semua projek ini perlu melalui makmal pengurusan nilai sebelum diteruskan dengan pelantikan kontraktor. Setakat ini, iaitu pada tahun pertama selepas projek diumumkan kerja-kerja awalan yang telah dilaksanakan melibatkan pelan ukur dan siasatan tanah dan di peringkat KPM berkenaan dengan penetapan skop dan juga kos telah pun juga KPM muktamadkan di peringkat KPM. Itu merupakan status terkini untuk kesemua sekolah tersebut, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Batu Pahat.

**Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]:** Terima kasih jawapan Timbalan Menteri. Soalan tambahan saya ialah bolehkah Timbalan Menteri nyatakan antara punca kelewatan pembinaan sekolah yang berlaku dan berapa jumlah sekolah yang gagal disiapkan di seluruh negara dan di negeri mana? Terima kasih.

**Tuan Wong Kah Woh:** Terima kasih Yang Berhormat Batu Pahat. Daripada 26 buah sekolah ini, seperti yang saya nyatakan tadi, ia sememangnya masih dalam peringkat pra bina, masa tujuh bulan selepas pengumuman oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri dalam Belanjawan 2024. Walau bagaimanapun, untuk projek-projek yang lain daripada rekod yang saya ada, kita terdapat 600 projek di peringkat pembinaan. Pembinaan ini bermaksud pembinaan sama ada sekolah baru ataupun bangunan tambahan ataupun bangunan gantian. Sejumlahnya 600 dan yang mana 159 dilaksanakan oleh KPM dan 441 dilaksanakan oleh JKR.

#### ■1030

Yang mana, sekiranya kita berbincang berkenaan dengan sekolah yang gagal disiapkan, kita ada 38 projek yang dikategorikan sebagai projek sakit, iaitu kemajuan

fizikal adalah kelewatan lebih daripada 20 peratus atau dua bulan (60 hari) dan yang mana kontraktor tidak berupaya untuk memperbaiki prestasi.

Berkenaan dengan punca-punca, kita ada banyak, yang mana ia termasuk, nombor satu, prestasi kontraktor yang terbabit. Nombor dua, juga ada faktor-faktor yang lain seperti tahap ketidaksediaan tapak yang terbabit ataupun terdapat *squatter*, dengan izin, pendudukan atau pencerobohan ataupun ada kes-kes yang melibatkan pindaan reka bentuk dan juga pematuhan syarat utiliti dan syarat-syarat yang ditetapkan oleh PBT masing-masing. Itu merupakan antara faktor yang pihak KPM kenal pasti dalam isu-isu terbabit. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Lumut.

**Komander Nordin bin Ahmad Ismail TLDM (B) [Lumut]:** Terima kasih, Puan Yang di-Pertua. Soalan saya. Adakah kementerian telah mengkaji mekanisme khusus bagi pemantauan pembinaan sekolah baharu supaya dapat mengenal pasti kelemahan dari peringkat perancangan, pra pelaksanaan hingga akhir pelaksanaan projek? Misalnya, proses pemuktamadan tanah di tapak projek bagi mengurangkan risiko kelewatan pelaksanaan projek pembinaan sekolah tersebut dengan mengambil langkah-langkah intervensi yang sewajarnya.

Saya ada kes di Pulau Pangkor, satu projek di sekolah jenis kebangsaan Tamil, contohnya. Projek 2021. Hingga kini, kontraktor telah ditamatkan tetapi yang menjadi tanda tanya, pembayaran kewangan telah dibuat 44 *percent*. Status fizikal projek 25 *percent*. *Payment* telah dibuat lebih daripada status projek. Ini kita tak mahu ada yang menjadi 'lembu kenyang'. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Yang Berhormat lain, sila tutup *mic*.

**Tuan Wong Kah Woh:** Ya, sebab saya nak buka *mic*, nanti tak dapat jawab pula. Terima kasih saya ucapkan kepada Puan Yang di-Pertua dan terima kasih atas soalan tambahan daripada Yang Berhormat Lumut.

Sememangnya dari segi pemantauan prestasi oleh kontraktor, sekiranya projek itu melibatkan projek yang dilaksanakan oleh sama ada JKR ataupun KPM, proses pemantauan selalu diadakan. Contohnya, untuk JKR, setiap bulan untuk projek-projek yang terbabit, kita ada mesyuarat berkala dengan JKR bersama-sama dengan KPM secara bulanan. Itu untuk secara keseluruhan.

Secara spesifik, katakan ada isu-isu yang berbangkit berkenaan dengan projek lewat ataupun projek sakit, mesyuarat Jawatankuasa Tindakan Pembangunan yang dipengerusikan oleh KSU Kementerian Pendidikan Malaysia turut bertanggungjawab untuk membuat pemantauan masing-masing.



Apabila kita berbincang berkenaan dengan isu tapak untuk 26 buah sekolah yang saya nyatakan tadi, kesemua tapak sekolah itu adalah didaftarkan di bawah tanah milik Pesuruhjaya Tanah Persekutuan. Pemilikan tak ada masalah. Cuma, dari segi situasi fizikal tanah, sekarang pihak JKR sedang dalam usaha pra pembinaan dan juga dalam usaha siasatan.

Berkenaan dengan pembinaan sekolah SJKT yang dimaksudkan oleh Yang Berhormat tadi, saya akan dapatkan maklumat lanjut dan saya akan serah kepada Yang Berhormat selepas ini. Terima kasih, Yang Berhormat.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Yang Berhormat Datuk Muslimin bin Yahaya, Sungai Besar.

**4. Datuk Muslimin bin Yahaya [Sungai Besar]** minta Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi menyatakan apakah inisiatif proaktif kementerian dalam usaha membantu golongan usahawan kecil terutama dalam kalangan B40 dan usahawan belia di kawasan pedalaman dan luar bandar Sabah dan Sarawak.

**Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi [Datuk Ewon Benedick]:** Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi melalui agensi-agensinya sentiasa komited dalam melaksanakan pelbagai program yang bersifat inklusif kepada semua usahawan dan koperasi di seluruh negara dan, terkait ini, soalan yang dibangkitkan di Sabah dan Sarawak.

Pada tahun 2023 sahaja, kementerian ini melalui agensi-agensinya telah menyalurkan pembiayaan berjumlah RM953.9 juta di Sabah dan sebanyak RM731.2 juta di Sarawak. Dalam hubungan ini, bagi meningkatkan keberdayaan usahawan khususnya golongan B40 dan usahawan muda di kawasan pedalaman dan luar bandar di Sabah dan Sarawak, antara program-program khusus yang telah dilaksanakan oleh kementerian ini dan agensi-agensi adalah seperti berikut.

Pertama, Program Peningkatan Enterpris Bumiputera (BEEP) Plus Sabah dan Sarawak yang dilaksanakan oleh SME Corp yang disediakan khusus untuk usahawan Bumiputera Sabah dan Sarawak. Sejak dilaksanakan bermula September 2023 sehingga 31 Mei 2024, sejumlah 112 usahawan mikro di Sabah dan Sarawak telah diluluskan geran berjumlah RM9.4 juta.

Kedua, bagi tempoh 2021 hingga 31 Mei 2024, SME Corp juga telah melaksanakan Program Tunas Usahawan Belia Bumiputera, ataupun ringkasnya TUBE, di Sabah dan Sarawak yang memberi manfaat kepada seramai 1,171 orang usahawan belia dengan geran berjumlah RM17.1 juta. Selain daripada itu, di bawah program BizME yang turut dilaksanakan oleh SME Corp di Sabah telah memberi

manfaat kepada 977 orang usahawan B40 melibatkan peruntukan sebanyak RM1.64 juta, manakala di Sarawak telah memberi manfaat kepada 372 orang usahawan B40 dengan jumlah peruntukan sebanyak RM1.01 juta.

Ketiga, Skim Pembiayaan Usahawan Tamu di bawah TEKUN Nasional telah memberi manfaat kepada seramai 505 orang penjaja dan peniaga kecil di Sabah dan Sarawak dengan nilai pembiayaan sebanyak RM2.2 juta. Bagi usahawan muda pula, pada tahun 2023 sahaja, TEKUN Nasional telah menyalurkan pembiayaan berjumlah RM1.039 juta kepada 75 orang usahawan belia di Sabah dan Sarawak di bawah Skim Pembiayaan Usahawan Belia.

Keempat, Skim Pembiayaan Ikhtiar i-Muda oleh Amanah Ikhtiar Malaysia telah memberi manfaat kepada seramai 9,894 orang usahawan muda di Sabah dan Sarawak dengan nilai pembiayaan sebanyak RM55.4 juta bagi tempoh Januari hingga Mei 2024.

Kelima, Institut Keusahawanan Negara (INSKEN) telah membuka pejabat cawangan di Sabah pada 25 Mei 2023 dan di Sarawak pada 1 Oktober 2023. Sejak itu, INSKEN telah melaksanakan 52 program melibatkan seramai 1,773 orang usahawan di Sabah dan Sarawak.

Keenam, program i-TEKAD oleh SME Bank di Sabah dan Sarawak telah memberi manfaat kepada seramai 60 orang usahawan B40 dengan geran peruntukan sebanyak RM300,000. Manakala di bawah Program i-TEKAD Bank Rakyat pula, sebanyak RM345,000 telah disalurkan kepada 69 orang usahawan B40 di Sabah dan Sarawak.

Ketujuh, Program Latihan Intensif Dalam Talian bagi Usahawan Generasi Baharu (N-GENE), Program Latihan Kerjaya dan Keusahawanan bagi Graduan TVET (GRACE), Program Usahawan Perantis (SPACE) di bawah PROTEGE yang telah memberi manfaat kepada seramai 48 usahawan graduan di Sabah dan Sarawak pada tahun 2023.

Ketujuh, bagi menyediakan platform pengkomersialan dan pemasaran menerusi pameran dan jualan produk kepada usahawan tempatan melalui *showcase* Satu Daerah, Satu Industri di Sabah dan Sarawak, selain penganjuran Karnival Hari Penjaja dan Peniaga Kecil peringkat kebangsaan yang dilaksanakan di Sabah pada bulan Disember tahun lepas.

KUSKOP juga telah memulakan projek Tamu Desa yang bertujuan untuk membina dan menaik taraf kemudahan ruang niaga dan infrastruktur keusahawanan di luar bandar di Sabah dan Sarawak pada tahun 2024 ini dengan melibatkan peruntukan berjumlah RM9 juta bagi fasa pertama yang merangkumi kerja-kerja bina

baharu dan juga naik taraf. Sebanyak 36 tapak Tamu Desa di Sabah dan sebanyak 13 Tamu Desa di Sarawak dalam pelaksanaan fasa pertama ini. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Sungai Besar.

**Datuk Muslimin bin Yahaya [Sungai Besar]:** Okey, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Menteri atas jawapan yang saya kira sangat tuntas, dan tahniah kerana memberi perhatian kepada Sabah dan Sarawak dari segi membina bangsa usahawan di Sabah dan Sarawak.

Cuma, sedikit persoalan. Saya tahu tadi banyak diceritakan agensi-agensi turun ke Sabah dan Sarawak. Cuma, kita nak tahu, adakah agensi-agensi di bawah KUSKOP ini memberi perhatian kepada golongan belia? Terutamanya dalam perkara berkaitan dengan pendidikan keusahawanan kepada mereka, sambil kita menawarkan pembiayaan mudah lulus berbeza dengan kawasan-kawasan di Semenanjung. Maksudnya, dilonggarkan syarat bagi memperbanyakkan lagi usahawan-usahawan rumah panjang ini berada dalam sektor masing-masing ataupun memasarkan produk tradisional mereka kepada masyarakat umum. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

■1040

**Datuk Ewon Benedick:** Terima kasih Yang Berhormat. Sebab itu saya nyatakan tadi, kita telah membuka pejabat cawangan Institut Keusahawanan Negara (INSKEN) di Sabah pada 25 Mei 2023 dan seterusnya, di Sarawak pada 1 Oktober 2023 dan ini bertujuan untuk membolehkan lebih banyak program-program bimbingan keusahawanan yang dianjurkan oleh INSKEN itu dapat dipanjangkan ke Sabah dan Sarawak, termasuklah kepada golongan belia di luar bandar dan saya dapati penyertaan itu sangat-sangat memberangsangkan. Sudah tentu kita berhasrat untuk pembukaannya, membantu dari segi pembiayaan dan mengambil kira cadangan. Antara lain mempertimbangkan kriteria-kriteria itu dapat dilonggarkan.

Sudah tentu ini menjadi penelitian di bawah kementerian tetapi kita juga mahu usahawan luar bandar di Sabah dan Sarawak. Usahawan belia ini juga boleh bersaing dengan usahawan-usahawan di sini. Sebab itu ada kriteria-kriteria yang telah kita wujudkan supaya persaingan itu dapat kita bentuk. Dalam masa yang sama, kita juga melanjutkan, meneruskan Program *Showcase* Satu Daerah, Satu Industri bagi membolehkan usahawan-usahawan di luar bandar, termasuk belia-belia ini mengambil peluang daripada program ini untuk memperkenalkan, membangunkan produk istimewa di kampung mereka masing-masing. Ini juga telah diluluskan oleh Kabinet, hala tuju SDSI yang baru ini supaya penyertaan belia itu boleh dilihat lebih baik dalam hala tuju yang baru ini. Terima kasih.

**Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]:** [Bangun]

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** *[Bangun]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Sri Aman.

**Dato' Sri Doris Sophia anak Brodie [Sri Aman]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Terima kasih juga kepada Sungai Besar kerana telah membangkitkan soalan utama berkenaan dengan isu ini, terutamanya berkait dengan Sarawak dan Sabahlah. Yang Berhormat Menteri, saya agak tertarik dengan jawapan Menteri, terutamanya usaha kementerian dalam membantu usahawan golongan B40 dan belialah. Terutama sekali, mereka yang duduk di pedalaman. Cuma, seperkara lagi yang saya ingin tahu dan mungkin pihak Menteri boleh menjawab iaitu adakah atau bagaimanakah kementerian boleh turut membantu usahawan kecil, terutamanya mereka yang di kalangan B40 dan belia yang dari kawasan pedalaman Sarawak dan Sabah mendapat akses kepada pasaran eksport dan peluang perdagangan antarabangsa? Sekian, terima kasih.

**Datuk Ewon Benedick:** Terima kasih Yang Berhormat Sri Aman. Sudah tentu untuk membawa produk-produk ke pasaran antarabangsa kita mempunyai program sedia ada seperti di bawah kementerian, termasuk di bawah agensi kita seperti SME Corp dan SME Bank. Bagaimanapun untuk membawa usahawan ini ke luar negara, kita perlu pastikan mereka ini yang kita panggil '*export ready*' produknya dan perkhidmatannya. Kalau tidak bersedia, maka kita kena bantu bangunkan dulu kualitinya, produk dan perkhidmatannya dulu. Sebab itu kita bermula dengan membawa agensi yang berkaitan. Institut keusahawanan misalnya, untuk usahawan dan institut koperasi misalnya, untuk produk perkhidmatan yang dibangunkan oleh koperasi.

Selepas itu, bila sudah bersedia, kita boleh dan sememangnya saya ingin melihat penyertaan usahawan muda, usahawan belia, usahawan dari luar bandar Sabah dan Sarawak itu juga membawa produk dan perkhidmatan mereka ke luar negara, ke pasaran antarabangsa. Tetapi pokoknya mesti *export ready* dan kita ada tanggungjawab bangunkan dahulu kualitinya dan sebagainya dalam negara terlebih dahulu. Terima kasih.

**Datuk Jonathan bin Yasin [Ranau]:** Boleh tak soalan tambahan kedua?

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh, Bukit Gelugor.

**Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]:** Terima kasih Yang di-Pertua. Soalan saya nombor lima.

**5. Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]** minta Menteri Pendidikan Tinggi menyatakan sama ada kerajaan bercadang untuk membenarkan bukan bumiputera menuntut di UiTM dengan meminda Akta UiTM 1976. Sekiranya tidak, nyatakan alasan-alasannya.

**Menteri Pendidikan Tinggi [Dato' Seri Diraja Dr. Zambry bin Abd Kadir]:**

Puan Yang di-Pertua, saya mohon untuk soalan ini dijawab sekali dengan soalan daripada Yang Berhormat Hulu Selangor pada 15 Julai 2024, disebabkan kedua-dua soalan menyentuh konteks yang sama.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Silakan.

**Dato' Seri Diraja Dr. Zambry bin Abd Kadir:** Pada dasarnya, Universiti Teknologi MARA (UiTM) merupakan sebuah universiti awam yang ditubuhkan mengikut peruntukan Perkara 153 - Perlembagaan Persekutuan, seperti yang termaktub dalam seksyen 1A, Akta UiTM 1976 (Akta 173) yang berbunyi, 'Penubuhan universiti menurut Perkara 153 - Perlembagaan Persekutuan 1A, Universiti Teknologi MARA ditubuhkan menurut dan mengikut peruntukan Perkara 153 - Perlembagaan Persekutuan'.

Perkara 153 - Perlembagaan Persekutuan ini merangkumi kuasa Yang di-Pertuan Agong dalam membuat penetapan kuota bagi kaum Melayu, anak negeri Sabah dan Sarawak yang merupakan asas kepada agenda bumiputera bagi pengambilan pelajar UiTM. Dalam masa yang sama, penubuhan UiTM adalah sebagai respons terhadap kekurangan golongan profesional yang terlatih, terutama dalam kalangan kaum bumiputera di Malaysia yang rata-ratanya terlibat dalam sektor pekerjaan tidak mahir pada ketika itu.

Dengan tertubuhnya UiTM, lebih ramai anak-anak bumiputera memperoleh peluang menyambung pengajian dan dilatih untuk mengisi pelbagai jenis jawatan, sama ada dalam sektor awam mahupun dalam sektor industri sebagai keperluan dalam meningkatkan kualiti hidup serta mengubah nasib mereka di Malaysia. Termasuk dalam sektor pekerjaan yang berstatus profesional seperti doktor, akauntan, peguam, jurutera dan lain-lain.

Puan Yang di-Pertua, laporan daripada Kongres Ekonomi Bumiputera pada tahun 2024 oleh Kementerian Ekonomi, menunjukkan masih terdapat jurang ekonomi melibatkan bumiputera dari segi purata pendapatan bulanan, pegangan ekuiti korporat, kadar kemiskinan, pengeluaran tenaga kerja mahir serta kelayakan profesional. Malah, kadar miskin mutlak dalam kalangan bumiputera masih memerlukan usaha secara berterusan untuk diperbaiki.

Oleh yang demikian, pengekalan dasar UiTM untuk kaum Melayu, Orang Asli dan anak negeri Sabah dan Sarawak ini masih diperlukan dalam usaha untuk

merealisasikan hasrat kerajaan merapatkan jurang antara kaum, terutamanya apabila melibatkan aspek sosial ekonomi. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Bukit Gelugor.

**Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]:** Terima kasih pihak Menteri atas jawapan tersebut. Soalan saya ini ditanya oleh kerana baru-baru ini terdapat beberapa berita yang menyatakan bahawa terdapatnya, dengan izin Puan Yang di-Pertua, *acute shortage of cardiothoracic postgraduate courses* di Malaysia. Memandangkan keadaan tersebut– memandangkan UiTM menawarkan kursus tersebut, adakah– saya telah pun menerima ataupun meneliti jawapan pihak Menteri tadi.

Memandangkan jawapan tersebut dan memandangkan *acute shortage* tersebut, seperti mana yang diiktirafkan dan disahkan oleh *Malaysian Medical Association* (MMA) sendiri, adakah kerajaan bercadang untuk membolehkan institusi-institusi lain menawarkan kursus ini supaya kaum bukan bumiputera pun boleh menuntut kursus ini, supaya *acute shortage* itu dapat diatasi, yang boleh memanfaatkan negara di masa depan? Terima kasih.

**Dato' Seri Diraja Dr. Zambry bin Abd Kadir:** Saya tidak nafikan bahawa isu berkaitan dengan kekurangan pakar dalam bidang *cardiothoracic* baru-baru ini telah mencetuskan sedikit kontroversi melibatkan institusi UiTM. Tetapi ingin saya jelaskan di sini bahawa pada asalnya, kursus ini sebenarnya menggunakan Pusat Perubatan UMMC, bersama Hospital Pulau Pinang, Hospital Serdang, Institut Jantung Negara dan Pusat Jantung Sarawak sebagai pusat latihan.

#### ■1050

Apa yang berlaku ialah ada sedikit kekeliruan interpretasi yang dilakukan oleh MMC. Oleh yang demikian, kita telah berusaha untuk mencari pendekatan yang terbaik bagi menyelesaikan masalah khusus kepada empat tenaga pakar yang telah pun tamat melalui *parallel pathway* atau FRCS, Edinburgh. Di sinilah yang menimbulkan sedikit salah faham kursus ini yang dikatakan hanya terdapat di UiTM.

Walau bagaimanapun, di peringkat kementerian kita cuba mencari pendekatan yang terbaik bagaimana kita hendak selesaikan masalah itu. Lantaran itu, satu perbincangan telah pun diadakan sebenarnya dengan pihak Universiti Malaya melalui UMMC dan mereka di waktu itu sedang merancang memperkenalkan kursus itu juga di UM. Jadi, *insya-Allah* dalam tempoh yang terdekat ini, isu-isu seperti ini akan kita selesaikan pada kadar yang segera. Kita jangkakan pada bulan Oktober nanti isu kursus yang berkaitan dengan kardiorasik ini akan dapat diselesaikan.

Maknanya ada laluan-laluan lain selain daripada UiTM, ada juga di universiti-universiti yang lain yang akan menawarkannya. Jadi, pada Oktober nanti kita jangkakan UM akan menawarkan kursus ini bagi membolehkan mereka yang hendak mengikut kursus-kursus pakar ini dapat juga berada di sana dan kemudiannya akan diikuti juga dengan universiti-universiti yang lain. Terima kasih.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Pertama, saya ucap terima kasih. Dua soalan saya telah dijawab dengan hebat dan dahsyat. Ini jawapan yang kita kehendaki daripada seorang Menteri, bukan kerajaan ya. Menteri ini bagus. *[Dewan ketawa]* Pertamanya mempertahankan Akta UiTM 1976 dan juga Perlembagaan 153.

Keduanya, bahawa peluang ini juga boleh dibuat dengan universiti-universiti lain. Persoalan saya, soalan ini tidak wajar ditanya sebab kita tanya soalan ini ialah untuk meminda Akta UiTM 1976, padahal kita ada ruang lain untuk membolehkan kita unjurkan kursus kardiotorasik ini ataupun *cardiothorac* yang disebut oleh Raja Amin Raja Mokhtar, kita boleh buat. Kita tidak perlu tanya soalan untuk meminda satu akta yang sedang...

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Arau, apa soalan. Arau.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** ...Yang dibuat khusus untuk memperolehi supaya bumiputera hidup bersama dalam bidang keilmuan. Jadi saya ucap terima kasih. Saya minta Yang Berhormat soalan yang berbentuk Malaysian Malaysia, kesamarataan ini tidak wajar ditanya. Sebab apa, patutnya kita tanya apakah universiti lain dibenarkan untuk melaksanakan program ini. Saya ucapkan terima kasih Menteri dan saya minta Menteri akan terus mempertahankan Akta 1976 dan juga Perlembagaan 153. Terima kasih.

**Dato' Seri Diraja Dr. Zambry bin Abd Kadir:** Tuan Yang di-Pertua, jawapan saya sebentar tadi menjelaskan pendirian kerajaan. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Tuan Roslan bin Hashim, Kulim Bandar Baharu.

**Tuan Roslan bin Hashim [Kulim-Bandar Baharu]:** Baik, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 6.

**6. Tuan Roslan bin Hashim [Kulim Bandar Baharu]** minta Menteri Pendidikan menyatakan apakah tindakan KPM bagi mengatasi isu 10,160 daripada 383,685 calon SPM 2023 tidak hadir menduduki peperiksaan. Isu yang semakin serius ini.

**Timbalan Menteri Pendidikan [Tuan Wong Kah Woh]:** Terima kasih, Puan Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Kulim Bandar Baharu. Puan Yang

di-Pertua, saya ingin memohon izin untuk menjawab pertanyaan ini bersekali dengan sembilan pertanyaan yang lain oleh Yang Berhormat Kangar, Yang Berhormat Libaran, Yang Berhormat Sabak Bernam bertarikh 26 Jun 2024, Yang Berhormat Padang Serai, Yang Berhormat Ayer Hitam bertarikh 2 Julai 2024, Yang Berhormat Bukit Bintang, Yang Berhormat Batang Sadong, Yang Berhormat Jelebu bertarikh 9 Julai 2024 dan Yang Berhormat Balik Pulau bertarikh 18 Julai 2024 dalam Aturan Urusan Mesyuarat Kedua kali ini.

Kementerian Pendidikan Malaysia komited menangani isu ketidakhadiran murid dalam Sijil Pelajaran Malaysia (SPM). Bagi peperiksaan SPM tahun 2023, seramai 383,685 orang calon baharu berdaftar sekurang-kurangnya enam mata pelajaran dan daripada jumlah tersebut seramai 10,160 orang ataupun 2.6 peratus daripada jumlah calon, tidak hadir menduduki peperiksaan dan angka ini berbanding dengan tahun 2022 14,858 orang bersamaan dengan 3.8 peratus daripada jumlah calon pada tahun 2022. Dengan kata lain, angka pada tahun ini menunjukkan satu penurunan sebanyak 4,698 orang atau 1.2 peratus. Daripada 3.8 peratus turun kepada 2.6 peratus.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, daripada 10,160 orang calon yang tidak hadir menduduki peperiksaan SPM tahun ini, tahun 2023 seramai 8,676 merupakan calon sekolah KPM, 1,263 calon persendirian dan baki 221 orang calon lain termasuk calon di sekolah bawah agensi kerajaan, sekolah menengah agama negeri, sekolah menengah agama rakyat dan sekolah swasta. So, maksudnya untuk sekolah KPM seramai 8,676.

Berdasarkan analisis KPM, antara punca ketidakhadiran luar kawalan KPM yang dikenal pasti adalah seperti calon bekerja, masalah keluarga, kemalangan, sakit dan juga faktor-faktor yang lain. KPM sentiasa berusaha meningkatkan kehadiran murid ke sekolah dan juga kehadiran murid ke peperiksaan SPM dengan intervensi berikut:

- (i) mengeluarkan Surat Pekeliling Ikhtisas KPM Bilangan 1/2019 - Panduan Pengurusan Rekod Sistem Kehadiran Murid di Sekolah Kementerian Pendidikan Malaysia untuk menegaskan rekod kehadiran murid anak-anak kita ke sekolah;
- (ii) memberikan peringatan kepada JPN dan PPD untuk memantau kehadiran;
- (iii) mengoptimumkan perkhidmatan bimbingan dan kaunseling di sekolah melalui Program Pembangunan Diri Murid; dan



- (iv) mengetengahkan pempengaruh pendidikan ataupun *Edu-Influencer* kepakaran dalam bidang bimbingan dan kaunseling bagi berkongsi ilmu dan juga pengalaman.

KPM yakin dengan usaha berterusan dan komitmen semua pihak ia akan memastikan peningkatan kehadiran calon dalam peperiksaan SPM yang akan datang. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Kulim-Bandar Baharu.

**Tuan Roslan bin Hashim [Kulim-Bandar Baharu]:** Baik, terima kasih kepada Timbalan Menteri yang menjawab soalan yang begitu ramai bertanya tentang soalan ini. Terima kasih juga Kulim dipilih untuk bertanya. Apa pun Timbalan Menteri, saya harap tindakan yang drastik bagi mensifarkan isu ini yang saya rasa semakin membarah perlu dititikberatkan.

Timbalan Menteri, soalan tambahan saya ialah jika kemiskinan juga adalah faktor utama peratus keciciran daripada pelajar, adakah pelajar Melayu daripada luar bandar merupakan pelajar yang paling ramai tercicir dalam SPM dan adakah kementerian juga meneliti laporan daripada UNICEF Rantau Sepanjang Jalan yang mendapati peningkatan kos pendidikan secara ketara di mana sekitar 78 peratus isi rumah berpandangan kos pengangkutan, kegiatan kokurikulum, makanan di kantin semakin meningkat.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ringkaskan soalan.

**Tuan Roslan bin Hashim [Kulim-Bandar Baharu]:** Ya, ringkas sudah ini. *[Dewan ketawa]* Kalau ringkas lagi tidak sampai, tidak faham. Meningkatkan di samping kebimbangan para ibu bapa tentang prospek masa depan mereka terutama dalam soal akses dan kualiti pendidikan dan juga untuk menambah baik, adakah kementerian memantau prestasi pembelajaran bagi pihak kementerian dalam merangka alternatif pengajian kemahiran bagi membantu kumpulan pelajar yang tercicir ini. Misalnya peluang untuk mengikuti kursus praktikal atau latihan kemahiran yang ditawarkan seperti Program GIATMARA ataupun aliran TVET. Sekian, terima kasih.

■1100

**Tuan Wong Kah Woh:** Terima kasih soalan tambahan daripada Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu.

**Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]:** *[Bangun]*

**Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]:** *[Bangun]*

**Tuan Wong Kah Woh:** Berkenaan dengan soalan tambahan, nombor satu saya ingin — pertama sekali, saya ingin menyatakan sedikit tambahan maklumat di sini bahawa sekiranya kita meneliti jumlah ketidakhadiran di sekolah KPM adalah sebanyak, seramai 8,676 yang mana yang berhenti sekolah, antaranya tidak hadir kerana berhenti sekolah adalah seramai 3,858 orang bersamaan dengan 44.47 peratus dan ini merupakan kategori yang utama.

Berkenaan dengan soalan daripada Yang Berhormat Kulim-Bandar Baharu berkenaan dengan ketidakhadiran dari segi bandar dan luar bandar, kita tidak mengira kaum. Kita mengira dari segi bandar dan luar bandar dan dari segi kategori keluarga kerana bagi KPM ini, kita melaksanakan satu pendidikan berprinsip manusiawi. Anak Melayu, anak India, anak Cina, semua anak kita. *[Tepuk]* Untuk anak-anak di bandar, ketidakhadiran mencatatkan satu angka 6,399 orang dan di luar bandar 2,277 orang iaitu ini merupakan *figure* ataupun angka jika dibandingkan mereka yang tidak hadir untuk SPM bagi bandar dan luar bandar. Bandar 6,399, luar bandar 2,277.

**Tuan Haji Azli bin Yusof [Shah Alam]:** *[Bangun]*

**Tuan Wong Kah Woh:** Pada masa yang sama, berkenaan dengan kos, isu berkenaan dengan kos. KPM sememangnya mengambil berat dan amat prihatin terhadap beban yang dipikul oleh ibu bapa dan juga keluarga dalam untuk membangunkan ataupun mendidik anak masing-masing. Itu sebab kenapa pada tahun ini, untuk Bantuan Awal Persekolahan sahaja, KPM telah pun menyediakan satu peruntukan RM788 juta kepada kesemua anak-anak kita di sekolah berbanding dengan tahun lepas, RM738 juta. Itu satu.

Nombor dua, berkenaan dengan baucar buku untuk menggalak anak-anak kita untuk membaca. Pada bulan lepas sahaja, Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Tambun telah pun mengumumkan pemberian baucar buku kepada anak-anak kita dari Darjah 4 sehingga ke peringkat siswazah. Dari Darjah 4 ke Darjah 6 boleh dapat RM50 dan yang lain boleh dapat RM100. Jumlah peruntukan yang telah pun tersedia adalah dalam lingkungan RM600 juta. Ini merupakan sedikit sebanyak usaha daripada pihak kerajaan untuk memastikan anak-anak kita mendapat satu pendidikan yang berkualiti dan mempunyai satu peluang pembelajaran yang setara.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Tampin.

**Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]:** Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Berdasarkan laporan analisis keputusan SPM, seramai 24,000 calon ataupun 6.5 peratus tidak layak menerima sijil kerana gagal mata pelajaran Sejarah dan Bahasa Malaysia. Persoalan saya, apakah inisiatif kementerian untuk memastikan calon yang tidak layak menerima sijil tersebut menduduki semula

peperiksaan pada Ogos depan? Apakah tindakan susulan daripada Kementerian bagi calon-calon yang telah gagal dalam semua mata pelajaran? Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua.

**Tuan Wong Kah Woh:** Terima kasih Yang Berhormat dari Tampin. Berkenaan dengan isu bagi calon-calon yang gagal keseluruhan ataupun tidak hadir untuk menghadapi, menduduki peperiksaan SPM, sememangnya pihak KPM ada melaksanakan tindakan susulan untuk cuba mengesan anak-anak kita yang tidak hadir dan supaya pada masa yang sama, kita dapat memberikan galakan dan juga kesedaran kepada golongan ini untuk menduduki semula peperiksaan SPM.

Dalam usaha ini, pihak KPM telah pun berjaya untuk menarik kembali 399 calon yang tidak hadir dalam peperiksaan SPM pada tahun sebelum ini untuk menduduki SPM pada tahun ini. Ini merupakan sedikit hasil daripada usaha sama oleh pihak Kementerian Pendidikan Malaysia dengan sekolah dan juga dengan pihak ibu bapa. Itu nombor satu.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Ringkaskan jawapan kerana masa sudah tamat.

**Tuan Wong Kah Woh:** Nombor dua, berkenaan dengan calon yang gagal Sejarah dan juga Bahasa Melayu. Pihak KPM sememangnya menyediakan ruang dan peluang kepada calon-calon tersebut untuk menduduki peperiksaan SPM ulangan bagi memperbaiki keputusan SPM dan seterusnya mempunyai peluang yang cerah untuk memasuki universiti ataupun memegang, memperolehi sijil SPM. Dalam isu ini, kita tawarkan untuk SPM ulangan, ada tiga mata pelajaran Sejarah, Bahasa Melayu dan juga Matematik. Pada tahun ini, peperiksaan ini bakal diadakan pada bulan Ogos ini.

Selain itu, demi untuk menggalakkan anak-anak kita, KPM turut menawarkan perkhidmatan *patching* sijil peperiksaan SPM yang membolehkan beberapa keputusan peperiksaan yang terbaik calon digabungkan dalam satu sijil SPM. Perkhidmatan ini ditawarkan kepada calon yang telah memperolehi sijil peperiksaan SPM kali pertama mulai tahun 2009 dan ia terhad kepada peperiksaan yang diduduki dalam satu tempoh masa tiga tahun. Sekian daripada saya, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Puan Syerleena binti Abdul Rashid, Bukit Bendera.

**Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]:** Terima kasih Puan Speaker.

*Harimau Malaya haiwan perkasa,  
Nombor tujuh soalan saya.*

**7. Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]** minta Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam menyatakan:

- (a) penjelasan kerajaan berhubung usaha-usaha bagi menambah populasi harimau Malaya dan adakah usaha tersebut telah menampakkan hasilnya; dan
- (b) penjelasan kerajaan mengenai status semasa jumlah harimau Malaya yang masih wujud di dalam hutan di negara ini

**Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam [Dato' Sri Huang Tiong Sii]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Bukit Bendera. Kementerian Sumber Asli dan Kelestarian Alam melalui Jabatan Perlindungan Hidupan Liar dan Taman Negara Semenanjung Malaysia telah melaksanakan sembilan tindakan strategik bagi konservasi harimau Malaya yang telah diluluskan oleh Jemaah Menteri pada 16 Jun 2021 bagi tempoh pelaksanaan selama 10 tahun sehingga 2030 menerusi tiga pendekatan iaitu mengukuhkan usaha bagi menghentikan penurunan populasi harimau Malaya; meningkatkan tadbir urus baik dan keberkesanan dalam melaksanakan konservasi harimau Malaya; dan memperkasakan inisiatif bagi memastikan kelangsungan hidup harimau Malaya.

Antara usaha yang dilaksanakan telah menunjukkan perkembangan positif adalah sebanyak 429 kes telah direkodkan sejak tahun 2019 sehingga April 2024 di bawah Program Perlindungan dan Rondaan Biodiversiti (*Biodiversity Protection and Patrolling Programme*) (BP3) yang melibatkan tangkapan seramai 490 orang pesalah dengan jumlah sitaan lebih daripada RM258 juta.

Selain itu, aspek perundangan juga telah diperkukuhkan melalui penguatkuasaan Akta Pemuliharaan Hidupan Liar (Pindaan) 2022 pada 1 Februari 2023. Ini termasuk meningkatkan denda maksimum daripada RM500,000 kepada RM1 juta dan hukuman penjara maksimum daripada 10 tahun kepada 15 tahun sebagai salah satu pendekatan pencegahan.

Usaha-usaha bagi konservasi harimau Malaya perlu terus diperkukuhkan sehingga populasi harimau Malaya stabil kerana bilangan individu harimau Malaya yang direkodkan semasa Survei Harimau Kebangsaan Pertama pada tahun 2016 hingga 2020 adalah kurang daripada 150 ekor. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Bukit Bendera, **Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]:** Harimau ini menjadi identiti negara yang nyata terpapar dengan megahnya di jata negara dan juga pasukan bola sepak negara pun dikenali sebagai Harimau Malaya. Tapi malangnya, haiwan ini yang menjadi lambang kebanggaan negara kita ini menghadapi ancaman kepupusan.

**■1110**

Jadi soalan tambahan saya, adakah terdapat kemungkinan untuk Malaysia membangunkan satu bentuk diplomasi harimau serupa diplomasi panda China sebagai langkah untuk meningkatkan kesedaran dunia berhubung usaha pemuliharaan haiwan ini. Jadi, adakah kerajaan mempunyai cadangan dan juga apakah potensi dan juga cabaran-cabaran inisiatif seperti demikian. Terima kasih.

**Dato' Sri Huang Tiong Sii:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Bukit Bendera. Terima kasih atas cadangan dan pandangan Yang Berhormat mengenai program diplomasi Harimau Malaya. Untuk maklumat Yang Berhormat, sebarang pelaksanaan program diplomasi yang melibatkan hidupan liar perlu dikaji dan diperhalusi untuk memastikan pelaksanaannya adalah selaras dengan perundangan di peringkat kebangsaan dan antarabangsa.

Di samping itu, ia hendaklah memberi manfaat secara optimum kepada negara, khususnya dalam mengukuhkan Konservasi S2 seperti meningkatkan penyelidikan dan pembangunan serta genetik po bagi menjamin kelangsungan spesies hidupan liar terancam. Sekian, terima kasih.

**Tuan Mohd Azizi bin Abu Naim [Gua Musang]:** *[Bangun]*

**Dato' Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]:** *[Bangun]*

**Tuan Haji Muhammad Islahuddin bin Abas [Mersing]:** *[Bangun]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Gua Musang.

**Tuan Mohd Azizi bin Abu Naim [Gua Musang]:** Terima kasih Tuan Timbalan Speaker. Pemburuan dan pemerdagangan haiwan liar semakin mendapat liputan oleh kebanyakan negara di dunia sejak akhir-akhir ini di mana menurut laporan daripada Integriti Kewangan Global 2017, mendapati perdagangan haram hidupan liar telah menjadi perdagangan haram antara yang terbesar, selepas aktiviti jenayah terancang transnasional seperti dadah dan juga penyeludupan manusia.

Di kawasan saya Gua Musang, dengan sumber perhutanan yang pelbagai, yang menarik orang luar untuk menjalankan aktiviti bagi mendapatkan hasil bumi, aktiviti pemburuan haram haiwan liar seperti harimau Malaya semakin menjadi-jadi sejak kebelakangan ini. Dan kalau kita tengok kepada sejarah tangkapan di sempadan Kelantan dengan Pahang, kita dapati aktiviti ini mendapat liputan dan aktiviti yang sememangnya tidak direstui oleh penduduk kawasan saya terutamanya masyarakat Orang Asli telah menyebabkan keselamatan ataupun nyawa penduduk di kawasan saya terancam. Dan ini dibuktikan secara realitinya terdapat kes di mana penduduk di kawasan saya telah dibaham oleh harimau Malaya.

Jadi soalan saya, apakah tindakan dan langkah-langkah yang telah dijalankan oleh kementerian dalam menangani isu penjualan hidupan liar terutama harimau Malaya di atas talian yang menggunakan media sosial. Terima kasih.

**Dato' Sri Huang Tiong Sii:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Jabatan PERHILITAN telah menubuhkan pusat perisikan dan juga Antijenayah Hidupan Liar untuk menangani jenayah siber hidupan liar. Selain itu, *Unit Wildlife Cybercrime* juga telah ditubuhkan untuk menjalankan pemantauan dan pengumpulan maklumat aktiviti penjualan haram hidupan liar secara dalam talian, *online* dengan kerjasama agensi penguatkuasaan kerajaan dan pertubuhan bukan kerajaan (NGO). Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal, Machang.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua, soalan saya nombor 8.

**8. Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]** minta Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air menyatakan apakah perancangan dan langkah yang akan diambil bagi menyelesaikan masalah air di negeri Kelantan terutamanya berkenaan masalah Air Tidak Terhasil, *Non-Revenue Water* melalui cadangan yang telah dikemukakan oleh Kerajaan Negeri Kelantan.

**Timbalan Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air [Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Mohd Nasir]:** Puan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, terdapat dua projek baharu dan tiga projek sambungan yang telah diluluskan untuk negeri Kelantan yang mana dengan anggaran kos keseluruhan sebanyak RM704.8 juta bagi mengurangkan isu bekalan air di negeri Kelantan.

Projek yang diluluskan adalah seperti berikut:

- (i) pembinaan Takungan Air Pinggiran Sungai atau pun TAPS di Machang. Ini yang paling besar jumlahnya RM630 juta;
- (ii) kerja-kerja pembinaan *low weir* di Sungai Pahi, kerja-kerja pembinaan *low weir* di Sungai Jegor, kajian pembangunan sumber air negeri Kelantan; dan terakhir sekali;
- (iii) sewaan lori tangki dan tangki statik.

Selaras dengan penstrukturan semula industri bekalan air, operator air adalah bertanggungjawab dalam kerja-kerja pembinaan, penggantian dan pembaikan infrastruktur bekalan air bagi menjamin kelangsungan bekalan air yang berterusan kepada pengguna.

Walau bagaimanapun, kementerian komited membantu negeri-negeri untuk mengurangkan kadar air tidak terhasil ataupun NRW melalui Program Pengurangan

NRW Pendekatan 1 dan Pendekatan 2. Kadar NRW bagi negeri Kelantan pada tahun 2023 adalah sebanyak 54.5 peratus iaitu lebih separuh adalah NRW. Bagi membantu Kelantan untuk mengurangkan kadar NRW, sebanyak RM69.18 juta telah diperuntukkan oleh Kerajaan Persekutuan secara geran kepada negeri Kelantan di bawah Program NRW Kebangsaan, Pendekatan 1 merangkumi Pakej 1 dan 2 seperti berikut:

- (i) Pakej 1 melibatkan kerja-kerja penggantian meter *System Input Volume* ataupun SIV, meter pengguna dan pemetaan *Geographical Information System* ataupun GIS untuk mendapatkan bacaan NRW lebih tepat telah siap dan diserahkan kepada Air Kelantan Sdn. Bhd. ataupun AKSB pada Mac 2023; dan
- (ii) Pakej 2 melibatkan kerja-kerja penggantian dan pembaikan tangki air dijangka siap pada September 2024.

Bagi mengatasi kehilangan air secara fizikal disebabkan oleh kekerapan kebocoran pada paip agihan yang lama dan uzur, Pengurusan Aset Air Berhad ataupun PAAB juga memberi pembiayaan berjumlah RM210 juta kepada AKSB bagi melaksanakan projek penggantian paip *Asbestos Cement* ataupun AC sepanjang 359 kilometer secara berfasa di seluruh negeri Kelantan. Sekian, terima kasih Puan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Machang.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Kita pun maklum isu air ini jangan dipolitikkan dan kita tak nak salahkan mana-mana pihak, kecuali kita perlu cari jalan mengurangkan NRW yang telah merugikan negara. Dan saya menyeru daripada pihak kementerian untuk mengambil pendekatan yang lebih holistik, bukan sekadar mendigitalkan meter air di *end user, last mile end user* ini dengan izin tetapi juga mengambil kira keperluan untuk membaiki *quite intervention* di mana saluran-saluran yang bocor.

Jadi ini saya rasa perlukan dana dan kerjasama dan kerana ianya memberi kesan kepada kesihatan penduduk di seluruh negaralah. Kalau ada kebocoran *pollutant* masuk dalam paip air dan sebagainya. Jadi, saya nak tanya kepada Timbalan Menteri, Bajet 2024 dah nak habis ini. Ada RM507 juta yang Perdana Menteri umum pada penjawat awam di Kelantan baru-baru ini. Bila nak *disburse* kepada kerajaan negeri? Terima kasih.

**Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]:** [Bangun]

**Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Mohd Nasir:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Machang. Bunganya tidak sama dengan soalnya tetapi saya terus menjawab kepada soalanlah yang mana untuk bagi status terkini peruntukan RM500 juta yang telah pun diumumkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sebenarnya di peringkat Kerajaan Persekutuan, di peringkat Jemaah Menteri sebenarnya telah pun diluluskan pada 27 September untuk kita peruntukkan sejumlah RM500 juta diselaraskan melalui pinjaman melalui pengurusan Aset Air Berhad bagi menyelesaikan isu bekalan air di negeri Kelantan. Keputusan itu sudah ada di peringkat Persekutuan.

Satu mesyuarat penyelarasan antara kementerian dengan Kerajaan Negeri Kelantan telah pun diadakan pada bulan Februari 2024 bagi membincangkan pelaksanaan projek-projek tersebut. Walau bagaimanapun, kementerian masih menunggu ataupun memerlukan keputusan Kerajaan Negeri Kelantan sama ada bersetuju untuk menerima peruntukan berjumlah RM500 juta tersebut secara pinjaman sebagai sebahagian daripada usaha untuk kita selesaikan isu bekalan air di negeri Kelantan.

Sebab Yang Berhormat pun boleh tengok dari segi jawapan di asalnya tadi sememangnya dalam bentuk geran itu kita telah pun salurkan dan komitmen itu diberikan terutamanya dalam menyelesaikan urusan sumber air itu. Tetapi dari segi mekanisme ini, kita tidak mahu berlaku tidak adil. Inilah pendekatan yang kita buat perkara yang sama di peringkat negeri-negeri yang lain.

Cuma sehingga hari ini, kita masih menunggu keputusan kerajaan negeri daripada bulan dua masih tidak menjawab sama ada mahukan bantuan ini ataupun tidak. Terima kasih. Terima kasih Puan Yang di-Pertua.

#### ■1120

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Pulau.

**Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]:** Terima kasih kepada Timbalan Speaker. Kita biasa dengar masalah air di Kelantan, cuma saya hendak tanya, dari segi perbandingan di Terengganu, kita tidak ada dengar sangat masalah air ini. Kenapa Kelantan itu banyak sangat masalah berkaitan dengan air berbanding dengan Terengganu yang duduk di Pantai Timur juga?

**Tuan Haji Mohd Misbahul Munir bin Masduki [Parit Buntar]:** Pahang pun sama, Pahang.

**Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Mohd Nasir:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Pulau. Dari satu sudut kalau kita lihat, kita kena akui industri air ini satu industri yang dinamik maka cabaran itu akan sentiasa ada. Sama



ada bila berlaku peningkatan keperluan ataupun *demand* dengan izin atau pun kekurangan di peringkat *supply* ataupun pengeluaran.

Bagi untuk memahami ataupun – ialah perbezaan yang berlaku antara– sebagai contoh negeri Terengganu. Ketika ini negeri Terengganu merupakan satu-satunya negeri yang masih tidak menyertai skim untuk penyertaan penstrukturan semula operasi air, yang mana apabila negeri tersebut tidak bersetuju untuk menyertai, maka dia ada kekangan yang lain pulalah terutamanya dari segi peruntukan dan sebagainya.

Kalau pendirian di peringkat Persekutuan, sebaiknya kita hendak selaraskan kesemua agensi operator air ini di bawah satu Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara. Cuma pada masa yang sama, kita juga faham bahawa terdapat juga kuasa negeri yang menentukannya. Maka sebab itu, dari segi cabaran ataupun masalah sebenarnya ada, bukan tidak ada.

Akan tetapi, isu yang di negeri Kelantan itu memang agak mendesak. Yang disebut tadi NRW iaitu air tidak terhasil, maksudnya air yang kita rawat tetapi tidak sampai kepada pengguna lebih daripada separuh, lebih daripada 50 peratus. Maksudnya itu satu pembaziran yang amat ketara di Kelantan. Maka sebab itu, di peringkat Persekutuan kita cuba juga bantu membaiki saluran-saluran tersebut walaupun sebenarnya berada di bawah tanggungjawab negeri. Terima kasih Puan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Saya jemput Tuan Hassan bin Abdul Karim, Pasir Gudang.

**Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]:** Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Pertanyaan Pasir Gudang nombor sembilan.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Silakan.

**9. Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]** minta Menteri Kewangan menyatakan apakah sebab-sebabnya pada akhir-akhir ini nilai Ringgit Malaysia semakin kukuh berbanding Dolar Amerika Syarikat.

**Timbalan Menteri Kewangan [Puan Lim Hui Ying]:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat. Pergerakan Ringgit dipengaruhi oleh pelbagai faktor global dan domestik yang turut merangkumi harga komoditi, sentimen pasaran kewangan dan unjuran pertumbuhan ekonomi.

Prestasi Ringgit yang dialami dalam tempoh terdekat turut didorong oleh perkembangan global secara khususnya pengukuhan dalam Dolar Amerika Syarikat dan ketegangan geopolitik di Timur Tengah. Perbezaan sebanyak 250 mata antara kadar faedah Malaysia dan Amerika Syarikat juga mendorong pelabur untuk

mengalihkan modal keluar dari pasaran domestik ke pasaran yang memberikan peluang lebih tinggi.

Ekonomi Amerika Syarikat yang kukuh dan tekanan inflasi yang berterusan pula telah mengukuhkan jangkaan para pelabur bahawa kadar faedah Amerika Syarikat akan kekal tinggi di paras kini untuk tempoh yang lebih panjang. Dinamik ini secara langsung memberikan tekanan kepada prestasi Ringgit.

Bagi menguruskan tekanan jangka masa pendek terhadap Ringgit, pihak kerajaan dan Bank Negara Malaysia telah mengambil langkah terselaras untuk menggalakkan aliran yang lebih konsisten ke dalam pasaran kewangan domestik.

Langkah-langkah ini termasuk menggalakkan penghantaran balik dan pertukaran pendapatan pelaburan asing oleh syarikat-syarikat berkaitan kerajaan GLC dan GLIC yang telah membuahkan hasil terhadap prestasi Ringgit. Prestasi nilai Ringgit mengatasi kesemua mata wang negara serantau dan merupakan satu-satunya mata wang serantau yang mengukuh sebanyak 1.4 peratus berbanding Dolar Amerika Syarikat sejak 26 Februari 2024.

Manakala kebanyakan mata wang serantau lain telah merosot berbanding Dolar Amerika Syarikat seperti Rupee India merosot sebanyak 0.8 peratus, Dolar Singapura 0.8 peratus, Renminbi China 0.9 peratus, Baht Thailand 1.8 peratus, Dolar Taiwan 2.4 peratus, Won Korea 3.9 peratus, Peso Filipina 4.9 peratus, Rupiah Indonesia 5.1 peratus dan Yen Jepun 5.3 peratus.

Sehubungan dengan ini pihak Bank Negara akan terus mengambil langkah-langkah yang wajar untuk memastikan kestabilan mata wang dan pasaran pertukaran asing domestik. Langkah ini termasuk operasi intervensi untuk membendung pergerakan mata wang yang dianggap berlebihan. Di samping itu, Bank Negara juga giat menjalankan sesi libat urus dan pemantauan penukaran hasil eksport kepada Ringgit terhadap syarikat pengeksport. Bank Negara akan meneruskan usaha untuk menggalakkan penggunaan mata wang tempatan dalam penyelesaian eksport bagi mengurangkan kebergantungan terhadap mata wang Dolar Amerika Syarikat.

Selain itu Malaysia terus merekodkan kejayaan dalam menarik pelaburan asing dengan pelaburan diluluskan melonjak pada suku pertama tahun ini. Perkembangan ini menunjukkan bahawa pelabur semakin yakin terhadap perkembangan ekonomi negara dan usaha-usaha yang dilakukan oleh kerajaan. Aliran masuk dana dan pelaburan asing ini dijangka berterusan dan seterusnya menyokong pengukuhan nilai Ringgit.

Dalam jangka masa panjang, kerajaan kekal komited dan fokus dalam usaha pelaksanaan polisi-polisi pembaharuan struktur dan pengukuhan fiskal. Hal ini

dijangka dapat meningkatkan daya tarikan jangka masa panjang Malaysia kepada pelabur asing yang seterusnya akan menyumbang terhadap pengukuhan nilai Ringgit. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Pasir Gudang.

**Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]:** Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Jawapan yang baik bersandarkan kepada fakta. Soalan tambahan saya ialah apakah langkah-langkah jangka panjang yang perlu Kerajaan Malaysia ambil untuk membebaskan Ringgit Malaysia daripada tergantung begitu rapat dengan Dolar Amerika Syarikat? Apakah salah satu langkah tersebut dengan cara Malaysia menyertai BRICS iaitu pertubuhan negara-negara Brazil, Rusia, India, China dan Afrika Selatan, terima kasih.

**Puan Lim Hui Ying:** Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Kerajaan dan Bank Negara Malaysia telah mengambil langkah-langkah proaktif untuk mengurangkan kebergantungan terhadap mana-mana mata wang asing dan mempromosi penggunaan mata wang tempatan bagi penyelesaian perdagangan dan pelaburan antarabangsa.

Ini bertujuan untuk membolehkan pengurusan pendedahan pertukaran asing yang lebih cekap dan akhirnya mengukuhkan daya tahan dari faktor-faktor luar. Sehubungan itu, pihak kerajaan dan Bank Negara Malaysia meneroka peluang kerjasama penyelesaian mata wang tempatan dengan negara-negara strategik seperti China, Thailand dan Indonesia serta negara ASEAN lain yang mempunyai nilai dagangan dua hala yang tinggi.

Buat masa ini, Pengaturan Rangka Kerja Penyelesaian Mata Wang Tempatan dengan izin, *Local Currency Settlement Framework* telah dilaksanakan dengan Indonesia sejak tahun 2017 dan Thailand sejak tahun 2016. Inisiatif ini mampu memberi impak yang besar memandangkan Indonesia dan Thailand merupakan rakan perdagangan kedua dan ketiga terbesar bagi Malaysia dalam kalangan negara anggota ASEAN selepas Singapura.

Di samping itu, Malaysia juga meningkatkan penggunaan mata wang serantau melalui kerjasama dengan negara China sejak lebih sedekad lalu. Kerjasama ini termasuk pelbagai inisiatif di antara Bank Negara Malaysia dan *People's Bank of China* untuk memudahkan penyelesaian transaksi perdagangan antarabangsa dalam mata wang Renminbi. Oleh yang demikian kerajaan akan terus menumpukan usaha untuk meningkatkan penggunaan mata wang tempatan bagi penyelesaian antarabangsa dan menambah baik mekanisme sedia ada dengan negara-negara strategik dari semasa ke semasa.

Adalah difahamkan bahawa BRICS sedang berusaha untuk mengurangkan kebergantungan kepada mana-mana mata wang asing. Namun demikian, perkara ini perlu dikaji oleh kerajaan dan sebarang keputusan mengenai ini hendaklah memastikan kepentingan negara dan selari dengan dasar-dasar semasa negara. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Pasir Mas.

**Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari [Pasir Mas]:** Terima kasih, terima kasih Puan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri Kewangan. Kelemahan Ringgit ini satu perkara yang serius kerana saya membaca kenyataan daripada Menteri MITI 21 Jun yang lepas bahawa kelemahan Ringgit beri impak besar kedudukan Malaysia dalam daya saing dunia.

Jadi, apabila Menteri menyebut bahawa antara lain juga mata wang mereka lemah di banding Ringgit tetapi Malaysia yang menerima impaknya. Jawapan Timbalan Menteri tadi kalau media *pick-up*, saya rasa cukup cantik iaitu Malaysia jangka akan mengukuh nilai Ringgitnya. Tetapi saya hendak ingatkan Timbalan Menteri, pada tahun lepas November 2023, Menteri Ekonomi menyatakan Ringgit dijangka akan mengukuh tahun 2024. Pada masa itu, RM4.65. Hari ini, RM4.71. Jangkaan itu meleset.

■1130

Dalam Dewan Negara, pada 1 April lepas, Menteri Kewangan II menyatakan bahawa kita menjangka bahawa Ringgit akan memulih pada separuh kedua tahun 2024, RM4.50 per Dolar Amerika. Jangkaan itu meleset sekali lagi.

Jadi, pertanyaan saya...

**Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]:** Soalan?

**Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari [Pasir Mas]:** Ya, soalan saya, adakah ada jangkaan baharu daripada Kementerian Kewangan supaya kita boleh uar-uarkan kepada rakyat? Jangkaan baharu. Sebab, separuh masa kedua ini nak beberapa hari lagi masuk masa kedua. Jadi, apakah jangkaan baharu daripada Kementerian Kewangan, nilai Ringgit per Dolar Amerika selepas daripada ini? Dan adakah benar bahawa kejatuhan Ringgit juga ada baiknya untuk negara sebagaimana yang disebut oleh salah seorang Menteri pada tahun lepas? Terima kasih.

*[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) mempengerusikan Mesyuarat]*

**Puan Lim Hui Ying:** Terima kasih kepada Yang Berhormat. Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua. Betul. Sebab, kita sedar, seperti yang dihuraikan oleh Yang

Berhormat Menteri Ekonomi, Menteri Kewangan II sudah banyak kali menjelaskan tentang nilai Ringgit yang tidak kuat sebab utamanya adalah kerana Amerika Syarikat. Jadi, kita memang memantau dengan rapi sekali. Berbanding dengan beberapa bulan yang lalu, sekarang kita dalam trek yang betul. Trek yang kami menjangka dalam akhir tahun, *last quarter* tahun ini, kita akan mendapatkan nilai Ringgit akan lebih kukuh lagi.

Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih, Yang Berhormat Menteri. Saya hanya akan membenarkan soalan yang terakhir sebelum— sebab, masa pun dah mencemburui kita. Saya mempersilakan Tuan Jamaludin bin Yahya, Yang Berhormat Pasir Salak.

**Tuan Jamaludin bin Yahya [Pasir Salak]:** Terima kasih Dato' Speaker. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

*Hari ini pinda RUU Penerbangan,  
Bagi Menteri kuasa penuh,  
Dulu tentang habis-habisan,  
Demo jalanan berpeluh-peluh.  
Soalan bukan nombor sembilan,  
Sudah tentu soalan Pasir Salak nombor sepuluh.*

**10. Tuan Jamaludin bin Yahya [Pasir Salak]** minta Menteri Perladangan dan Komoditi menyatakan:-

- (a) apakah status Pelan Tindakan Strategi Pensijilan Minyak Sawit Mampan Malaysia (MSPO) 2024-2026 yang dilancarkan pada Mei lalu serta inisiatif-inisiatif yang berkaitan; dan
- (b) sejauh manakah perancangan ke arah memperkasa industri minyak sawit termasuk usaha meningkatkan pengeluaran dan pengeksportan produk komoditi sawit mampan.

**Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi [Datuk Chan Foong Hin]:** Tuan Yang di-Pertua, berkenaan dengan pertanyaan (a), Pelan Tindakan Strategi Pensijilan Minyak Sawit Mampan Malaysia (MSPO) 2024-2026 dirangka untuk memperkukuh dan meningkatkan penerimaan skim persijilan MSPO di pasaran global. Pelan tindakan ini dalam proses pelaksanaan.

Pelan tindakan ini menyasarkan pelaksanaan inisiatif strategik sepanjang tempoh tiga tahun (2024 sehingga 2026) merentasi tiga strategi utama iaitu:-

- (i) membina skim pensijilan kemampuan yang teguh dan boleh dipercayai, dengan izin, *developing a robust and credible sustainability certification scheme*;

- (ii) memastikan pematuhan pemain industri dan menambah nilai kepada skim pensijilan MSPO, dengan izin, *ensuring industry compliance and valuation certification*; dan
- (iii) memperluas pengiktirafan dan penerimaan MSPO, *expanding MSPO recognition and acceptance*.

Sehingga hari ini, sebanyak 15 inisiatif strategik telah dilaksanakan bagi mengukuhkan jenama MSPO. Antaranya ialah:-

- (i) penjenamaan semula Majlis Pensijilan Minyak Sawit Malaysia (MPOCC) kepada MSPO;
- (ii) usaha penerimaan dan pengiktirafan skim pensijilan MSPO oleh Kesatuan Eropah (EU) dalam kerangka *European Union Deforestation-free Regulation* (EUDR);
- (iii) penerimaan skim pensijilan MSPO biomas di Jepun;
- (iv) penambahbaikan sistem kebolehjejukan MSPO;
- (v) program capaian MSPO yang lebih luas; dan
- (vi) meningkatkan libat urus dengan institusi kewangan untuk memperluaskan faedah pensijilan MSPO dari sudut ekosistem kewangan atau *green financing*.

Berkenaan pertanyaan (b), selaras dengan Dasar Agrikomoditi Negara (DAKN) 2021-2030, kementerian bersama agensi yang terlibat sedang melaksanakan pelbagai usaha bagi mempertingkatkan pengeluaran minyak sawit mentah negara. Antaranya ialah:-

1. penanaman semula sawit tua dan tidak produktif;
2. pengeluaran bahan tanaman berhasil tinggi;
3. mengoptimumkan Amalan Pertanian Baik (GAP);
4. penggunaan teknologi digital, mekanisasi dalam industri hiliran sawit dan penyatuan pekebun kecil secara berkelompok; dan
5. dalam usaha meningkatkan pengeksportan produk komoditi sawit mampan, kementerian juga melaksanakan inisiatif-inisiatif seperti berikut:-
  - (i) pengukuhan pasaran antarabangsa dengan menjalin kerjasama strategik dengan negara-negara pengimport utama minyak sawit;
  - (ii) pengembangan produk nilai tambah seperti oleokimia, bio bahan api dan produk-produk kesihatan berasaskan minyak sawit;

- (iii) meningkatkan pelaburan dalam penyelidikan dan pembangunan (R&D);
- (iv) membina dan mengukuhkan kerjasama dengan organisasi antarabangsa, universiti dan institusi penyelidikan; dan
- (v) perundingan dan kerjasama strategik dengan negara-negara pengimport.

Dengan langkah-langkah ini, diharapkan industri minyak sawit Malaysia dapat terus berkembang dan mampu bersaing di peringkat global di samping memastikan kelestarian alam sekitar dan sosial. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Soalan tambahan. Yang Berhormat Pasir Salak.

**Tuan Jamaludin bin Yahya [Pasir Salak]:** Terima kasih, Dato' Speaker, Menteri. Sebelum saya bagi soalan tambahan, Pasir Salak ingin mengalu-alukan kehadiran tim Amira Temerloh yang hadir sidang Parlimen sekarang. *[Tepuk]*

Soalan tambahan daripada Pasir Salak. Pensijilan Minyak Sawit Mampan Malaysia (MSPO) mula dilaksanakan pada tahun 2015. Setakat April 2024, hanya 66 peratus pekebun kecil telah mendapat pensijilan MSPO dan daripada 446 kilang yang ada, 407 kilang telah memperoleh sijil MSPO.

Pertama, Pasir Salak difahamkan bahawa salah satu sebabnya adalah status pemilikan tanah oleh pekebun kecil bebas— soalan tambahan Pasir Salak, apakah tindakan kerajaan bagi menyelesaikan permasalahan ini? Kerana kita tidak mahu nantinya Malaysia dituduh masih melakukan aktiviti *deforestation* dan tidak mematuhi syarat-syarat LUCA ataupun *Land Use Change for Agriculture*, dengan izin, yang akan memberikan kesan negatif minyak sawit Malaysia terutama di Eropah. Selain faktor pemilikan tanah, apakah faktor-faktor lain yang menyebabkan pekebun kecil bebas belum lagi mendapat sijil MSPO? Sedangkan, program pensijilan ini telah berjalan hampir 10 tahun lamanya. Begitu juga dengan 39 lagi kilang sawit yang belum dapat pensijilan MSPO. Ke manakah minyak sawit kilang-kilang dipasarkan?

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Menteri.

**Datuk Chan Foong Hin:** Ya, untuk jawapan untuk statistik yang terbaharu, sehingga 31 Mei, pekebun kecil persendirian MSPO Bahagian 2, pencapaian dia adalah 68 peratus. Ada peningkatan daripada statistik yang Yang Berhormat sebutkan tadi itu. Dan untuk pekebun kecil tersusun, 69 peratus. Dan untuk estet, ini yang syarikat besar, adalah 92 peratus.

**Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj [Segamat]:** *[Bangun]*

**Datuk Chan Foong Hin:** So, secara purata dia, jumlah pencapaian untuk MSPO keseluruhan adalah 86 peratus. So, dari masa ke semasa, kerajaan akan mengadakan berbagai-bagai program seperti Jom MSPO yang menguar-uarkan untuk memberikan kesedaran kepada pekebun kecil terutamanya pekebun kecil bebas untuk menyertai dalam proses pensijilan ini.

**Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]:** *[Bangun]*

**Tuan Manndzri bin Nasib [Tenggara]:** *[Bangun]*

**Datuk Chan Foong Hin:** Antara langkah dia, kita memberikan yuran pensijilan percuma untuk pekebun kecil melalui pengurusan *Sustainable Palm Oil Clusters* (SPOC). So, pegawai tunas SPOC dia akan turun padang untuk membantu mereka.

Untuk isu milik tanah ini, adalah sangat penting untuk selalu mengadakan libat urus bersama kerajaan negeri untuk kita sama-sama menangani isu milik tanah yang sah ini.

Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Silakan, Yang Berhormat Segamat.

**Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj [Segamat]:** Terima kasih, Speaker. Terima kasih juga kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri atas jawapan ini. Ini berkenaan dengan memperkasakan industri minyak sawit bagi sumbangan ekonomi.

Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, ada beberapa syarikat yang memang secara langsungnya terlibat menguruskan seperti IOI, Kuala Lumpur Kepong, United Plantation, FELDA, Sime Darby dan kininya Guthrie, termasuk Genting Plantation. Apakah sumbangan mereka berdasarkan syarikat-syarikat ini kepada industri minyak sawit ini dalam ekonomi negara dan ekonomi luar? Kerana kita nampak baru-baru ini ada perubahan, *takeover Sime Darby by Guthrie*. Kita pun di Segamat ini ada banyak FELDA, termasuk yang persendirian termasuk Guthrie dan juga IOI yang menguruskan. Kita perlu tahu prestasi-prestasi syarikat-syarikat yang saya *mentioned* tadi bagaimana dan sumbangan mereka untuk memperkasakan dalam industri sawit. Terima kasih.

■1140

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Menteri.

**Datuk Chan Foong Hin:** Soalan ini agak luas kerana sumbangan atau prestasi syarikat-syarikat ini sekarang saya tak ada di tangan saya. Cuma saya nak memperbetulkan, Sime Darby bukan diambil alih oleh Guthrie, cuma Sime Darby dia



menjenamakan semula sebagai SD Guthrie. So, dia syarikat yang sama. So, sekian terima kasih.

**Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]:** Boleh, Tuan Yang di-Pertua? Tangga Batu soalan tiga, sikit sahaja.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, duduk.

**Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]:** Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih. Yang Berhormat, sekarang tamatlah sesi untuk waktu pertanyaan-pertanyaan bagi jawab lisan pada hari ini, terima kasih Yang Berhormat.

**[Sesi Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]**

### **RANG UNDANG-UNDANG**

#### **RANG UNDANG-UNDANG SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA (PEMBUBARAN) 2024**

##### **Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

**Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]:** Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu rang undang-undang bernama suatu akta untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 ataupun [Akta 771] untuk membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang ditubuhkan di bawah akta itu untuk mengadakan peruntukan bagi peletakhakan hartanya pada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 [Akta 788] dan untuk mengadakan peruntukan bagi perkara yang berkaitan dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang yang saya akan bentangkan bertujuan untuk memansuhkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ataupun *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM), dengan izin, yang ditubuhkan di bawah Akta 771 dibubarkan. Untuk makluman semua Ahli Yang Berhormat, 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 ataupun *Civil Aviation Authority of Malaysia* (CAAM), dengan izin.

Pelaksanaan rasionalisasi ataupun penggabungan badan kawal selia industri penerbangan ini turut melibatkan Akta 771, Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 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, 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.

Objektif perwujudan 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 negara berdaya maju dari segi komersial berorientasikan pengguna dan berdaya tahan.

MAVCOM juga antara lain turut bertanggungjawab untuk mengeluarkan lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendali aerodrom 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.

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. Fungsi tersebut sebelum ini dilaksanakan oleh Suruhanjaya Persaingan Malaysia.

Selain itu, MAVCOM turut berfungsi untuk memperuntukkan suatu mekanisme bagi perlindungan pengguna, termasuk menggalakkan satu persekitaran yang membenarkan pengguna berhubung dengan industri penerbangan awam dan mendapat akses dengan cara yang terus 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, ALL dan GHL yang merangkumi permohonan baru 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, 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 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; dan
- (iv) memperkenalkan rangka kerja kualiti perkhidmatan di lapangan terbang secara berfasa bermula daripada Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur dan seterusnya, dilanjutkan ke lapangan terbang lain untuk memantau tahap kualiti perkhidmatan oleh pengendali lapangan terbang.

Dari segi kewangan, 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. Bagi tahun 2023, kutipan RSC berjumlah RM36.9 juta meningkat daripada RM24.3 juta pada tahun 2022. Dari segi perjawatan, jumlah kakitangan semasa di MAVCOM adalah 56 orang yang terdiri daripada pelbagai kepakaran seperti pakar perundangan, ekonomi, perkhidmatan pengguna, akauntan, pengendali sistem kewangan dan sebagainya. Fungsi-fungsi ini akan terus dilaksanakan dan diperkasakan apabila MAVCOM digabungkan 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 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 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 yang 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 perincikan semasa pembentangan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Tuan Yang di-Pertua, penggubalan suatu undang-undang harus memberikan keutamaan kepada sifatnya yang dinamik dan progresif agar ia terus kekal relevan mengikut peredaran masa. Dalam konteks ini, kerajaan telah memberikan 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 Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuhkan di bawah Akta 788.

■1150

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 pengurusan perkhidmatan dan aktiviti yang dinyatakan adalah 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 diletak hak kan 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 GHM 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 dan GHM 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.

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 anggota jawatankuasa yang dilantik di bawah Akta 771 setelah proses penggabungan 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 dari 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 berhubungan dengan penerbangan melainkan dengan kelulusan bertulis Menteri.

Dan C, 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 dengan apa-apa perniagaan atau aktiviti lain yang dijalankan bagi maksud keuntungan dalam akta yang berhubungan dengan penerbangan sehingga tarikh 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 peletak hak kan kepada CAAM, semua harta, hak, kepentingan, obligasi dan liabiliti MAVCOM yang dinyatakan oleh Menteri dalam perintah yang disiarkan dalam warta tanpa apa-apa pemindahan, penyerah hak kan ataupun pemindahan.

Pindaan lain-lain yang tidak dapat dikatakan secara khusus merupakan pindaan yang kecil ataupun berbangkit.

Tuan Yang di-Pertua dan Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian, secara umumnya saya ingin menarik perhatian semu Ahli Yang Berhormat 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 ke hingga 14 seperti dimaklumkan sebentar tadi.

Lain-lain perkara yang bersangkutan dengan 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 Ahli Yang Berhormat bahawa kerajaan komited dengan penggubalan rang undang-undang ini bagi memastikan pembangunan sektor penerbangan awam yang moden, mampan, selamat dan efisien. Dengan itu Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Menteri. Diambil maklum. Ada sesiapa menyokong?

**Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat [Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad]:** Saya mohon menyokong.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah bahawa rang undang-undang bernama suatu akta untuk dimansuhkan iaitu Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] untuk membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang ditubuh di bawah akta itu. Untuk mengadakan peruntukan bagi peletakhakan hartanya pada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ditubuh di bawah Akta Pihak berkuasa Penerbangan Malaysia 2017 [Akta 788] dan untuk mengadakan peruntukan bagi perkara yang berkaitan di bacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahaskan.

Baik, Yang Berhormat-Yang Berhormat di dalam Majlis. Sebelum perbahasan dimula, saya ingin mengingatkan kembali Peraturan Mesyuarat berlandaskan Peraturan Mesyuarat Perkara Peraturan 35, 36 dan 37.

Saya percaya Yang Berhormat-Yang Berhormat sedia maklum peruntukan-peruntukan yang sedia ada di bawah tiga peraturan berkenaan, pohon dilaksanakan. Berikut adalah senarai pembahas-pembahas yang akan membahaskan undang-undang ini. Membuka tirai Yang Berhormat Tebrau, diikuti dengan Yang Berhormat Jerantut, Yang Berhormat Puncak Borneo, Yang Berhormat Machang, Yang Berhormat Bentong, Yang Berhormat Bagan Serai, Yang Berhormat Indera Mahkota, Yang Berhormat Setiu, Yang Berhormat Rompin dan Yang Berhormat Besut, Yang Berhormat Langkawi, Yang Berhormat Pendang, Yang Berhormat Merbok, Yang Berhormat Putrajaya, dan akhirnya pembahas Yang Berhormat Tangga Batu.

Setiap pembahas diberi waktu lima minit. Walau bagaimanapun, ia akan tertakluk kepada keadaan semasa dan budi bicara Pengerusi. Dipersilakan Yang Berhormat Tebrau untuk membuka tirai perbahasan.

**11.57 pg.**

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Speaker, hari ini merupakan satu hari yang cukup bersejarah dalam sejarah penerbangan *aviation history*. Di hari inilah di Dewan yang mulia ini kita akan mengakhirkan hayat MAVCOM lapan tahun ini.

Walaupun kita akan buat itu di Dewan hari ini, tetapi hasrat dan rancangan untuk kita bubarkan MAVCOM ini telah pun mula pada tahun 2019. Maka, saya yakin dan percaya, kerajaan telah memikirkan isu ini dengan matang dan lama dan telah buat dialog, *engagement* dengan semua pemegang taruh untuk kita sampaikan ke hari ini. Keputusan untuk kita membubarkan MAVCOM.

Saya harap keputusan ini akan membawa satu era baharu kepada industri penerbangan kita untuk satu penggabungan dengan CAAM yang akan memberi satu ruang yang lebih dinamik dan fleksibel untuk sektor industri penerbangan.

MAVCOM adalah merupakan satu suruhanjaya yang lebih bertumpu Tuan Speaker kepada mengawal selia aspek ekonomi industri penerbangan awam di Malaysia dan perlindungan hak-hak pengguna penerbangan. Manakala, CAAM ia lebih menumpu kepada aspek selia, aspek teknikal penerbangan. Walau bagaimanapun saya percaya, tentu ia ada banyak fungsi yang bertindih atau *over lap* yang memerlukan penggabungan ini demi kebaikan industri penerbangan.

■1200

Yang saya ingin membawa perhatian kepada Dewan yang mulia hari ini adalah saya mula dengan seksyen 17(2) Akta 771. Di mana telah disebutkan selepas penggabungan tersebut semua fungsi MAVCOM akan dipindahkan pada CAAM. Salah satu isu yang saya rasa kita perlu beri perhatian yang serius ialah MAVCOM yang sedia ada ini yang merupakan satu Suruhanjaya, dia boleh membuat peraturan tanpa merujuk kepada kerajaan. Tanpa merujuk kepada Menteri yang berkenaan dan peraturan ini boleh lah diluluskan di Suruhanjaya, di antara Suruhanjaya (*Commissioner*) dan dia ditandatangani saja oleh Pengerusi Eksekutif MAVCOM, tetapi bila MAVCOM digabungkan dengan CAAM fungsinya diedarkan ke CAAM maka semua keputusan perlu merujuk kepada kerajaan dan juga arahan daripada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan atau Menteri yang berkaitan.

Bagi saya, saya ada sedikit bimbang tentang isu kedaulatan dan kebebasan bila kita membuat keputusan ini sebab kalau kita banding Tuan Speaker, dengan



Suruhanjaya lain yang mengawal selia *regulator* di Malaysia. Suruhanjaya Tenaga, *regulator* Tenaga, SPAN *regulator* Air, dia mempunyai lebih banyak kebebasan-*independence* dan sebagai satu badan kawal selia *regulator*, saya rasa itu adalah penting, tetapi sekiranya MAVCOM ini dibubarkan dan macam mana kerajaan?

Saya harap Menteri boleh beri pencerahan, boleh memastikan atau beri *some type of guarantee* bahawa kebebasan itu akan diperlindungi demi kesenangan pemain-pemain industri *aviation* di Malaysia.

Kedua, Tuan Speaker saya memohon sedikit masa lagi. Salah satu juga fungsi MAVCOM adalah memperuntukkan mekanisme bagi perlindungan pengguna, *consumer*.

Saya ingin membawa satu isu yang saya rasa tentunya dikesani oleh rakyat Malaysia. Malah saya rasa tiap-tiap Ahli-ahli Berhormat sini pun pernah kita melalui iaitu ada juga *airline*, saya tak payah sebutlah *airline* mana yang paling kerap buat ialah *airline* ini dia suka tukar masa- *change of schedule*.

*Flight* pukul 3, tiba-tiba jadi pukul 8. Satu e-mel dia hantar. Itu tak apa, yang lebih teruknya Tuan Speaker bila *airline* ni, bila dia tengok *flight* dia tak cukup, dia *combined...* [Tepuk] Betul tak? *Flight* kita hari esok, tiba-tiba kata, "Oh, please be informed in email, your flight has been changed to Thursday or Friday." Habis dia tak pernah fikir kita ada pelan juga. Kadang-kadang kita *connecting flights*, kita kena pergi ke tempat yang lain, tapi dia suka-suka saja hantar satu e-mel dan akhirnya susah pengguna sahaja. Kadang-kadang isu ini bukan isu dolar dan sen sahaja, Tuan Speaker, dia tukar semua perancangan kita. So, apa peranan MAVCOM, dia masih hidup sekarang dan akan diambil oleh CAAM?

Apakah fungsi dan apa peranan atau rancangan MAVCOM ataupun akan datang untuk memastikan *airline* seperti ini dia faham kesusahan rakyat? Adakah dengan denda yang lebih atau dengan teguran ataupun mungkin saya cadangkan kalau dia melepasi *strike* kan. Dewan suka- satu, dua, tiga kan? Kita pun *strike* satu, dua, tiga. Kalau macam itu kita *suspend* dia punya *flight*, baru ada guna. Kalau tidak, dia tak takut. Itu satu yang saya nak bangkitkan.

Kedua...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Sedikit saja Tuan Speaker. Saya juga ingin nak membawa, kita imbas kembali pada satu isu pada Oktober tahun lepas, berkaitan dengan gulung tikar *MYAirline*. Itu pun satu isu yang tadi MAVCOM terkenal ni, saya rasa MAVCOM kena kembalikan keyakinan kepada dua golongan. Satu, kepada pemain industri yang nak masuk ke industri penerbangan. Kedua, golongan

rakyat contohnya hari ini kalau ada penerbangan bajet baru, *ultra low budget* lagi. Adakah rakyat masih yakin untuk membeli tiket daripada *airline* ini? Tahu tak Tuan Speaker, bila *MYAirline* itu dia...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, 30 saat lagi, saya akan tutup *mic*.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Sedikit saja ya. *MYAirline* hanya ada *paid-up capital* RM2 juta saja, bayangkan sebuah syarikat pesawat hanya ada *paid-up* RM2 juta, mungkin syarikat lori pun lebih dari RM2 juta Tuan Speaker, tapi *airline* baru RM2 juta, akhirnya sebab isu *MYAirline* dia kena bayar balik jumlah tiket yang belum jual RM22 juta, tapi dia hanya didenda oleh MAVCOM RM200 ribu sahaja. So, saya harap Tuan Speaker pastikan lah isu-isu ini kita kena *settle* supaya keyakinan rakyat boleh dikembalikan.

Saya akur pada Tuan Speaker, saya akan berhenti sekarang. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Tebrau. Berikutnya saya mempersilakan Yang Berhormat Jerantut.

**12.14 tgh.**

**Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]:** *Bismillahi Rahmani Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Yang di-Pertua atas peluang yang diberikan pada Jerantut untuk membahaskan pindaan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) untuk MAVCOM. Saya yakin dan percaya yang semua di antara kita tahu betapa pentingnya dua-dua badan kawal selia di dalam industri penerbangan negara kita iaitu MAVCOM dan juga CAAM.

Yang betapa banyak hasil kerja mereka ini dalam memastikan industri penerbangan berada di tahap sekarang. MAVCOM ini ditubuhkan suatu zaman Dato' Sri Najib Tun Razak menjadi Perdana Menteri dan ia merupakan agensi bebas yang mengawal selia strategi ekonomi dan komersial di dalam industri penerbangan, dengan izin, *economic regulator*.

CAAM pula adalah sebuah, adalah satu *regulator* yang melihat kepada *technical aspect*, dengan izin, terhadap industri penerbangan ini. Maka atas dasar inilah sepatutnya segala langkah strategi daripada pihak kerajaan berkenaan dengan penerbangan awam yang berkaitan dengan ekonomi sewajarnya ia dilihat secara teliti oleh pihak MAVCOM terlebih dahulu.

Termasuklah pada isu yang sekarang ini dibincangkan secara kritikal tentang penjualan saham MAHB kepada pihak GIP. Kita- semua pun jelas dengan kedua skop agensi ini yang mempunyai skop kerja yang spesifik dan tidak bertindih antara

satu sama lain. Jadi secara asasnya, penggabungan ini tidak akan memberi daya geseran yang kuat kepada satu sama lain dari sudut fungsinya seperti yang dimaklumkan oleh Menteri sebentar tadi. Namun, jika dilihat pada aspek yang berbeza ia tidak lah semudah itu.

Saya terus kepada pindaan fasal 4 iaitu berkenaan dengan pemindahan kuasa, hak dan sebagainya. Saya sedia maklum yang Malaysia di antara sebuah negara yang mempunyai dua orang pengawal selia pada industri penerbangan iaitu satu bahagian ekonomi satu bahagian teknikal. Namun tidak semua negara di luar sana mempunyai satu pengawal selia sahaja seperti yang kita ingin laksanakan sekarang.

Persoalan-persoalan yang timbul ialah sekiranya ada satu pengawal selia iaitu objek naratifnya adalah MAVCOM dengan CAAM yang baru sahaja ditubuhkan pada 2015 dan mempunyai skop kerja yang spesifik iaitu mengawal selia aspek ekonomi kepada para pemain industri penerbangan.

Persoalannya, kenapakah perlu ia dibubarkan? Kenapa tidak CAAM yang berstatuskan Lembaga itu dinaikkan taraf dan seperti mana MAVCOM dan merupakan juga satu Suruhanjaya yang berstatus bebas dan bersifat *independence*. Apa rasionalnya kepada keputusan kerajaan ini dan saya mohon agar ia diterangkan dengan mendalam agar tiada pertikaian selepas ini.

Dato' Yang di-Pertua, di dalam pindaan fasal 5 iaitu berkenaan dengan pemindahan Kumpulan Wang Suruhanjaya Penerbangan dan Kumpulan Wang Perkhidmatan Awam. Soalan saya adalah berkenaan dengan implikasi kewangan, bila kita ada *merging* di antara dua badan yang berbeza pastinya ada implikasi kepada struktur organisasi, struktur kerja yang dijelaskan oleh Menteri sebentar tadi dan *definitely* struktur gaji kepada tenaga-tenaga kakitangan di dalam *both* MAVCOM dan juga CAAM.

MAVCOM ini merupakan entiti yang bebas serta *self-sufficient*, molek juga kalau pihak Menteri boleh nyatakan, berapa pendapat MAVCOM pada tahun lepas. Jadi, apa jaminan kerajaan kepada semua kakitangan MAVCOM, terutamanya dari sudut penyerapan mereka ke dalam CAAM?

Apakah jaminan kerajaan untuk tidak berlakunya *rightsizing* ataupun *down sizing* kepada kakitangan MAVCOM? Apakah mereka akan diserap sepenuhnya tanpa mengurangkan sedikit pun gaji dan manfaat mereka di MAVCOM? Lagi-lagi melihat kepada status CAAM yang merupakan agensi kerajaan yang berteraskan pada tangga gaji yang berbeza.

**■1210**

Jadi, mungkin dia akan dimasukkan, tetapi asasnya, kalau tangga gaji yang berbeza, ia mungkin akan berlakunya *rightsizing* ataupun diberi VSS kepada kawan-kawan kita di MAVCOM. Ataupun akan berlakunya pertambahan skop kerja kepada kakitangan CAAM. Apakah kebijakan mereka terpelihara melalui kenaikan gaji yang setimpal, sebab mereka tertakluk di bawah gaji *government scheme*, dengan bebanan kerja mereka yang baharu ini?

Dari sudut kewangan CAAM pula, apakah jaminan kerajaan agar pemansuhan suruhanjaya ini tidak berlaku situasi menganaktirikan urusan mengawal selia ekonomi dan komersial berhubungan dengan industri penerbangan awam iaitu skop kerja MAVCOM dalam keadaan CAAM memperkukuhkan kedudukan mereka dalam mengawal selia bahagian teknikal industri ini?

Saya difahamkan pada tahun 2019, keselamatan penerbangan Malaysia telah diturunkan kepada kategori dua oleh *United States Federation Aviation Administration*, walaupun pada tahun 2022 ia telah dinaikkan kembali kepada kategori satu. Antara sebab utama penurunan kategori ini adalah kerana kurangnya kemampuan kewangan oleh pihak CAAM yang menatijahkan ketidakmampuan CAAM melantik kakitangan teknikal yang lebih berkelayakan dalam mengendalikan urusan CAAM. Saya ambil penataan daripada sebuah artikel di bawah *Malay Mail*.

Jadi, dengan segala implikasi kewangan yang saya sebutkan ini, mampukah CAAM bertahan? Ini semua sekali tidak termasuk dengan kemampuan pengawal selia baharu ini untuk melantik *talent* yang berkelayakan dalam mengendalikan dan mengkoordinasi kedua-dua skop kerja yang besar di dalam industri penerbangan awam ini.

Kita hendak *attract talent*, Yang Berhormat Menteri. *Definitely* kita bayar mereka dengan harga market. Jadi, mampu tidak, bila berlakunya penggabungan ini, kita boleh beri tangga gaji yang lebih menarik dan *attractive* kepada rakan-rakan ini supaya mereka boleh mewarnai industri teknikal penerbangan kita?

Saya ringkaskan. Berkenaan dengan fasal 8 iaitu berkenaan dengan permohonan dan aduan. Persoalannya, adakah kajian telah dijalankan untuk menilai potensi kehilangan kecekapan dalam pengurusan penerbangan ekonomi dan keselamatan akibat penggabungan ini? Apakah langkah-langkah mitigasi yang direncanakan untuk mengurangkan sebarang ketidakstabilan semasa proses integrasi MAVCOM ke dalam CAAM? Dan mampukah CAAM menyediakan perkhidmatan mesra pelanggan yang cekap seperti mana MAVCOM lakukan seperti mana yang telah kita lihat dalam kes *MyAirline* yang telah kita bahaskan dengan teliti sama ada di dalam Dewan ini mahupun Kamar Khas?

Sebagai konklusinya, Dato' Yang di-Pertua, banyak lagi persoalan-persoalan yang akan ditimbulkan oleh rakan-rakan daripada Ahli Parlimen Kerajaan mahupun Pembangkang berkenaan dengan pemansuhan ini. Mewakili Blok Pembangkang...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]:** Penggulangan ini, Dato' Yang di-Pertua. Mewakili Blok Pembangkang, kami tidaklah mahu membangkang segala polisi yang kerajaan lakukan demi kesejahteraan negara. Contohnya, seperti Akta PERKESO, SIP, kami sebulat suara bersetuju. Saya menyambut baik inisiatif kementerian yang mempunyai objektif yang baik dalam mengurangkan birokrasi, meningkatkan kecekapan operasi serta memperbaiki layanan kepada pengguna penerbangan. Ini langkah yang besar.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat...

**Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]:** Namun- dua *paragraph*. Namun, untuk pembubaran MAVCOM dan pindaan Akta CAAM yang akan dibahaskan sekarang, kami melihat agar perkara ini memerlukan lebih banyak sesi libat urus bersama dengan pelbagai pihak serta penerangan yang tulus dan jelas daripada pihak Menteri.

Perkara ini sewajarnya dibentangkan di dalam Jawatankuasa Pilihan Khas Infrastruktur, Pengangkutan dan Komunikasi. Saya salah seorang daripada Ahlinya, dan kita tidak membincangkan perkara ini sedangkan ini merupakan hasrat Tan Sri Speaker sewaktu saya bersama dengan beliau melihat rakan-rakan kita di UK dan Ireland, memang JKPK ini merupakan suatu perkara yang perlu diperkasakan.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat...

**Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]:** Diharapkan perkara ini boleh diangkat kepada pihak JKPK terlebih dahulu sebelum kita membuat keputusan.

Dengan ini, saya mohon supaya perkara ini ditangguhkan akta ini untuk kita teliti terlebih dahulu. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih, Yang Berhormat Jerantut. Dipersilakan, Yang Berhormat Puncak Borneo.

**12.14 tgh.**

**Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]:** Salam sejahtera, semua. Saya mengucapkan ribuan terima kasih kerana diberi peluang untuk berbahas

mengenai pembentangan pembubaran Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2024.

Saya telah meneliti pembentangan kertas tersebut dan telah menghadiri taklimat oleh Kementerian MOT mengenai pemansuhan Akta 771 di mana perkara ini akan memansuhkan Akta 771 juga yang mengandungi 14 fasal di mana seterusnya akan membawa kepada pembubaran *Malaysian Aviation Commission* ataupun MAVCOM yang juga membawa kepada penggabungan MAVCOM dan juga *Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)* menjadi satu entiti.

Jadi, secara prinsipnya, saya bersetuju dengan penggabungan ini kerana ia bakal membawa kesan ekonomi bidangan ataupun *economic of scale* di mana langkah ini dapat mengoptimumkan penggunaan sumber kewangan melibatkan kedua-dua entiti dan juga menyusun semula sumber manusia dengan penggabungan fungsi MAVCOM di bawah CAAM yang bisa menyokong serta menggalakkan perkembangan industri penerbangan awam dan seterusnya memangkin pertumbuhan ekonomi negara.

Dengan penggabungan ini juga, fungsi MAVCOM dapat dilaksanakan oleh CAAM dengan melaksanakan fungsi dengan sentiasa mengambil kira polisi dan dasar yang diputuskan oleh kerajaan. Penggabungan ini juga dapat mengurangkan isu-isu penyelarasan antara kedua-dua pihak dan tiada lagi keperluan untuk kelulusan berasingan daripada dua buah agensi di mana kerenah birokrasi dapat dielakkan untuk proses permohonan kelulusan teknikal dan pengeluaran lesen dan sebagainya.

Penggabungan ini juga selari dengan amalan yang dipraktikkan di negara-negara lain di mana badan kawal selia dan teknikal penerbangan diletak di bawah satu entiti seperti di negara Amerika Syarikat, Singapura dan juga Australia demi memastikan mereka ini mematuhi dan melaksanakan dengan sempurna dasar piawaian dan amalan yang disarankan oleh *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Yang di-Pertua Dato' Speaker, saya juga ingin memberi beberapa teguran. Namun begitu, saya ingin menyarankan supaya komposisi Ahli Lembaga Pengarah CAAM yang bakal ditambah daripada 11 hingga 13 ini juga harus melantik pemain industri dan juga wakil Kerajaan Sabah dan juga wakil Kerajaan Sarawak selain daripada wakil kementerian bertanggungjawab terhadap hal ehwal ekonomi, wakil Kementerian Pengangkutan dan wakil Kementerian Kewangan. Kerana mereka ini memerlukan pandangan daripada Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak sebagai *partners*.

Jadi, saya juga berpandangan bahawa setelah rasionalisasi dilaksanakan, segala peraturan yang ditandatangani oleh Menteri Pengangkutan dan ini membuat Menteri Pengangkutan begitu berkuasa dan kuasa itu boleh disalahgunakan. Jadi, saya mencadangkan supaya satu Jawatankuasa menjadi semak dan imbang kuasa Menteri Pengangkutan supaya kita ingin mendapat ketelusan dan juga perkara ini tidak disalahgunakan.

Selain daripada itu, urusan pentadbiran dan pengurusan *Public Service Obligation For Rural Air Service (PSO for RAS)* bakal dipindah kepada CAAM. Sebelum ini, Kerajaan Malaysia telah menandatangani satu perjanjian di bawah Akta 771 dengan penerbangan MAS bagi meneruskan menyediakan operasi RAS di Sarawak dan Sabah dengan penambahan 49 laluan berbanding 40 sebelum itu. Adakah dengan pembubaran Akta 771 ini, perjanjian ini juga akan menjadi terbatal ataupun *null and void*? Sekiranya jawapannya ya, perkara ini harus diperhalusi dan harus diperbaiki dengan tuntas dan baik.

Saya juga mohon mencadangkan supaya CAAM diberi mandat dan kebebasan untuk menentukan perjawatan dan pakej saraan supaya bakat yang mereka upah lebih berpengalaman dan mahir dapat dipikat. Manakala demi memastikan dan memperbaiki mekanisme bagi melindungi hak pengguna perkhidmatan penerbangan, aktiviti naziran ataupun *inspectorate* harus dilakukan secara kerap kepada syarikat penerbangan dalam aspek teknikal dan memastikan mereka patuh dengan standard ataupun tatacara yang ditetapkan.

Selain itu, mutu perkhidmatan harus ditingkatkan. Oleh itu, setiap ruang dalam pesawat juga harus ada papan tanda untuk menunjukkan tatacara para penumpang untuk membuat aduan kepada CAAM. Kerana walaupun sebelum ini MAVCOM ada khidmat aduan pengguna, tetapi tidak semua penumpang tahu tatacara dan juga hak mereka untuk membuat aduan.

#### ■1220

Oleh itu akhir sekali, saya menyatakan sokongan saya sepenuhnya terhadap pembubaran ini iaitu pembubaran Akta 771. Namun, saya memohon segala pandangan, teguran dan saranan saya diambil berat supaya kita lebih telus, efisien dan mengamalkan tadbir urus yang cemerlang demi kemakmuran negara. Saya pasti bahawa dengan adanya penggabungan ini, kita dapat banyak penjimatan dan kita juga dapat menyelesaikan perkara-perkara birokrasi dan sebagainya.

Dengan itu, saya menyokong, tapi dengan syarat mereka menerima pandangan dan teguran saya. Dengan itu, sekian terima kasih. Tuhan memberkati.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Puncak Borneo.

Yang Berhormat Machang memohon untuk menjadi pembahas yang terakhir, saya meluluskan. Saya mempersilakan Yang Berhormat Betong.

### **12.21 tgh.**

**Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]:** Terima kasih Dato' Yang di-Pertua kerana memberikan peluang untuk berbahas mengenai RUU Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024.

Penggabungan CAAM dan MAVCOM merupakan satu langkah yang wajar untuk menyatukan pengawasan penerbangan di Malaysia. Cadangan ini telah lama dibincangkan sejak tahun 2019 dan kini badan kawal selia industri penerbangan Malaysia dirasionalisasikan dan diletakkan di bawah satu entiti, di mana MAVCOM akan dibubarkan. Antara kelebihan penggabungan ini ialah ia akan memudahkan proses kelulusan dan pengeluaran lesen penerbangan dengan hanya satu agensi yang bertanggungjawab. Ini akan mengurangkan kerumitan birokrasi dan mempercepatkan proses kelulusan untuk industri penerbangan.

Selain itu, CAAM akan menjadi sebuah badan berkanun yang bebas selepas menyerap MAVCOM. Ini akan membolehkan CAAM menjalankan fungsinya secara lebih efektif dan bebas daripada pengaruh politik. Walau bagaimanapun, terdapat beberapa perkara yang perlu dititikberatkan dalam proses penggabungan ini. Antara kebimbangan utama ialah memastikan CAAM dapat mengekalkan kebebasan dan integriti sebagai pengawal selia teknikal penerbangan yang cekap dan bebas daripada pengaruh luar.

Satu lagi isu yang perlu diperhalusi ialah memastikan perolehan dan penyerapan kakitangan MAVCOM ke dalam CAAM berjalan dengan lancar. Ini penting untuk mengekalkan kesinambungan dan pengalaman dalam industri penerbangan. Dato' Yang di-Pertua, sebelum kita melangkah lebih jauh, adalah penting untuk melihat jangkaan hasil yang akan dijana daripada penggabungan ini.

Berdasarkan laporan kewangan terkini, CAAM mencatatkan pendapatan sebanyak RM123 juta pada tahun 2023, manakala MAVCOM mencatatkan pendapatan sebanyak RM40 juta. Walau bagaimanapun, kedua-dua badan ini mencatatkan pendapatan yang agak memberangsangkan. Maka, kita perlu memastikan bahawa penggabungan ini akan meningkatkan lagi pendapatan keseluruhan melalui peningkatan efisiensi dan pengurangan kos operasi. Kerajaan perlu memastikan bahawa penjimatan dan peningkatan hasil benar-benar dapat dicapai.

Dato' Yang di-Pertua, salah satu persoalan utama adalah nasib kakitangan MAVCOM. Apakah rancangan untuk mereka? Adakah kesemua kakitangan mereka



akan diserap ke dalam badan yang baru ini? Kementerian juga perlu memastikan bahawa proses penggabungan ini tidak menyebabkan ketidakstabilan pekerjaan atau kebimbangan dalam kalangan kakitangan. Pada masa yang sama, bagi mereka yang tidak menerima untuk menyertai badan yang baru, apakah pelan tindakan untuk mereka? Adakah mereka akan diberikan pilihan untuk mengambil skim pemisahan sukarela atau latihan semula bagi memastikan mereka mempunyai peluang pekerjaan ini? Kita harus pastikan tiada seorang pun kakitangan yang terabai dalam proses penggabungan ini.

Dato' Yang di-Pertua, Betong juga ingin mendapatkan kepastian daripada pihak kementerian jika terdapat rancangan untuk pengambilan tambahan bagi mengukuhkan tenaga kerja badan yang baru ini kelak. Jika ya, berapa ramai kakitangan baru yang akan diambil dan saya pasti kesemua ini telah ada dalam perancangan CAAM. Apa langkah-langkah yang akan diambil untuk memastikan bahawa pengambilan tambahan ini dilakukan secara telus dan tidak membebankan, terutamanya daripada segi kewangan? Pengukuhan tenaga kerja adalah penting bagi memastikan badan yang baru ini dapat beroperasi dengan cekap dan berkesan. Selain itu, kita juga perlu memastikan bahawa tenaga kerja yang diambil mempunyai kemahiran dan kepakaran yang sesuai untuk memenuhi keperluan operasi badan baru ini.

Dato' Yang di-Pertua, Betong juga mencadangkan agar terdapat perwakilan dari Sabah dan Sarawak dalam komposisi lembaga pengarah badan yang baru ini. Ini penting untuk memastikan suara dan kepentingan rakyat di kedua-dua wilayah ini dapat diambil kira sebagai rakan kongsi yang setara dalam Persekutuan. Sabah dan Sarawak mempunyai kepentingan strategik dalam sektor penerbangan negara kita dan oleh itu, perwakilan mereka dalam lembaga pengurusan adalah penting untuk memastikan bahawa keputusan yang diambil mencerminkan kepentingan dan keperluan seluruh negara. Dengan ini, kita dapat memastikan bahawa pembangunan dan pertumbuhan sektor penerbangan adalah inklusif dan seimbang.

Seterusnya, penggabungan ini juga diharapkan dapat melonjakkan lagi penarafan FAA negara. Penarafan dalam kategori satu adalah penting untuk reputasi dan keselamatan penerbangan negara. Penarafan ini memberi keyakinan kepada pengguna dan pihak berkepentingan bahawa sektor penerbangan negara kita mematuhi standard keselamatan yang tinggi. Semua langkah perlu diambil untuk memastikan penarafan ini kekal, termasuk memastikan bahawa kesemua peraturan dan standard keselamatan dipatuhi dengan ketat. Ini termasuk memastikan bahawa latihan dan pembangunan profesional kakitangan penerbangan kita terus diberi

keutamaan dan Betong percaya bahawa penggabungan ini akan dapat membantu merealisasikan perkara ini.

Dato' Yang di-Pertua, saya ingin menyinggung dua Fasal iaitu yang pertama ialah Fasal ke-6 iaitu pemindahan semua perjanjian, surat ikatan, dokumen dan surat cara lain yang sedia ada daripada MAVCOM kepada CAAM adalah satu langkah yang wajar dalam proses penggabungan kedua-dua agensi. Ini akan memastikan kesinambungan operasi dan pengawasan industri penerbangan di Malaysia. Semua komitmen, hak dan tanggungjawab yang sedia ada di bawah MAVCOM akan terus berkuat kuasa di bawah CAAM selepas penggabungan ini. Walau bagaimanapun, terdapat beberapa perkara yang perlu dipertimbangkan untuk memastikan pemindahan ini berjalan dengan lancar.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]:** Ya, sedikit lagi. Termasuk semakan dan penyelarasan dokumen. Semua dokumen yang akan dipindahkan perlu disemak dan diselaraskan terlebih dahulu. Ini bagi memastikan tiada sebarang ketidakselarasan atau kekaburan dalam terma dan syarat yang terkandung di dalamnya.

Yang kedua ialah Fasal ke-8 iaitu pindaan ini memastikan keseimbangan dan keadilan dalam pemprosesan permohonan dan aduan yang sedia ada. Semua kes yang belum selesai di bawah MAVCOM akan terus diuruskan, diselesaikan di bawah CAAM selepas penggabungan ini.

Dato' Yang di-Pertua, kesimpulannya pembubaran MAVCOM dan pemindahan fungsi ekonominya ke CAAM adalah langkah yang besar yang memerlukan pertimbangan teliti daripada semua aspek. Maka, saya penuh yakin bahawa langkah ini dapat mengoptimumkan penggunaan sumber kewangan melibatkan kedua-dua entiti benar-benar memberikan manfaat dan seterusnya, memangkinkan pertumbuhan ekonomi negara. Betong menyokong agar CAAM ini nanti untuk menjadi sebuah badan berkanun yang berdaya saing, diasingkan saraan dan tidak tertakluk kepada saraan kerajaan. Dengan itu, terima kasih dan Betong menyokong RUU ini. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Betong. Berikut saya mempersilakan Yang Berhormat Bagan Serai.

**12.28 tgh.**

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi peluang kepada saya untuk berbahas tentang isu yang sangat penting ini iaitu pembubaran Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2024. Perbahasan ini adalah penting kerana ia melibatkan kepentingan rakyat Malaysia dan masa depan industri penerbangan negara kita.

Fasal 3 memansuhkan Akta 771 dan membubarkan MAVCOM. Menurut kenyataan yang dikeluarkan oleh Yang Berhormat Menteri, keputusan pembubaran MAVCOM ini dibuat berdasarkan kepada keputusan Jemaah Menteri pada tahun 2019 yang lalu, di mana Menteri pada waktu tersebut adalah Menteri yang sama pada kali ini.

Saya ingin membangkitkan berkenaan kenyataan yang pernah dikeluarkan oleh Pengerusi Eksekutif MAVCOM iaitu keputusan besar yang melibatkan MAVCOM ini tidak pernah dibincangkan terlebih dahulu bersama MAVCOM.

**■1230**

Adakah pada kali ini pihak kementerian telah mengadakan perbincangan yang tuntas bersama MAVCOM dalam meneruskan keputusan Jemaah Menteri 2019 yang lalu, kerana ia sangat berkait rapat dengan persepsi terhadap tata kelola kerajaan dalam membuat satu keputusan yang besar.

Berkenaan dengan frasa ini, adalah sejauh mana jaminan kerajaan terhadap fungsi terpenting MAVCOM iaitu sebagai badan bebas yang tidak terikat dengan mana-mana pihak terutama berkaitan politik dapat dikekalkan dalam memberikan pandangan berkaitan industri penerbangan di negara ini. Janganlah kerana tidak dapat menerima kritikan dan komentar pihak luar berkaitan kerja buat kita, terus dibuang orang-orang tersebut, sedangkan kritikan dan komentar ini akan memperkasakan kembali organisasi dan kerja buat kita.

Berkaitan frasa ini juga seperti mana semua sedia maklum pembaharuan ini akan membawa kepada pindaan Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Malaysia 2024 di mana secara strukturnya MAVCOM dibubarkan dengan dijadikan, gabungan bersama dengan CAAM.

Persoalan utama ini, mengapa langkah penggabungan ini dilihat sebagai *downgrade*, dengan izin, apabila MAVCOM yang berstatus suruhanjaya perlu digabungkan dengan CAAM yang berstatus lembaga, mengapakah tidak berlaku sebaliknya? Ini umpama, ular lidi telan ular sawa. Semalam “lembu kenyang”, hari ini “ular lidi telan ular sawa.”

Walaupun CAAM berjaya mencapai gred 1 semula pada tahun 2022 selepas ia diturunkan gred pada tahap 2 pada tahun 2019 lalu oleh badan autoriti penerbangan Amerika Syarikat (FAAA). Namun isu di sebalik perubahan gred ini perlu diteliti, antaranya ialah kerana skop teknikal yang menjadi fungsi utama CAAM ini sendiri tidak dapat dipenuhi. Bagaimanakah ia mampu untuk menambah beban kerja daripada MAVCOM selepas pergabungan ini berlaku? Bagaimanakah prestasi industri penerbangan akan dipertingkatkan?

MAVCOM mempunyai fungsi tersendiri apabila ia mula ditubuhkan pada tahun 2016 melalui Akta 771. Dengan pembubaran suruhanjaya ini, beberapa soalan berkenaan fungsi MAVCOM perlu dijelaskan dengan sebaiknya oleh pihak kementerian.

Yang pertama bagaimanakah pengurusan kawal selia berkaitan dengan keselamatan perlindungan pengguna akan dibuat selepas pembubaran ini? Apa kaedah mekanisme yang diguna pakai.

Yang kedua, pihak manakah akan mengambil alih fungsi MAVCOM dalam memperjuangkan hak pengguna dalam sektor penerbangan melalui aduan daripada pengguna dan advokasi kepada mereka.

Ketiga, MAVCOM berperanan penting dalam memastikan landskap industri yang kompetitif, menyekat amalan monopoli dan menggalakkan persaingan yang adil. Justeru, bagaimanakah hal ini akan diuruskan dengan pembubaran MAVCOM?

Keempat, seiring dengan slogan yang sering diperkatakan oleh kerajaan iaitu ketelusan, tata kelola. Maka, bagaimana ketelusan daripada aspek laporan prestasi industri, isu kepenggunaan dan pematuhan kepada peraturan akan dibuat apabila MAVCOM sebelum ini berperanan sebagai pihak ketiga, dibubarkan?

Kelima, sejauh manakah kajian telah dibuat oleh pihak kementerian dalam memberikan jaminan bahawa kecekapan pengurusan akan dapat dipertingkatkan tanpa mengorbankan kualiti pengawasan dan perlindungan pengguna apabila MAVCOM kelak dibubarkan.

Dato' Yang di-Pertua, sedikit lagi Dato'. MAVCOM telah memainkan peranan penting dalam melindungi hak pengguna penerbangan. Tanpa MAVCOM, pengguna mungkin akan kehilangan platform yang khusus untuk menyuarakan aduan dan pendapat dan mendapatkan penyelesaian terhadap masalah mereka hadapi daripada syarikat penerbangan.

Yang kedua, MAVCOM sebagai badan bebas memastikan ketelusan dan akauntabiliti dalam industri penerbangan, pembubarannya boleh membawa kepada kekurangan, pengawasan yang bebas yang boleh membuka ruang untuk

penyalahgunaan kuasa oleh syarikat penerbangan dan pengendali lapangan terbang.

Yang ketiga, ketidakpastian dalam pengawalseliaan boleh mengurangkan keyakinan pelabur. Pelabur mungkin merasa bimbang tentang kestabilan dan kejelasan peraturan dalam industri penerbangan yang boleh mengakibatkan pengurangan pelaburan dalam sektor ini.

Tuan Yang di-Pertua, dengan ini saya mohon supaya rang undang-undang ini ditangguhkan dan dibawa kepada *select committee*. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Bagan Serai. Berikutnya saya mempersilakan Yang Berhormat Indera Mahkota.

**12.35 tgh.**

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Ada empat perkara yang ingin saya timbulkan. Yang pertama berkaitan dengan faktor-faktor baru di sebalik faktor-faktor yang ada pada tahun 2019 ketika Kabinet membuat keputusan bersetuju pada prinsipnya untuk penggabungan dua entiti, yakni MAVCOM dan CAAM.

Satu ialah *Operating Agreement* (OA) yang terbaru yang diputuskan pada bulan Mac tahun ini yang *extend* dari 2034 sehingga ke 2069. Jadi persoalan *value*, nilai daripada segi wang ringgitnya di situ, mungkin ada perbezaan.

Yang keduanya ialah Yang Berhormat Menteri sahabat saya, tetapi dalam suasana orang bising tentang isu *Black Rock* ini, kita harus juga melihat jika ada perkara-perkara, elemen-elemen yang dipersoalkan. Soal kebebasan, siapakah yang boleh halang? MAVCOM boleh halang atau tidak boleh halang, MAVCOM sudah tidak ada, tidak boleh halang. Saya tahu, ini perkara-perkara yang sukar untuk di-*quantify*. Yang Berhormat Menteri boleh menjawabnya, tetapi masyarakat juga boleh membuat interpretasi.

Perkara kedua saya bersetuju soal mengurangkan birokrasi kerana itu ada penggabungan, tetapi saya juga bersetuju dengan perkara yang ditimbulkan oleh Tebrau yakni sejauh manakah elemen-elemen kebebasan yang ada dalam bidang kuasa MAVCOM itu akan diteruskan apabila penggabungan ini dilaksanakan yakni apabila ia dilaksanakan oleh CAAM.

Perkara ketiga, saya hendak merujuk beberapa fasal. Pertama ialah fasal 4. Saya ingin mendapatkan nantinya penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri soal

penurunan ataupun penggabungan yang berkaitan dengan kuasa, soal hak, soal kewajipan, liabiliti dan obligasi yang selepas ini nanti akan berada di bawah CAAM.

Yang kedua ialah fasal 6 dan fasal 7. Kalau boleh diberi sedikit lagi perincian mengenai implikasi perjanjian kontrak, pengendalian dan konsesi yang sedia ada yang melibatkan MAVCOM yakni sebelum tarikh permulaan kuat kuasa ini. Nanti kita ada sedikit masa nanti diluluskan saya tidak tahu bila kemudian hendak tunggu dia kuat kuasa jadi ada masa yang di antara itu apa yang berlaku pada masa itu dan apa yang berlaku selepas itu.

Yang ketiga ialah berkaitan dengan yang ditimbulkan oleh teman-teman tadi, jaminan kepada pegawai-pegawai kakitangan MAVCOM yang seramai 56 orang itu. Apakah kesan kepada mereka? Yang lebih utama lagi bukan soal *down sizing* dan sebagainya yang ditimbulkan Jerantut tetapi ialah *professionalism* dikekalkan kerana sebahagian daripada pegawai-pegawai MAVCOM itu adalah daripada golongan profesional.

Namun, saya hendak puji satu dalam rang undang-undang yang baru ini Perkara 11(ii) yang disebut oleh Menteri tadi iaitu memperkenalkan unsur-unsur moratorium. Tidak bolehlah orang yang hari ini berhenti daripada suruhanjaya, besok dilantik ataupun tiba-tiba sahaja dia jadi CEO atau *executive chairman* dalam sebuah syarikat yang berkaitan dengan kerja dia semalam di dalam suruhanjaya. Ini pada saya, saya tidak pasti kalau dalam akta-akta yang lain, tetapi kalau saya, permulaan yang saya sokong, yang ini saya sokong kuat.

#### ■1240

Moratorium untuk orang, sebaik sahaja hari ini dia pencen esok janganlah dilantik kepada satu jawatan atau dibenarkan beroperasi dalam sesuatu organisasi atau syarikat yang semalam dia buat kerja sebagai pegawai kanan dalam bidang tersebut.

Akhirnya yang keempat, saya juga menyokong pandangan Ketua Portfolio Pengangkutan Perikatan Nasional yakni Jerantut supaya kita tangguh kelulusannya dan bawa hal ini kepada Jawatankuasa Pilihan Khas Infrastruktur Pengangkutan dan Komunikasi. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Indera Mahkota. Berikut saya mempersilakan Yang Berhormat Setiu.

**12.40 tgh.**

**Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Perkara pertama yang saya ingin bangkitkan pada Fasal 3 berkenaan pemansuhan MAVCOM.

Umumnya MAVCOM adalah sebuah Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan fungsinya adalah jelas mengawal selia perkara ekonomi yang berhubung kait dengan industri penerbangan di Malaysia dan juga sebagai Ombudsman untuk mengendalikan aduan penumpang dan sama sekali tiada kaitan dengan hal keselamatan pesawat.

Manakala CAAM hanya fokus kepada teknikal yang berkait dengan penyelenggaraan dan pengendalian pesawat. Kedua-duanya mempunyai fungsi yang jelas dan tidak berlaku pertindihan bidang tugas akan kewujudan entiti tersebut. Jika sebelum ini Menteri memberi alasan penggabungan ini adalah kerana bagi meningkatkan konsesi pengurusan dan mengurangkan birokrasi, namun persoalan di sini mengapa MAVCOM yang dibubarkan dan diserapkan ke dalam CAAM. Mengapa tidak sebaliknya, CAAM diserapkan ke dalam MAVCOM dan dibubarkan CAAM ini.

Sedangkan umum mengetahui pada 11 November 2019, Pentadbiran Penerbangan Persekutuan AS telah menurunkan penarafan dengan izin Dato' Yang di-Pertua, *downgrade* keselamatan udara Malaysia kepada kategori dua. Penurunan penilaian ini memberi impak yang sangat signifikan kepada industri penerbangan Malaysia.

Dato' Yang di-Pertua, pada 11 November 2019, di *Malay Mail* ada melaporkan, dengan izin, saya menyebut kenyataan CAAM ini Dato' Yang di-Pertua. *CAAM said, "in carrying out its duties as an aviation regulator, some shortcomings exist. We wish to emphasize that the assessment only covered CAAM's role as an aviation regulator."* Kenyataan ini jelas menunjukkan bahawa sebelum ini peranan asas CAAM adalah mengawal selia penerbangan mempunyai kelemahan. Parlimen pada tahun 2022 iaitu pada waktu pemerintahan Perikatan Nasional, kita telah kembali berjaya memulihkan imej penerbangan dengan memasukkan ke dalam kategori satu semula.

Persoalan, dalam tempoh baharu sahaja stabil dan pulih, apakah jaminan kerajaan bahawa ia mampu untuk mengekalkan prestasinya dengan tambahan bebanan tugas serta peranan yang sangat berbeza dengan sebelum ini. Ini satu langlah yang agresif kenapa kerajaan tidak memindahkan CAAM kepada MAVCOM yang merupakan satu entiti yang cukup kukuh dan stabil. Bahkan, saya kira isu yang melibatkan penerbangan ini sering sekali berlaku dan kebanyakannya meragut nyawa para penumpang.

Jika sebelum ini MAVCOM memberi fokus kepada kawal selia ekonomi dan CAAM hanya fokus kepada teknikal penerbangan, namun pelbagai isu melibatkan

kapal terbang kerap berlaku. Sebagai contoh pada 13 Februari 2024, pesawat ringan terhempas di Kapar. Pada 19 Ogos 2023, pesawat terhempas di Elmina.

Dato' Yang di-Pertua, alasan pembubaran ini juga adalah kerana Kerajaan Malaysia ingin selari dengan amalan yang dipraktikkan oleh negara lain di mana badan kawal selia ekonomi dan teknikal penerbangan diletakkan di dalam satu entiti seperti di Singapura dan AS. Persoalannya, apakah jaminan kerajaan bahawa amalan ini sesuai untuk dipraktikkan di negara kita? Adakah terdapat kajian yang telah membuktikan amalan ini adalah yang paling tepat untuk negara kita.

Hal ini kerana, kebanyakan negara besar seperti Kesatuan Eropah (EU) juga mempraktikkan pengasingan entiti ini. Saya tidak menafikan penubuhan dua entiti seperti MAVCOM dan CAAM, pihak berkuasa penerbangan Malaysia ini akan mewujudkan dua regulator berbeza dalam satu sektor.

Namun begitu, yang menjadi persoalan adalah mengapa MAVCOM yang dibubarkan dan diserapkan ke dalam CAAM ini. Sejauh mana penggabungan ini dapat memastikan tadbir urus berjalan lancar. Apakah wujud mekanisme jelas khusus pada CAAM untuk *take over* MAVCOM sepenuhnya selepas ini?

Oleh sebab itu saya mencadangkan agar RUU ini ditangguhkan dahulu dan dibawa ke Jawatankuasa Pilihan Khas sebagaimana saranan yang dicadangkan oleh Jerantut. Sekian, terima kasih. [*Tepuk*]

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Setiu. Berikut saya mempersilakan Yang Berhormat Rompin.

**12.45 tgh.**

**Dato' Abdul Khalib bin Abdullah [Rompin]:** Terima kasih Dato' Yang di-Pertua kerana memberi ruang kepada saya untuk mengambil bahagian bagi membahaskan usul Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 ini.

RUU ini dibentangkan susulan dengan keputusan Jemaah Menteri pada 11 Disember 2019 bahawa Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) akan dibubarkan dan semua fungsinya dipindahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). Pembaharuan ini juga bertujuan untuk mengurangkan kerenah birokrasi dan mempertingkatkan keberkesanan serta kecekapan sistem penyampaian perkhidmatan penerbangan awam terutamanya dalam perkhidmatan pelesenan.

Jika tidak silap sayalah, keputusan ini diambil selepas pembubaran Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) dan penubuhan Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) pada tahun yang sama Januari 2019. Namun,



ini tidak dapat dilaksanakan ekoran beberapa permasalahan yang timbul ekoran pembubaran SPAD yang boleh saya simpulkan di sini ialah pembubaran secara tergesa-gesa serta telah memberi kesan negatif kepada tenaga kerja dan kepakaran di SPAD. Harapan saya pada kali ini tidak berulang kepada MAVCOM pula.

Dato' Yang di-Pertua, izinkan saya menyentuh beberapa fasal utama. Fasal 3 bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi pemansuhan Akta Suruhanjaya Penerbangan Awam Malaysia 2015 dan pembubaran Suruhanjaya.

Fasal 4, bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi penurunan kuasa, kewajipan, liabiliti dan obligasi suruhanjaya kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia.

MAVCOM ditubuhkan untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia serta mengadakan peruntukan bagi fungsi dan peraturan dalam perkara yang berkaitan.

CAAM pula bertanggungjawab dalam pengawas celahan teknikal penerbangan awam negara selaras dengan prosedur teknikal dan keselamatan yang ditetapkan oleh ICAO.

Isu pertama, laporan *The Edge* dan penurunan taraf oleh FAA, saya memetik maklumat yang terkandung dalam akhbar antarabangsa *The Edge* pada 23 Disember 2019. Saya sebenarnya musykil akan hasrat sebenar kerajaan ingin memansuhkan MAVCOM ini kerana pada tanggal 23 Disember 2019, akhbar *The Edge-Weekly* telah menerbitkan sebuah artikel yang menyentuh berkenaan keputusan kerajaan untuk menggabungkan MAVCOM dengan CAAM. Artikel tersebut mengandungi ungkapan-ungkapan berikut.

Pertama, MAVCOM tidak dirujuk sebelum keputusan ini dibuat. Jika suruhanjaya telah dirujuk mengenai keputusan penggabungan tersebut, Kabinet akan mendapat manfaat dan pelbagai pandangan dalam mencapai keputusannya.

Kedua, pihak MAVCOM sendiri tidak pasti akan bagaimana serta fungsi-fungsi MAVCOM yang mana akan diambil alih oleh CAAM kerana tiada rundingan yang dibuat dengan suruhanjaya mengenai keputusan ini. Sebenarnya, pada pengamatan saya, isu penting yang saya hadapi oleh industri penerbangan Malaysia pada hari ini ialah isu penurunan taraf CAAM oleh FAA daripada kategori satu kepada kategori dua. Malah MAVCOM sendiri berpandangan keputusan untuk menggabungkan MAVCOM dan CAAM tidak berupaya untuk menangani isu mendesak ini.

Dakwaan yang telah dibuat secara terbuka bahawa penggabungan ini akan membantu kedudukan kewangan CAAM dan menjadi penyelesaian kepada isu penurunan taraf CAAM oleh FAA, secara khususnya pada pandangan saya adalah

tidak berasas. Kerajaan dilihat tidak lebih ke arah mahu memperkasakan CAAM dan mahu membantu CAAM untuk kembali kepada kategori satu setelah diturunkan kepada Pengawal Selia Penerbangan Kategori 2 berbanding kategori satu sebelum ini oleh Pentadbiran Penerbangan Persekutuan (FAA) Amerika Syarikat.

Namun, hakikat sebenarnya CAAM diturunkan penarafannya sebelum ini kerana dilihat tidak mempunyai kemampuan daripada segi kewangan dan kepakaran dan sebenarnya di samping FAA tidak berpuas hati dengan 33 perkara daripada 300 perkara yang diaudit.

#### ■1250

Malah pihak FAA juga dikenali sebagai badan penarafan yang mempunyai SOP yang ketat, apatah lagi daripada keselamatan. Isu yang kedua, hanya sekadar menyelamatkan CAAM yang bermasalah. Hasil penurunan taraf keselamatan oleh FAA, saya difahamkan Institut Kajian Malaysia dan Antarabangsa (IKMAS), Universiti Kebangsaan Malaysia telah melakukan kajian terhadap badan itu dan mendapati CAAM tidak mempunyai tenaga kerja, jurutera dan juruterbang yang berpengalaman dan kakitangan yang mereka miliki kurang pengalaman dan dibayar gaji yang rendah.

Malah penurunan penarafan CAAM ini sebahagiannya juga disebabkan oleh ketidakupayaan Kementerian Pengangkutan sendiri untuk melakukan perubahan yang diperlukan dalam CAAM supaya mereka dapat berfungsi sebagaimana yang sepatutnya.

Justeru itu, soalan saya, mengapa badan pengawal seliaan berfungsi dengan baik ini perlu dibubarkan bagi memihak kepada pengawal seliaan yang bergelut, tidak efisien dan tidak cekap. Ini kerana kita dapat melihat dengan jelas bahawa kebajikan pengguna penerbangan telah diurus dengan baik oleh MAVCOM bagi memastikan syarikat penerbangan dan lapangan terbang memenuhi tanggungjawab mereka.

Cadangan saya, jika dikekalkan MAVCOM boleh berfungsi sebagai *check and balance* yang baik kepada Kementerian Pengangkutan kerana MAVCOM tidak menjawab kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan tetapi terus kepada Parlimen. Ini selaras dengan dasar kerajaan untuk menggalakkan tadbir urus yang baik dan bukannya membawa kepada pembubaran dan diletakkan kepada CAAM di bawah kawalan Kementerian Pengangkutan. Boleh sedikit masa lagi?

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya tidak kata apa-apa pun, jalan... [Ketawa]

**Dato' Abdul Khalib bin Abdullah [Rompin]:** Malah MAVCOM juga tidak mendapat pembiayaan daripada kerajaan dan hanya dibiayai oleh hanya RM1 dari

setiap penumpang penerbangan. Saya melihat isu ini lebih kepada CAAM yang sebenarnya bermasalah dan tidak berfungsi dengan baik tetapi MAVCOM yang terbukti berperanan serta diiktiraf di peringkat antarabangsa yang perlu dikorbankan. Juga MAVCOM perlu dikekalkan sebagai badan pemantau bebas dalam industri penerbangan bagi tujuan memantau lesen komersial persaingan selain kebajikan dan tanggungjawab perkhidmatan awam.

Kes yang sama terjadi kepada SPAD yang sudah *established* namanya di peringkat antarabangsa, mempunyai dasar dan polisi yang jelas, penguatkuasaan tenaga pakar yang hebat. Namun hanya kerana ia di bawah bidang kuasa Jabatan Perdana Menteri ketika itu, SPAD dibubarkan dan APAD hari ini tiada taring, tanpa sebarang dasar, polisi dan kuasa untuk menguatkuasakan undang-undang jalan raya yang telah diserapkan ke Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) dan APAD sendiri.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Dato' Abdul Khalib bin Abdullah [Rompin]:** Saya masih ada, tetapi tidak apalah. Saya akhir sekali Dato' Yang di-Pertua, saya memohon jasa baik Yang Berhormat Menteri untuk menangguhkan dahulu pembubaran sehingga laporan lengkap oleh jawatankuasa khas yang pakar dan dikongsi di Parlimen ini atau di Kamar Khas atau di JKPK untuk diteliti. Ingat, ini melibatkan masa depan industri penerbangan kita, tenaga tempatan dan tahap penarafan antarabangsa. Sekian, terima kasih. *[Tepuk]*

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat Speaker, saya ingin bertanya sedikit soalan tentang...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Peraturan mana?

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** ...Tatalaku berpakaian di Parlimen.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Peraturan Yang Berhormat Arau.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Itu saya tidak dapat peraturan, tetapi saya tanya Speaker, apakah hari ini boleh kita pakai batik ataupun tidak? Nak tanya itu saja. Kalau boleh, saya nak tukar baju, nak pakai batik.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Kalau daripada segi aspek pentadbiran apa yang saya difahami, hari Khamis.

**Beberapa Ahli:** Ha, Pontian.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Terima kasih. Pontian, tanya saja. *[Ketawa]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Baik, daripada aspek pentadbiranlah apa yang kita tahu dan bagaimana telah dinyatakan hari Khamis.

Kita terus balik kepada perbahasan isu-isu Majlis ya. Baik, saya akan menjemput pembahas yang terakhir sebelum waktu rehat ya iaitu saya mempersilakan Yang Berhormat Besut.

**12.54 tgh.**

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Terima kasih Yang di-Pertua. Saya terus merujuk kepada fasal 3.

Pada hemat saya, tindakan kerajaan ini adalah kurang bijak dan mempunyai implikasi yang agak buruk. Pertama, jelas menunjukkan bahawa MAVCOM dan juga CAAM ini mempunyai fungsi yang berbeza. Kita merujuk fungsi sebenar MAVCOM adalah satu entiti bebas, yang bertanggungjawab untuk kawal selia sektor penerbangan dan dalam aspek komersial dan ekonomi. Cukup berbeza berbanding dengan CAAM adalah dalam aspek teknikal sahaja.

Kedua, MAVCOM ini ditubuhkan di bawah akta suruhanjaya ini pada tahun 2015 yang secara autoritinya mempunyai kuasa lebih besar dan kuasa kuat berbanding dengan CAAM ini yang terhad dan mempunyai lembaga atau pihak berkuasa. Jika kita lihat Akta Suruhanjaya Penerbangan dikuat kuasa tujuh tahun dan pernah dipinda tahun 2017 - Suruhanjaya ini, tetapi hari ini kerajaan terus nak bubar. Jadi, saya berpandangan jika nak gabung juga, lebih baiklah seperti kata Bagan Serai tadi MAVCOM ini berada di bawah CAAM- tidak berada di bawah CAAM. Maksudnya ular sawa telan ular lidi sepatutnya...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Besut, minta laluan sedikit.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Alah, banyak sangat dah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Okey baik.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Okey ketiga, jadi perlu diakui bahawa MAVCOM ini sebenarnya sudah terbiasa dengan etika kerja swasta, menjana ekonomi dan berbanding dengan CAAM ini lebih secara perkhidmatan awam. Jadi, kalau MAVCOM bergabung dengan CAAM siapa yang akan melaksanakan fungsi MAVCOM itu sendiri? Sebab dalam fasal 11, seksyen 11 dan lain-lain juga seksyen tidak menunjukkan bahawa staf, kakitangan daripada MAVCOM itu akan pergi kepada CAAM secara automatik, tidak ada. Dia terhenti kalau mengikut 11(1) itu terhenti anggota suruhanjaya.

Seterusnya, kita lihat dalam MAVCOM itu ada pengawal selia ekonomi ya berbanding dengan CAAM yang hanya terlibat dalam aspek teknikal sahaja. Jadi,

perkara ini akan menjadi masalah sebenarnya apabila kakitangan MAVCOM ini berundur ataupun berhenti kerja, ia juga satu bebanan kepada kerajaan untuk mencari pengganti yang mempunyai pengalaman dan juga kepakaran seperti mereka.

Persoalan saya, ada beberapa persoalan saya. Okey, pertama sejauh mana sebenarnya perbincangan dan rundingan secara telus telah dibuat oleh pihak kementerian dengan anggota tertinggi dalam MAVCOM atas cadangan MAVCOM dipindahkan ke CAAM ini? Apakah respons sebenarnya pihak MAVCOM dan CAAM sendiri ke atas cadangan ini? Saya difahamkan tahun 2019, sekarang dah jadi X. Pengerusi eksekutif MAVCOM ini tidak bersetuju ke atas gabungan dua entiti ini dan keputusan tersebut dibuat tanpa berbincang dengan pihak MAVCOM.

Kedua, sejauh mana sebenarnya penglibatan dan juga perbincangan secara mendalam dengan pakar-pakar dalam penggabungan MAVCOM dan juga CAAM ini? Selain sudut positif yang dikatakan oleh pihak menteri, adakah ia dibuat kajian dan relevan dengan situasi permasalahan dalam MAVCOM dan juga CAAM sendiri? Kita tidak mahu selepas penggabungan ini akan wujud lebih banyak kesan negatif yang boleh menjejaskan ekonomi negara dan juga menjatuhkan reputasi industri penerbangan itu sendiri.

Ketiga, merujuk seksyen 17 tadi, akta ini menunjukkan bahawa MAVCOM sendiri bebas membuat keputusan tanpa perlu merujuk kepada kerajaan dan adakah selepas ini kebebasan MAVCOM ini yang digabungkan, yang dikata digabungkan untuk memberi pandangan, laporan dan juga penilaian akan terhapus selepas MAVCOM berada di bawah seliaan CAAM?

Keempatnya, apa jaminan pihak kementerian dalam memastikan CAAM ini akan menjadi badan berkanun, kekal bebas tanpa campur tangan luar dan juga bergabung dengan MAVCOM? Memandangkan seksyen 18(1), Akta Penerbangan menunjukkan bahawa pihak berkuasa hendaklah bertanggungjawab kepada menteri. Menteri sudah dipusatkan kuasa ya untuk membuat apa-apa keputusan sahaja.

Kelimanya, bagaimanakah kerajaan akan memastikan bahawa CAAM ini mempunyai dana yang cukup dan akan mempunyai portfolio yang lebih besar apabila MAVCOM berada di bawah seliaannya?

Saya sebenarnya terpanggil untuk menyatakan alasan pihak kerajaan nak gabung...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung. Pukul 1 dah.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** ...Adalah kurangkan kerenah birokrasi. Sebenarnya adakah kajian ini telah dibuat? Jika ada kajian, tahap mana kajian telah dibuat? Juga saya ingin menyatakan bahawa sepatutnya MAVCOM ini perlu dikekalkan bebas. Ya bebas, bebas kena ada ya dengan fungsinya tersendiri dalam memastikan pelabur dan juga pemain industri berada dalam peraturan yang telus. Bila bebas, telus. Kalau pusat kepada menteri, tidak telus.

Jadi, kita lihat secara keseluruhannya MAVCOM ini sendiri berfungsi sebagai persaingan industri dengan memastikan landskap industri yang kompetitif tanpa ada amalan monopoli. Kalau ada selepas ini mungkin akan ada amalan-amalan monopoli dan kita cuba keluarkan amalan-amalan monopoli daripada negara kita ini. Jadi sudah tentu fungsinya amat penting untuk mengekalkan harga yang munasabah dan kualiti perkhidmatan dalam industri penerbangan.

Jadi persoalan saya yang terakhir, apabila akta MAVCOM ini bubar, siapa yang akan mengawal persaingan dalam industri penerbangan terutama melibatkan kartel ataupun mafia dalam industri ini. Terima kasih. Terpujang kepada...

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat Speaker, sedikit saja. Kita nampak perbahasan hanya di pihak PN. Manakah Ahli-ahli Parlimen UMNO, kenapakah mereka tidak bersuara?

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, Yang Berhormat...

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Sebab rang undang-undang ini dibuat semasa UMNO. Dekat mana UMNO? Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, kalau ikut Peraturan 35 itu, saya panggil baru berdiri. *[Ketawa]* Baiklah, tadi ada Yang Berhormat Arau bangkitkan berkaitan pakaian batik itu. Kalau dilihat di sini, menurut peraturan terkini kerajaan boleh pakai batik setiap hari cuma khususnya hari Khamis ditentukan. Pemakaian batik Malaysia berlungan panjang. Ulang, batik Malaysia berlungan panjang dibolehkan pada setiap hari Khamis pada Penggal Kedua ini. Walau bagaimanapun, benda ini saya akan bangkitkan dalam urusan pentadbiran. Baik.

**Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]:** Dato', saya pohon Yang Berhormat Besut tarik balik perkataan "mafia" tadi. Itu tak, *unparliamentary*.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Oh, saya tidak perasan. Baik.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, Yang Berhormat.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Siapa yang akan mengawal persaingan dalam industri penerbangan yang pertama yang melibatkan kartel atau mafia dalam industri kalau ada. Siapakah nak kawal?

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat...

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Itu saya, maksud saya.

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya minta Yang Berhormat Besut tarik balik.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat...

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Tak apa yang...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Besut ya, saya rasa perkataan itu kurang sesuai. Itu saja dan...

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Habis perkataan apa yang sesuai Yang di-Pertua, perkataan apa yang sesuai mafia itu? Makna kalau ada mafia yang terlibat, kartel terlibat makna saya tidak boleh sebut.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, ini keputusan saya ya, tarik balik.

**Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]:** Bolehlah, saya tarik balik. Tak apalah. Kartel lah, kartel lah. Okey setakat kartel sajalah. Itu pun tidak boleh, saya pun tidak faham.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sekarang sudah waktu pukul 1. Mesyuarat akan disambung semula pada 2.30, dtempohkan sehingga 2.30.

**[Mesyuarat dtempohkan pada jam 1.03 tengah hari]**

■1430

**[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]**

**[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) mempengerusikan Mesyuarat]**

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat-Yang Berhormat, kita sambung balik di mana kita telah berakhir sebelum waktu rehat. Saya mempersilakan Yang Berhormat Langkawi.

**2.32 ptg.**

**Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Haji Abdullah [Langkawi]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Yang Berhormat Dato' Speaker. Saya mengucapkan terima kasih kerana dijemput untuk berbahas Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024 ini. Cuma tadi Tebrau ada menyatakan bahawa hari ini adalah hari yang bersejarah, di mana kerajaan akan mengkaji semula atau pembubaran rang undang-undang ini.

Ini satu agenda baharu untuk sistem industri penerbangan kita dan saya juga menyatakan bahawa ini juga hari ini adalah hari yang bersejarah kerana Yang Berhormat Menteri yang sama yang membawa isu pembubaran ini dan hari ini beliau sekali lagi membenteng walaupun kita melihat ada juga daripada, kekangan-kekangan daripada dalam MAVCOM, CAAM sendiri. Ramai rakan tadi di luar yang menelefon saya kerana mereka tahu saya akan berbahas selepas 2.30 ini. Ramai yang bertanya kepada saya, minta tolong tanya kepada Yang Berhormat Menteri, apakah "*ada undang di sebalik batu*" kerana *timing*-nya sama dengan *timing* BlackRock yang kita sedang berbincang sekarang ini.

Semalam Yang Amat Berhormat Tambun sendiri menyatakan bahawa beliau berbincang dengan Hamas, pemimpin Hamas dan pemimpin Hamas menyatakan bahawa *there is no issue*. Jadi kita nak tahu juga apakah ada undang di sebalik batu yang telah di-*plan* ataupun dirancang semenjak 2019 lagi berhubung dengan perkara ini. Kita bukan menentang BlackRock kerana dia *American company, no*. Kita menentang kerana dia memberi sokongan kepada *genocide* yang berlaku sekarang ini. Atas dasar itu kita menentang, Yang Berhormat Menteri. Jadi, saya nak ikut bersama dengan Bagan Serai memohon supaya kita tangguhkan dulu rang undang-undang ini, kita buat kajian. Kalau boleh selepas BlackRock mengambil alih MAHB dan kita membuka semula perbincangan ini.

Kalau kita melihat, saya melihat cantik ini, *newspaper Star*, dia bagi kolum. MAVCOM satu kolum, MOT satu kolum, CAAM satu kolum. Dengan izin Dato' Yang di-Pertua, MAVCOM *column*, "*Economic regulator overseeing commercial and economic matter*". Di bawah itu, "*An independent advisor to Ministry of Transport on economic matters pertaining to civil aviation*". Ini peranan yang dimainkan oleh MAVCOM dan saya tidak nampak kenapa nak dirombak, nak disatukan?

Kalau melihat kolum CAAM pula, dengan izin "*Technical regulator, overseeing safety, maintenance and security*". Kemudian, *the newspaper* masukkan kolum MOT. MOT fungsinya "*Principal policy maker for aviation industry in Malaysia, G2G negotiators for bilateral right*". Saya rasa pembahagian fungsi ini sudah cukup lengkap dan *lately* ini kita melihat Kerajaan Malaysia sekarang ini banyak nak



merombak perkara-perkara yang baik ini. Contoh MAHB sendiri. Satu *company* yang, saya tak tahulah, tak nampak kata *not a profitable company but it is a profitable company* dengan izin tapi kita nak rombak dan kita nak menjual saham kita dengan *value* yang cukup rendah sekali.

Dato' Yang di-Pertua, soalan saya kepada Yang Berhormat Menteri, kebimbangan seperti mana yang dinyatakan oleh sahabat-sahabat tadi, kita ingin mendapat pengesahan Menteri sama ada kakitangan MAVCOM yang akan diberhenti atau terkesan dengan langkah pemansuhan dan penggabungan ini dan jika ya, berapakah jumlah mereka dan apakah tindakan kerajaan selepas ini? Dulu semasa COVID-19 kita melihat bagaimana MAS telah kehilangan banyak kakitangan mereka.

Tuan Yang di-Pertua, satu lagi inisiatif MAVCOM yang wajar dipuji adalah Hak Trafik Udara (ATR) yang menggalakkan persaingan sihat antara syarikat penerbangan, keputusan ATR juga tersedia di laman web MAVCOM untuk ketulusan. Kita juga pernah menyaksikan syarikat-syarikat seperti Rayani Air dan Suasa Airlines mendapat lesen. Kita tahu sejarah syarikat-syarikat ini. Rayani Air mempunyai masalah membayar juruterbang. Manakala Suasa Airlines telah mengaku bersalah beroperasi tanpa permit perkhidmatan udara yang sah.

Sebaliknya berlawanan dengan apa yang ingin dibuat hari ini. MAVCOM perlu diperkasakan dengan unit penguatkuasaannya sendiri bagi membolehkan ia mengambil tindakan langsung terhadap syarikat-syarikat penerbangan yang ingkar. Ini satu perkara yang...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Haji Abdullah [Langkawi]:** ...Banyak sekali berlaku.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Sila gulung.

**Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Haji Abdullah [Langkawi]:** Terima kasih. Soalan saya, bagaimanakah skop tugas-tugas ini boleh dijalankan dengan jayanya di bawah CAAM? Ini kerana sejak 2020 lagi MAVCOM telah mengkritik cadangan pergabungan ini yang mana MAVCOM telah mengatakan bahawa Kementerian Pengangkutan tidak selesa dengan keberadaan badan penyelia bebas dan mungkin tidak akan memberikan kebebasan tersebut kepada CAAM selepas ia mengambil alih peranan MAVCOM. Jadi kalau kita *relate* balik dengan BlackRock tadi, maknanya MAVCOM tidak ada kuasa lagi untuk mengekang apa yang akan berlaku. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Langkawi. Berikut dipersilakan Yang Berhormat Pendang. Jika tidak ada, saya beransur kepada Yang Berhormat seterusnya, Yang Berhormat Merbok.

■1440

**2.40 ptg.**

**Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Yang di-Pertua untuk mengizinkan saya untuk membahaskan langkah kerajaan untuk membubarkan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan memindahkan semua peruntukan kawal selia perundangan dan aset tunai dan harta milik Suruhanjaya ke CAAM, yang akan dikawal selia oleh kerajaan selepas akta ini dibubarkan.

Saya faham pembubaran akta ini adalah langkah kerajaan untuk mengoptimumkan belanja mengurus emolumen dan belanja operasi MAVCOM dengan meletakkan hak kuasa kawal selia ekonomi komersial dan pelesenan industri penerbangan Malaysia kepada CAAM.

Sebagai langkah siap siaga pembubaran Suruhanjaya Penerbangan ini, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, tentang sejauh manakah keupayaan MOT dan CAAM bersedia dalam memastikan langkah-langkah strategik dan keutuhan pertumbuhan global industri penerbangan di Malaysia menjelang 2030, agar keupayaan industri ini benar-benar memberi manfaat pertumbuhan ekonomi negara.

Sejauh manakah dengan penstrukturan semula badan kawal selia industri penerbangan ini akan memastikan perkhidmatan udara luar bandar (RAS) bagi sektor industri udara Sabah dan Sarawak diberi perhatian wajar dan mendapat layanan subsidi atau komitmen, bukan keuntungan semata-mata, iaitu lebih kepada sosial servis?

Dalam pembentangan pembubaran ini, MOT tidak menyatakan atau menyediakan satu lampiran lengkap senarai aset dan pegangan tunai semasa dan pelaburan MAVCOM yang masih berbaki sehingga 2023 dipegang oleh MAVCOM. Dalam laman web MAVCOM, laporan tahunan MAVCOM yang dipaparkan sehingga tahun 2021 sahaja.

Justeru, mohon Yang Berhormat Menteri agar dapat memberi sedikit maklumat dan perincian aset kewangan dan liabiliti MAVCOM agar Ahli Dewan semua diberikan perincian sejelasnya berhubung dengan situasi aset dan kewangan terkini MAVCOM.

Walaupun satu entiti dijadikan badan kawal selia, diharapkan isu integriti dan karenah birokrasi tidak boleh dikompromi. Bolehkah Yang Berhormat Menteri menyenaraikan senarai kes-kes yang dalam status siasatan, diambil tindakan dan dalam tempoh pembaikan oleh industri agar nasib pengguna perkhidmatan penerbangan yang dikecewakan oleh syarikat penerbangan dapat diuruskan dengan baik? Serta kami perlukan penjelasan, sejauh manakah mekanisme maklum balas serta siaran maklum awam dibuat, apabila pembubaran MAVCOM diwartakan? Serta urusan penyelarasan dengan pengadu dibuat secara berhemah oleh urus setia MOT atau CAAM.

Di sini, kebajikan para pekerja di dalam MAVCOM, adakah mereka tidak terabai apabila berlaku penggabungan ini? Dalam *exercise* atau mitigasi MAVCOM ini, kerajaan dalam pembentangan ini juga tidak mengunjurkan bilangan pegawai dan staf yang bakal hilang pekerjaan dan nasib perjawatan mereka bilamana CAAM mengambil alih segala aset tunai, harta alih dan tak alih dan liabiliti.

Kerajaan perlu menjelaskan, apakah akan wujud skim pemisahan menang-menang berdasarkan merit dan bagaimana terma rujukan dan nilai adil dapat diatur setuju bagi memastikan semua penjawat awam di Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dapat ihsan dan pembelaan yang sewajarnya daripada pihak kerajaan.

Untuk itu, sebelum saya menutup, saya ingin memohon Menteri agar untuk membawa RUU pembubaran ini ke jawatankuasa pilihan khas untuk diperhalusi sebelum ia diluluskan di dalam Dewan yang mulia ini. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Pendang.

**2.44 ptg.**

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Saya ingin membangkitkan beberapa perkara.

Pertamanya, berkenaan dengan fungsi MAVCOM dan juga fungsi CAAM. Dua agensi yang berbeza. Sebab, MAVCOM ini adalah suruhanjaya, yang mana suruhanjaya ini yang memantau keseluruhan sekiranya kalau ada sedikit pertindihan, kita selesaikan yang itu. Jadi, saya sangat menentang agar MAVCOM ini tidak dibubarkan.

Jadi, saya ingat, dulu kami bersama dengan DAP. Kalau dulu, DAP ini pejuang yang menuntut ketelusan dan kebebasan. Sekarang apabila dah berkuasa, kita tengok suruhanjaya bebas pun mahu dibubarkan supaya semua menjadi pak

turut kepada Menteri. Sebab, bila bebaskan MAVCOM, dipindahkan pada satu, kuasa pemusatan kuasa ini akan berpindah kepada Menteri untuk buat keputusan.

Apakah ini tindakan awal untuk menghalalkan peningkatan atau penambahan syer daripada GIP yang dikuasai *hundred percent* oleh BlackRock ini untuk tidak ada campur tangan MAVCOM? Ini mungkin adalah satu keputusan awal, tindakan untuk menghapuskan MAVCOM supaya tidak ada ganggu gugat daripada nasihat daripada MAVCOM ini. Jadi, ini perlu diberi perhatian. Sebab, penentangan terhadap BlackRock akan ditingkatkan sahamnya dalam MAHB ini sangat besar kesannya kerana MAHB ini adalah pintu masuk ke Malaysia. Kalau kunci rumah kita, kita bagi dekat orang, orang masuk mudah.

Dan baru-baru ini, Kementerian Dalam Negeri melalui imigresen telah mengeluarkan satu surat, pelancong-pelancong daripada China dan India tidak perlu lagi menggunakan visa. Kita bimbang perkara-perkara ini ada *hidden agenda*. Pemusatan kuasa berlaku apabila diberi terus kepada Menteri untuk buat keputusan tanpa ada semak dan imbang daripada MAVCOM ini.

Kerana sebelum ini – saya nak tanya rakan-rakan saya dalam UMNO. Dulu selepas peristiwa MH17, MH370, maka cadangan dibuat untuk mengawal kerakusan Menteri-menteri Kabinet ini supaya ada semak dan imbang dalam membuat satu-satu keputusan untuk mengawal, supaya tidak berlaku sepertimana apa yang sudah berlaku kepada MH17 dan MH370 dahulu.

Jadi, saya nak tanya rakan-rakan kita daripada UMNO yang menyokong. Saya ingat masa itu Kinabatangan pun ada. Kamu yang telah mencadangkan supaya MAVCOM ini diluluskan untuk mengawal kerakusan pemimpin-pemimpin yang menguasai *maulud* Putrajaya sana. Jadi, hari ini kamu pula menyokong untuk menghapuskan. Apakah prinsip yang ada pada UMNO ini? Jadi, saya harap jangan jadi mundur ke belakang.

**Datuk Seri Panglima Moktar bin Radin [Kinabatangan]:** Yang Berhormat Pendang, saya belum berbahas. Macam mana Yang Berhormat tahu saya menyokong?

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Tak apalah. Sebab, ini 2014. *[Disampuk]* Bagus. Saya setuju dengan Kinabatangan kerana dia sedar apa yang saya cakap ini. Daripada 2014 berlaku dan MAVCOM ini dicadangkan untuk menjadi suruhanjaya pada 2015. Pada 2016 dilaksanakan segala MAVCOM ini mengawal kerakusan Menteri-menteri yang ada.

Jadi, saya ingat *la ni* yang nak membebaskan suruhanjaya ini adalah ketua daripada DAP, Menteri Pengangkutan yang menjadi ketua untuk membebaskan suruhanjaya ini. Jadi, kita bimbang. Dulu bersama dengan kami menentang perkara-

perkara yang menjadi— menuntut ketelusan, menuntut kebebasan negara supaya tiada campur tangan yang sangat berat kepada golongan eksekutif ataupun Kabinet-kabinet Menteri ini. Sekarang mereka mengetuai. Mana prinsip kamu, DAP?

Jadi, saya haraplah perkara ini— saya sangat bimbang. Saya tentang sangat penghapusan MAVCOM ini. Saya minta bawa kepada *select committee* untuk kita bincangkan. Ditangguhkan dahulu. Ini benda besar, sebab pintu masuk negara kita dah dibuka. Langkah awal apabila nak meluluskan pembelian atau penambahan saham BlackRock yang menguasai *hundred percent* dalam GIP untuk menguasai *airport-airport* dalam negara kita ini.

Kena ingat, Kinabatangan, bahaya ini. Orang luar boleh masuk dah. Visa apa semua dah tak perlu dah sekarang ini. Ini agenda halus yang perlu kita fikir dan pertimbangkan untuk generasi masa depan anak-anak bangsa kita ya. *We are Malaysian*. Fikirlah untuk Malaysia. Jangan fikir untuk bangsa sahaja. Ini saya harapkan.

Saya nak tanya lagi sekali berkenaan dengan pendirian MAVCOM ini. Kawan-kawan saya dulu yang bersama dengan kami— dulu DAP, lepas itu dalam Kerajaan Perikatan Nasional, mereka sangat menentang campur tangan apabila berlaku penubuhan MAVCOM ini. Tetapi, sekarang mereka bersama dengan Menteri Pengangkutan yang mencadangkan ini untuk nak menghapuskan satu daripada integriti yang kita tak nak campur tangan.

Orang-orang politik ini ada kepentingan politik, syeikh. Janganlah *dok* fikir kata ini atas alasan kerajaan, atas alasan negara, atas alasan pentadbiran rakyat yang bersetuju. Kita buat alasan ini untuk nak menghalalkan tindakan yang kita tak— kita faham rakyat di bawah ini tak faham apa yang berlaku ini.

#### ■1450

Jadi saya harap, sekali lagi saya cadangkan supaya kita tidak hendak kuasa bila dihapuskan MAVCOM ini dipindah kepada Menteri akan menjadi...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sila gulung.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** ...taikun kepada kartel-kartel. Maknanya, Menteri akan jadi ketua gengster dalam negara kita untuk menyampaikan mesej-mesej mereka ataupun perjuangan-perjuangan mereka...

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Peraturan tetap, peraturan tetap.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** ...bagi membawa ke dalam negara. Okey, terima kasih. Mereka akan menjadi ketua samseng ataupun mafia.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Tebrau.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** 36(6) sangkaan jahat. Saya minta Pendang tarik balik 'Menteri jadi ketua *gangster*' itu, perkataan itu. Itu satu perkataan yang *unparliamentary*.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Baik Yang Berhormat. Dalam tafsiran saya sebagai Pengerusi, perkataan yang disebut Yang Berhormat Pendang, sila tarik.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya kata jangkaan. Kalaulah MAVCOM ini dihapuskan, jadi kuasa pemusatan pada— kuasa ini akan pindah kepada Menteri. Menteri ada kuasa penuh tadi seperti dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri tadi, Menteri Pengangkutan. Jadi, saya anggap supaya kita hendak menyelamatkan Menteri daripada, mereka daripada *gangster* ini.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya...

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Jangan guna perkataan *gangster*.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Habis itu hendak guna apa? Samseng. Saya tarik balik *gangster*, saya guna perkataan ketua samseng.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Salah juga itu. Janganlah macam itu.  
*[Dewan riuh]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, perkataan itu...

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

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Duduk, duduk.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ini bahasa Melayu ini dia ada seni dia.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Tidak ada seni punya.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Seumpama. Saya kata seumpama.

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Perkataan awak guna itu tidak baik, semua orang faham. Makna itu... *[Pembesar suara dimatikan]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Tebrau dan Yang Berhormat Pendang. Duduk *sat* ya. Saya yang menentukan benda itu *unparliamentary* atau tidak. Orang yang duduk di sini. Jadi, saya berkeputusan *gangster* ke atau sebagai mana yang dicakap oleh Yang Berhormat Pendang, tarik balik ya. Dengan sebaiknya.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya pun tidak suka menteri-menteri kita jadi *gangster* ke. Ini hak saya hendak bercakap, nantilah dahulu. Kamu bagi bawa peraturan, saya hendak jawab lah.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya pun seronok ini. Saya pun tidak suka. Saya sedih kalau Menteri kita jadi ketua *gangster* ataupun mafia.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, saya bukan suruh Yang Berhormat berbahas. Saya suruh, saya arahkan tarik balik.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Okeylah, saya tarik balik mafia dan juga ketua *gangster*. Mungkin jadi ketua penjahatlah.

*[Dewan riuh][Ketawa]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Baik. Sekarang kita balik kepada kita punya perbahasan inilah ya. Okey, berikutnya saya mempersilakan Yang Berhormat Putrajaya.

**2.52 ptg.**

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, hari ini kita membahaskan RUU berkaitan dengan Kawal Selia Industri Penerbangan di Malaysia *[Akta 771]* Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah diluluskan oleh Parlimen pada tahun 2015. Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) adalah sebuah badan bebas yang boleh menentukan sebarang keputusan tanpa perlu merujuk kepada kerajaan.

Ini bermakna, 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 berkaitan dengan industri penerbangan.

Salah satu fungsi MAVCOM sepertimana dinyatakan di bawah seksyen 17, RUU tersebut adalah berkaitan dengan pengendalian *aerodrome*. Kalau kita lihat berdasarkan akta, *aerodrome* ditakrifkan sebagai lapangan terbang. Seksyen 38 *[Akta 771]* menjelaskan tentang kuasa yang ada pada MAVCOM berkaitan dengan lesen pengendalian lapangan terbang sebagai badan kawal selia penerbangan.

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

Pada 18 Mac 2024, kerajaan telah mengumumkan pelanjutan konsesi untuk 39 lapangan terbang di bawah MAHB selama 45 tahun, daripada 18 Mac 2024 sehingga 11 Februari 2069. Ini satu pelanjutan tempoh yang panjang dan pelanjutan inilah yang memberi nilai sebenarnya kepada MAHB. Tanpa pelanjutan ini, tanpa konsesi ini, MAHB sebagai sebuah syarikat tidaklah mempunyai nilai yang besar.

Jika kita lihat seksyen 17 dan seksyen 38 [Akta 771], perkara strategik berkaitan dengan pengendalian lapangan terbang iaitu MAHB perlulah mendapat kelulusan daripada MAVCOM. Ini bermakna, sekiranya MAVCOM kekal sebagai badan bebas, maknanya dalam konteks cadangan pegangan satu blok besar, 30 peratus saham MAHB oleh syarikat asing iaitu GIP dan ADIYA, MAVCOM boleh memainkan peranan *check and balance* terhadap sebarang keputusan kerajaan.

Tentunya cadangan 30 peratus blok pegangan saham MAHB kepada syarikat asing perlu mendapat kelulusan MAVCOM. Kita kena ingat bahawa pegangan sebanyak 30 peratus ini merupakan satu blok yang cukup besar, yang disebut semalam bahawa sebelum ini memang ada pegangan syarikat asing 27 peratus. Tetapi 27 peratus itu dipegang oleh 923 institusi ataupun pelabur.

Kali ini kita hendak bagi satu blok besar 30 peratus kepada dua syarikat asing yang kita tahu di luar sana, kita tahu bahawa yang bakal menguasainya adalah GIP. Tentunya cadangan ini perlu diperhalusi dan dibawa kepada MAVCOM. Soalan saya, apakah selepas tiadanya MAVCOM, maka kelulusan berkaitan cadangan penjualan 30 peratus saham MAHB kepada syarikat asing akan dibuat oleh Menteri Pengangkutan sebagai Menteri yang bertanggungjawab kepada CAAM, iaitu pihak berkuasa Penerbangan Awam Malaysia?

Mari kita lihat kronologi perkara besar yang berlaku dalam sektor penerbangan di negara ini pada tahun ini. Pada 18 Mac 2024, Kementerian Pengangkutan umumkan lanjutan konsesi MAHB untuk 39 lapangan terbang seluruh negara bagi tempoh 45 tahun sehingga 2069. Pelanjutan ini memberi nilai yang amat besar kepada MAHB. Perlu diingat, pelaburan kerajaan dalam membina 39 *airports* ini sepanjang satu tempoh yang panjang merupakan pelaburan yang cukup besar.

Sebagai sebuah entiti kerajaan, MAHB juga mendapat pajakan tanah pada kadar yang nominal. Selepas sahaja pelanjutan konsesi ini dibuat, kerajaan melalui Khazanah dan KWSP mengumumkan cadangan untuk menyahsenarai MAHB, menjadikan MAHB sebagai syarikat *private* di luar daripada perusahaan Malaysia dan memberikan 30 peratus pegangan kepada syarikat asing.

Selepas diumumkan cadangan untuk diberikan 30 peratus blok saham MAHB kepada syarikat asing, hari ini kita pula bahaskan RUU untuk membubarkan satu badan kawal selia industri penerbangan, termasuk kawal selia lapangan terbang iaitu



MAVCOM. Kita perlu ingat, jika pada tahun 2020, 6 Januari 2020. Pada waktu itu, CEO Malaysia Airports Berhad (MAHB) meletakkan jawatan pada waktu Menteri Pengangkutan yang sama, banyak cerita di belakangnya dan beliau sekarang ini merupakan seorang Ketua Pegawai Operasi di MAVCOM.

Jadi, adakah perkara berkaitan dengan pelanjutan konsesi ini, perkara berkaitan dengan pembubaran MAVCOM ini adalah berkait rapat dengan usaha kerajaan yang kita lihat cukup-cukup terdesak untuk menjual satu blok besar MAHB kepada syarikat asing?

Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Saya cadangkan supaya perkara ini ditangguhkan, dibawa berbincang dengan lebih lanjut dan sepertimana yang disebut oleh Pendang, DAP yang selama ini memperjuangkan kebebasan institusi itu, kebebasan satu pihak, tidak ada pihak yang memegang kuasa terlalu besar. Maknanya, buktikanlah, tunjukkanlah bahawa itulah yang diperlukan. Dalam konteks ini, industri ini bakal melalui satu zaman, satu kaedah, satu masa yang amat penting melibatkan penjualan 30 peratus saham MAHB kepada syarikat asing. Kita perlu ingat, tidak ada *airport-airport* di rantau ini yang dipegang oleh mana-mana syarikat asing dalam blok yang besar.

Jangan cakap tentang 5 *percent*, 1 *percent*. Kita bercakap dalam blok yang besar. Lihat di Singapura, lihat di Vietnam, lihat di Thailand dan kita tahu industri sedang melalui satu keadaan yang cukup mencabar. Maka, keputusan ini agak sesuatu keputusan untuk membubarkan ini perlu dilihat dan diteliti supaya kita tidak korbankan industri penerbangan ini, khususnya MAHB di atas niat-niat tertentu. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. [*Tepuk*]

■1500

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Putrajaya. Berikut saya mempersilakan Yang Berhormat Tangga Batu.

**3.00 ptg.**

**Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]:** *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Tuan Yang di-Pertua, Tangga Batu ingin merakamkan ucapan terima kasih kerana diberi kesempatan untuk berbahas RUU Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, (Pembubaran) Akta 771.

Kita semua maklum, bahawa MAVCOM dan CAAM merupakan dua entiti yang mempunyai peranan dan fungsi yang berbeza. MAVCOM adalah entiti bebas yang bertanggungjawab terhadap hal ehwal berkaitan dengan penerbangan, mengawal selia urusan ekonomi berkaitan industri penerbangan awam dan menyelia

mekanisme perlindungan pengguna. Sementara CAAM, adalah agensi kerajaan di bawah MOT bagi Pembangunan Teknikal Penerbangan Awam Malaysia dan diberi mandat untuk mematuhi piawaian ICAO untuk memastikan penerbangan selamat, terjamin dan cekap.

Tuan Yang di-Pertua, Tangga Batu menghargai niat baik MOT untuk mempertingkatkan *efficiency* dan kawal selia industri penerbangan negara. Tetapi membubarkan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) perlu ditinjau kembali. Apakah MOT telah benar-benar melakukan libat urus atau *industrial consultations* dengan izin dengan semua agensi terlibat seperti MAHB, syarikat-syarikat penerbangan seperti Malaysia Airlines, Batik dan AirAsia dan yang lebih penting adalah MAVCOM itu sendiri.

Apakah MOT juga mengambil pandangan daripada *International Air Transports Association* (IATA) yang mewakili 300 syarikat penerbangan yang mewakili 80 daripada *global air traffic*?

Tangga Batu merujuk kepada artikel yang diterbitkan oleh *New Straits Times* pada 23 Disember 2019, di mana di dalam berita ini IATA sendiri tidak menyokong penggabungan MAVCOM dan CAAM yang melibatkan penstrukturan dan proses yang akan memberikan kesan negatif, impak negatif kepada prestasi masa depan ataupun *future performance of the industry*. IATA sebuah badan yang sangat berpengaruh di dalam industri penerbangan global sendiri telah melihat kejayaan dan kemajuan-kemajuan yang telah dilakukan oleh MAVCOM dalam meningkatkan prestasi industri penerbangan negara.

MAVCOM, minta izin saya bacakan petikannya. “*MAVCOM have been developing the framework for the economic regulation of Malaysian Airport Holding Berhad (MAHB) tariff and was closed to make it first determination under this framework. The framework includes the Regulation Asset Based (RAB), the funding mechanism for MAHB to spend on local airport development within regulated period which is typically three years*”.

Sekiranya alasan penggabungan ini adalah disebabkan CAAM yang kurang cekap dan kurang efisien, maka Tangga Batu mencadangkan agar MOT berikan penumpuan dalam memastikan pegawai-pegawainya mestilah mempunyai kelulusan tinggi dan bersesuaian agar dapat diberikan gaji yang berpatutan dan setimpal. Latihan berterusan perlu diberikan bagi meningkatkan kecekapan dan memacu *efficiency* kerana agensi berada di bawah MOT sendiri dan bukannya mengganggu MAVCOM yang diakui dari segi prestasi dan *efficiency* yang tinggi.

Cuma Tangga Batu mohon penjelasan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan, apakah cadangan pembubaran RUU Suruhanjaya Penerbangan ini

ada kaitannya dengan pengambilan alih 30 peratus saham MAHB oleh GIP dan ADIA? Menurut laporan ini lagi, penggabungan ini juga akan menyebabkan hilangnya kebebasan kawal selia industri iaitu *independent regulator*.

Penggabungan ini juga akan menyebabkan berlakunya pemusatan kuasa seperti yang dibimbangkan oleh Tebrau. Takut-takut. Saya ulang, takut-takut, saya ulang takut-takut di masa akan datang akan membuka ruang untuk berlakunya penyalahgunaan kuasa seperti kata pepatah Inggeris, "*more power, more corrupt, absolute power corrupts absolutely*". [Tepuk]

Tuan Yang di-Pertua, rakyat juga adalah pemegang taruh dalam industri penerbangan negara. Oleh itu, badan bebas sangat diperlukan bagi mengawal selia industri ini yang hari ini semakin berkembang selepas dari pandemik COVID-19. Saya yakin rakyat tidak mahu melihat pemusatan kuasa yang berlaku dalam industri di dalam isu pegangan saham MAHB yang berlaku di dalam agensi bila bergabung.

Dalam isu penjualan saham MAHB contohnya, kita mendengar keluhan-keluhan orang di luar sana, apakah Pengerusi Khazanah hanya berbincang dengan Menteri Kewangan dan berbincang dengan Perdana Menteri untuk membuat keputusan dan setelah itu dimaklumkan kepada Kabinet? Sebagai penutup, Tangga Batu menyokong saranan Jerantut agar pembubaran RUU ini ditangguhkan dan dibawa kepada jawatankuasa pilihan khas untuk dikaji secara terperinci. Sekian, terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Terima kasih Yang Berhormat Tangga Batu. Berikut pembahas yang terakhir, saya mempersilakan Yang Berhormat Machang.

### **3.05 ptg.**

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Terima kasih Yang Berhormat Dato' Tuan Yang di-Pertua. Cuma Tuan Yang di-Pertua, saya rasa sedikit janggal dan pelik melihat suasana di sebelah sana. Jarang berlaku *backbencher* kerajaan tak nak bahas RUU mereka sendiri. Kenapa itu, saya agak-agak? Pelik benar. Khususnya Tuan Yang di-Pertua, Ahli-ahli Parlimen UMNO Barisan Nasional yang membawa MAVCOM dulu, yang membentangkan dulu pada zaman kepimpinan sebelum ini.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, kita tengok undi, kita bicara tentang masalah utama sekali Tuan Yang di-Pertua. Isu utama ialah yang sedang panas, hangat Tuan Yang di-Pertua melibatkan penjualan MAHB kepada GIP milik BlackRock dan kami nak bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, apakah semua usaha-usaha penswastan MAHB, perlanjutan, perjanjian pengurusan MAHB sampai 45 tahun

dan juga pembubaran MAVCOM, penyatuan dengan CAAM ini berkait rapat dengan apa yang Tambun nak buat semalam, yang Tambun cuba *spin* dalam Dewan semalam melibatkan urus niaga penjualan saham MAHB kepada GIP BlackRock?

Jadi, Tuan Yang di-Pertua, saya nak menarik perhatian Tuan Yang di-Pertua dan Dewan, semua berkenaan dengan kesan-kesan yang mungkin boleh timbul akibat pembubaran MAVCOM ini.

Yang pertama, keputusan berkaitan MAHB akan menjadi unilateral dalam lembaga pengarah. Maknanya, GIP yang akan menjadi salah satu pemegang saham *substantial* mempunyai suara untuk membuat pelbagai perkara tanpa rakyat dan Bursa tahu sebab dah diswastakan.

Kedua, kita tidak tahu bila tidak ada *regulator* seperti MAVCOM yang bebas daripada Kementerian Pengangkutan. Apa sebenarnya yang keluar masuk daripada negara kita ini?

Ketiga, keputusan melibatkan pemantauan sektor penerbangan kini milik MOT dan kuasa Menteri menjadi semakin besar. Ini bercanggah dengan semua janji-janji DAP dulu. Dulu kamu tegur Si Najib, pemusatan kuasa tapi sebenarnya kamu sendiri yang buat.

Yang Keempat...

**Tuan Lee Chuan How [Ipoh Timor]:** Canggah dengan janji mana?

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Yang keempat.

**Tuan Lee Chuan How [Ipoh Timor]:** Janji mana?

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Melibatkan ramai.

**Tuan Lee Chuan How [Ipoh Timor]:** Boleh tak secara spesifik sebut janji mana?

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Duduk.

**Tuan Kamal bin Ashaari [Kuala Krau]:** Minta izin dulu la. Minta izin Speaker la.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Kamal bin Ashaari [Kuala Krau]:** Minta izin Speaker.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Duduk.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, ini *floor* Machang.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Rakan kongsi perjanjian dengan MAHB tidak ada ruang

untuk pembatalan syarat-syarat perjanjian yang telah berlangsung sepanjang 45 tahun yang melibatkan konsesi yang panjang ini berkaitan dengan kontrak pembangunan lapangan terbang, sewaan premis, perbelanjaan modal untuk pembangunan dan selenggara lapangan-lapangan terbang kita.

Dan juga seperti saya bangkitkan semalam depan Tambun yang tak dijawab, rakyat mesti kena tahu Tambun tidak menjawab persoalan saya semalam berkenaan aspek keselamatan dan integriti data rakyat kita, yang menggunakan lapangan terbang dan juga dari segi aspek keselamatan negara, juga tidak dijawab bila saya kaitkan apa yang berlaku peranan GIP, BlackRock dengan dasar luar Amerika Syarikat melalui induk *Pacific Economic Framework* untuk *contain* dan juga *counter* China yang kita tahu ada tapak yang besar dalam *belt and road initiative* di rantau kita.

Jadi, semua ini menunjukkan ada banyak masalah bila mana MAVCOM dibubarkan. Tidak ada *oversite* lagi daripada pihak yang bebas ini menyebabkan kita bertanya kepada Perdana Menteri semalam. Kalau tak bawa dalam Kabinet dan Menteri pun tak tahu perbincangan ini, apakah MAVCOM tahu tentang penjualan saham MAHB ini?

Dan sebabkan MAVCOM tahu dan MAVCOM ada kuasa dan ada *say* dalam ini, apakah ini menyebabkan kementerian akhirnya mahu membubarkan MAVCOM untuk melicinkan proses penswastan MAHB ini dan juga memudahkan GIP BlackRock ada kawalan ke atas pengurusan MAHB dan lapangan-lapangan terbang kita. MAVCOM adalah benteng terakhir kita sebenarnya untuk melindungi kedaulatan lapangan terbang kita.

#### ■1510

MAVCOM adalah sebenarnya pejuang utama untuk memastikan keadilan dalam transaksi urus niaga melibatkan MAHB dan juga GIP BlackRock ini. Malangnya hari ini, rakyat Malaysia sekalian, kita menyaksikan batu nisan akan dibuat dalam Dewan ini kerana apa? Kerana kita ada kerajaan lembu kenyang, kerajaan yang akan langgar apa saja mudah majoriti mereka. *[Tepuk]*

Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya senada dengan semua rakan-rakan Ahli Parlimen menolak, membantah pembubaran MAVCOM dan kita minta dihantar ke *select committee* dulu untuk diteliti oleh Parlimen.

**Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]:** Yang Berhormat Machang, minta.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Silakan Kota Bharu.

**Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]:** Tadi Yang Berhormat menimbulkan kehairanan kenapa tidak ada sokongan daripada *backbenchers*. Adakah sebelum hendak duduk ini, Yang Berhormat Machang hendak cadangkan Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua mempelawa mana-mana ahli *backbencher* untuk memberikan ucapan menyokong ataupun macam mana RUU ini?

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Terima kasih Yang Berhormat Kota Bharu. Ya, saya masukkan ucapan Kota Bharu ke dalam ucapan saya dan saya ingin bertanya kepada Tuan Yang di-Pertua...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Machang, gulung.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** ...Mungkin boleh pelawa rakan-rakan di sebelah sana, khususnya daripada UMNO, Barisan Nasional untuk berdebat sama. Terima kasih.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Baik. Saya melihat seramai 16 orang telah berbahas. Berikut, saya mempersilakan Yang Berhormat Menteri untuk menjawab, 20 minit.

### 3.11 ptg.

**Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]:** Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Terlebih dahulu saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah menyertai sesi perbahasan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pembubaran) 2024. Pandangan Ahli-ahli Yang Berhormat adalah amat dihargai dan diberikan perhatian.

Machang tadi kata *backbenchers* tidak berbahas kerana kebanyakan mereka telah faham. [*Tepuk*] Mereka telah diberikan taklimat. Semalam pun ada juga Ahli Parlimen pembangkang yang hadir dalam taklimat tersebut.

**Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]:** Faham, kena sokonglah. Kalau faham, kena sokonglah.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya, mereka akan sokonglah. Selepas ini mereka akan sokong.

**Tuan Kamal bin Ashaari [Kuala Krau]:** Sebelum ini *depa* faham, bahan juga.

**Tuan Loke Siew Fook:** Jadi, yang tidak faham, yang pertamanya yang tidak faham ialah Ahli-ahli Parlimen pembangkang.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat, saya tanya Ahli Parlimen UMNO menyokong ataupun tidak?

**Tuan Loke Siew Fook:** Memang menyokong. Ahli Parlimen UMNO Kerajaan Perpaduan. Nanti tahulah.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Ya, Yang Berhormat.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Mereka memang UMDAP.

**Tuan Loke Siew Fook:** Arau nanti tahulah, sama ada *backbenchers* sokong atau tidak.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Saya tidak tahu sebab apa...

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya, duduk dulu.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** ...Yang...

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apa, tidak apa. Duduk, duduk.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** ...Membuat rang undang-undang ini ialah UMNO.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ini *floor* saya, saya hendak jawab.

*[Pembesar suara dimatikan]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat. Saya tidak benar lagi berdiri dan ini *floor* Menteri. Kalau Menteri benarkan, saya benarkan. Tanya Menteri. Apa-apa pun minta kebenaran tuan punya *floor* ya. Kalau dia benarkan, saya benarkan. Silakan Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tuan Yang di-Pertua, yang pertamanya saya hendak kata, keputusan dasar untuk menggabungkan MAVCOM dengan CAAM ini telah pun dibuat di Kabinet di Jemaah Menteri pada tahun 2019, Disember. Semasa itu, Jemaah Menteri termasuk Yang Berhormat Pagoh, pun bersetuju. Yang Berhormat Indera Mahkota dalam Kabinet yang sama yang dipengerusikan oleh Tun Dr. Mahathir pada ketika itu.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Boleh saya...

**Tuan Loke Siew Fook:** Setuju tidak? Ada tidak Yang Berhormat Indera Mahkota berada dalam Kabinet pada masa itu?

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Bagilah saya jawab.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Saya sebut dalam perbahasan saya tadi ya, kita *collective decision*. Saya Menteri Luar masa itu, saya tidak ingat saya ada tidak dalam Kabinet tetapi kita *collective decision*. Yang saya

timbulkan ayat pertama saya berbahas tadi sahabat saya Menteri, ialah faktor-faktor yang ditimbang pada masa itu berbeza dengan faktor-faktor sekarang. Dah saya sebutkan. Jadi, saya tidak hendak panjang dekat situlah. Jadi, janganlah *insinuate* saya bab itu.

**Tuan Loke Siew Fook:** Bukan, saya— itu fakta. Faktanya, keputusan ini bukannya keputusan baru, keputusan tahun 2019 Jemaah Menteri telah bersetuju. Selepas pertukaran kerajaan, selepas Langkah Sheraton, Kerajaan Perikatan Nasional pun bersetuju. Ini ada dalam *Hansard* Parlimen. *Hansard* Parlimen 18 November 2020.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat, Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ketika itu, Menteri Pengangkutan Perikatan Nasional Yang Berhormat Ayer Hitam...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Menjawab soalan Ahli Parlimen Tanjong Malim...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Yang mengatakan bahawa ini adalah keputusan bersama...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Boleh?

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak, saya hendak jawab sekarang. Tidak payah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Tidak, sebab apa...

**Tuan Loke Siew Fook:** Pendang tidak payahlah. Duduk.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** ...disebut 2019, UMNO tidak ada lagi dalam Kerajaan PH masa itu.

**Tuan Loke Siew Fook:** Duduklah.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apa, tidak apa. Duduk, duduk.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** UMNO tidak ada. Disebut 2019.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Jadi, bagi fakta...

*[Pembesar suara dimatikan]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Pendang, duduk. Yang Berhormat, Yang Berhormat. Ya Allah.



**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya. Sahabat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Ya, saya sebut tadi dua faktor yang masa itu tidak ada.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Sebentar, sebentar.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Masa Pagoh pun tidak ada.

*[Pembesar suara dimatikan]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Indera Mahkota, sebentar ya. Sebentar ya. Saya ingin mengingatkan Ahli Yang Berhormat. *I am going to be strict.* Kalau *floor* Menteri atau mana-mana Yang Berhormat tidak memberi, jangan mencelah. *This is Dewan live telecast. I want it to be done* dengan izin *properly*. Silakan Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat Speaker. Dato' Speaker, sekejap.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tetapi saya hendak katakan fakta yang— tidak payahlah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Peraturan. Nanti.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tuan Yang di-Pertua, Pendang ini tidak payahlah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Tidak. Yang Berhormat Dato' Speaker, 36(6). Sebab itu kita sebut kalaulah apa yang disebut oleh Menteri fakta yang tidak betul, kita perlu perbetulkan. Itu yang kita bangkitkan hak kita berdiri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ini fakta.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ha, tadi dia sebut tidak betul 2019...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** ...Kerajaan zaman dia orang jadi masa itu.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ya.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tuan Yang di-Pertua.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya—sebenjar Menteri. Saya perkuatkuasakan Peraturan 37(2). Baik, ambil maklum itu. Silakan Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ini dua fakta yang saya bentangkan Dato' Yang di-Pertua. Yang pertamanya ini telah diluluskan secara prinsip Jemaah Menteri pada Disember 2019. Dalam bulan November 2020, Menteri Pengangkutan Perikatan Nasional sendiri ketika itu Ayer Hitam menjawab bahawa akan diteruskan penggabungan itu. Itu fakta.

Yang keduanya, saya rasa penggabungan itu telah pun kita nyatakan mengapa kita hendak gabungkan kedua-dua entiti ini menjadi satu, bukannya diambil alih kuasa oleh Menteri Pengangkutan. Kuasa itu diserahkan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia, *Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)*. Okey? Itu pertama.

Keduanya, tadi Bagan Serai tanya mengapa hendak gabung? Akan seolah-olah ular lidi telan ular sawa, suruhanjaya menelan satu pihak berkuasa penerbangan. Saya rasa Yang Berhormat Bagan Serai keliru. Siapa ular lidi, siapa ular sawa. Sebenarnya dalam industri penerbangan awam Malaysia, ular sawa ialah CAAM, ular lidi ialah MAVCOM. Itu sepatutnya. *[Dewan riuh]* Saya bagi fakta dulu. Tunggu dulu. Dengar dulu, dengar dulu. Yang pertamanya dari segi kakitangan. Kakitangan MAVCOM 60 orang sahaja, kakitangan CAAM 1,500 orang. Itu ular sawa.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat Menteri.

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** Ini bukan soal kakitangan Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apalah, duduk dulu.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Bukan ukuran dari segi kakitangan.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apa, tidak apa. Dengar. Dengar dulu.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Suruhanjaya ini dia bebas, lebih besar daripada CAAM.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Dengar dulu.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** *[Tidak jelas]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Adakah CAAM tidak bebas?

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apa, tidak apa.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ada campur tangan dilantik pengerusi.

**Tuan Loke Siew Fook:** Duduk dulu, duduk dulu. Yang pertamanya, CAAM adalah pihak berkuasa dari segi penerbangan yang diiktiraf oleh dunia sebab kalau di antarabangsa— di peringkat antarabangsa, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang mereka mengiktiraf ialah CAAM, bukan mengiktiraf MAVCOM. Apa sahaja urusan antara ICAO dengan Malaysia adalah dengan CAAM. Dari segi apa-apa perbincangan, perundingan, berkenaan dengan trafik udara, berkenaan dengan kawalan trafik udara dan sebagainya umpamanya kita ada *negotiation* dengan *Singapore* dari segi *aviation*.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Pihak yang berunding dengan pihak Singapura adalah CAAM.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ya, bagi saya jelas sikit.

**Tuan Loke Siew Fook:** Itu sebabnya— tidak apa. *You* faham.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya pun faham CAAM dengan MAVCOM ini...

**Tuan Loke Siew Fook:** Tidak apa, tidak apa. Duduk, duduk.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** ...Suruhanjaya untuk mengawal kelakuan Menteri-menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Bagi saya jawab sekarang.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Bagi saya jawab sekarang.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** CAAM memang...

*[Pembesar suara dimatikan]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Pendang. Amaran pertama. Yang Berhormat Menteri, sila jalankan.

**Tuan Loke Siew Fook:** Dato' Yang di-Pertua, Pendang ini dia tak nak dengar. Dia tidak— memanglah ketua penjahat ini. Ya, tidak apalah.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Yang saya hendak katakan...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Tatatertib.

**Tuan Loke Siew Fook:** CAAM adalah Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang berurusan dengan isu teknikal dan sebagainya. Tetapi sebenarnya CAAM ini bukannya satu badan baru. Dia badan dikorporatkan. Dulu dipanggil

*Department of Civil Aviation* (DCA). Ini di bawah Kementerian Pengangkutan. Dari segi kawal selia ekonomi, bukannya MAVCOM ini peranannya baru. Peranannya ada sebelum ini. Sebelum ada MAVCOM pun ada peranan itu. Cuma dia diletak di bawah Bahagian Udara Kementerian Pengangkutan...

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat, 36(6).

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Dan diletakkan di bawah MAVCOM selepasnya ada Akta MAVCOM.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** 36(6).

**Tuan Loke Siew Fook:** Akta MAVCOM dah disusuli dengan Akta CAAM.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat Speaker tadi menarik balik perkataan '*mafia*'.

**Tuan Loke Siew Fook:** Jadi, kedua-dua...

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Dia tuduh Pendang ketua penjahat. Kena tarik balik perkataan itu, tidak manis ya. Pendang di antara seorang yang baik di Parlimen ini. *[Ketawa]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Jimmy Pua Wee Tse [Tebräu]:** Duduk dulu.

**Tuan Loke Siew Fook:** Sebab tadi dia pun cakap saya ketua penjahat. Tadi Pendang pun kata saya ketua penjahat.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Jadi, ketua penjahat boleh pakai?

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, saya dah menyatakan saya utamakan 37(2). Baca.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Okey. Selepas ini saya akan gunakan perkataan ketua penjahat kepada puak-puak ini.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Jadi Yang Berhormat, duduk. Duduk, duduk.

**Tuan Loke Siew Fook:** Jadi, yang pertamanya mengapa kita menggabungkan dan diletakkan di bawah CAAM. CAAM yang pertamanya adalah Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia yang ada dia punya kepakaran teknikal dan sebagainya. Jadi, fungsi-fungsi *economic regulator* yang kita mansuhkan bawah MAVCOM, bukannya kita tidak ada lagi fungsi tersebut.

#### ■1520

Fungsi dan kuasa-kuasa MAVCOM itu tetap dipindahkan di bawah CAAM. Baca rang undang-undang yang kedua. Bukan saya mansuhkan semua peruntukan

itu. Semua peruntukan itu akan dimasukkan dalam Akta CAAM yang akan kita bahaskan selepas ini. Jadi, Ahli-ahli Yang Berhormat kena faham.

Kedua, soal kebajikan, soal struktur gaji ini yang patut kita bincangkan. Ahli-ahli Parlimen pembangkang hari ini nak jadi juara kepada MAVCOM. Saya tak ada masalah. Ya, kakitangan MAVCOM, kebajikan mereka patut kita pertahankan, 60 orang itu. Akan tetapi juga tengok 1,500 orang CAAM. Ramainya ialah *air traffic controllers. When they are mostly most of them lowly-paid*. Tangga gaji mereka cukup rendah. Apa yang kita nak gabungkan ini menjadi satu badan berkuasa penerbangan secara sepenuhnya dan diangkat sebagai satu badan berkanun dibebaskan saraan. Itu yang kita mahu ke arah tersebut.

Supaya apabila CAAM ini menjadi satu badan bebas dari segi kewangan, dari segi perjawatan, mereka boleh menambah gaji kepada kakitangan mereka dan mengangkat martabat *air traffic controllers* dan juga semua pegawai-pegawai teknikal di bawah CAAM.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Minta laluan untuk mencelah.

**Tuan Loke Siew Fook:** Itu yang kita nak. Jadi, saya nak menjawab Jerantut sahaja.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya nak sebut fasal...

**Tuan Loke Siew Fook:** Pendang, tak apa.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Gaji-gaji tadi itu.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak apa. Pendang, tak apa. Saya menjawab Jerantut.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Saya nak setuju. Saya nak setuju Yang Berhormat Menteri. Saya nak setuju dengan Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak apa, tak apa. Pendang duduk.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Sebab apa, kita yang benar kelemahan itu, kita pertingkatkan.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, saya...

**Tuan Loke Siew Fook:** Pendang, saya kurang sikit minat.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Sebab itu kami sokong PERKESO kelmarin untuk gaji. Untuk jaga pekerja.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Pendang.

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya sekarang jawab Jerantut. Sebab Jerantut profesional. Jerantut memang—soalan-soalan Jerantut saya dengar teliti dan saya jawab satu per satu. Kalau saya tak sempat jawab, saya bagi jawapan bertulis.

Dari segi struktur gaji, memang betul. Akan tetapi, kita kena tengok struktur gaji CAAM. Ketua Pegawai Eksekutif CAAM yang duduk belakang ini, Kapten Norazman. Beliau adalah seorang *pilot* daripada MAS dahulu. Sekarang buat *national service*. Sebab, gaji untuk Ketua Pegawai Eksekutif CAAM tak sampai RM30,000. Kalau nak benar-benar dapatkan seorang yang berpengalaman, memang 30,000 tak boleh dapat.

Dahulu ada ketempangan. Semasa kedua-dua badan ini diwujudkan, MAVCOM menjadi suruhanjaya. MAVCOM menjadi badan berkanun dibebaskan saraan. Boleh bayar gaji berapa tinggi pun tak ada masalah. Ikut pasaran.

Akan tetapi CAAM tidak boleh. Pengerusi Eksekutif MAVCOM yang pertama, gajinya berapa? RM85,000. Kita yang turunkan. Masa itu, Indera Mahkota masih ingat, saya bincang juga. Saya bawa dalam Kabinet. Masa itu, Tun— Perdana Menteri ketika itu, Tun Dr. Mahathir kata tak ada keseimbangan. Ada badan-badan berkanun yang gaji lebih tinggi daripada Perdana Menteri. Lebih tinggi daripada Ketua Setiausaha Negara. Jadi, ada ketidakseimbangan dalam kerajaan.

Jadi, itu yang kita sedang laksanakan supaya kita gabungkan kedua-dua badan ini dan kita satukan supaya kita mengangkat martabat CAAM ini meningkatkan tangga gaji mereka dan kita nak meningkatkan keupayaan CAAM ini menjadi satu badan berkanun dibebaskan saraan dan menjadi badan kawal selia yang baik. Ketua Pembangkang, saya hormat.

**Seorang Ahli:** Larut, Larut. [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Terima kasih. Tuan Yang di-Pertua, saya dengar apa yang dijelaskan oleh Menteri. Salah satu tujuannya adalah untuk memartabatkan kedudukan CAAM. Itu adalah seperkara yang juga kita bincang.

Saya bersetuju pada tahun 2020 itu ada kita bincang dalam Jemaah Menteri. Bukan kita bersetuju tetapi kita minta supaya dibuat kajian yang teliti yang lebih mendalam kerana tidak semestinya kita gabungkan untuk memartabatkan CAAM ini. Kita boleh buat cara yang lain. Dari segi *independency*, kedua-dua ini boleh kita jelaskan supaya contohnya kalau CAAM diberikan kuasa penuh seperti apa yang ada dalam MAVCOM dimasukkan dalam CAAM, dia akan cuba untuk ke mana-mana sahaja untuk menjemput *investors* datang untuk melabur sebagai contoh.

Dia sudah nampak bahawa tidak ada *independency* di situ. Yang kita takut adalah nanti CAAM juga *being compromised* kerana ada perkara-perkara sebagai *investors* dia mahukan ini, dia mahukan itu. Sebab itu dalam— bila kita tidak menggabungkan kedua-duanya kuasa itu akan tetap ada dengan MAVCOM untuk menarik minat dari segi ekonomi. Sebab itu, asal ditubuhkan MAVCOM yang ditubuhkan oleh kerajaan di bawah pimpinan Barisan Nasional ketika itu adalah untuk

melihat dari segi *economic matters* untuk menentukan bahawa ada kejayaan bila kita bawa MAVCOM itu nanti.

Contohnya, ramai kawan-kawan, rakan-rakan ini saya dengar tadi takut. Contohnya, bila MAHB nanti nak di-*privatised*, kuasa itu nanti akan ada perasaan di mana perkara-perkara lain, ya...

**Tuan Loke Siew Fook:** Masa. Masa tak cukup Yang Berhormat.

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Masa saya minta supaya ditambahkan. Jangan risau.

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya faham. Saya faham sudah Ketua Pembangkang.

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Sebab yang penting kepada kita Tuan Yang di-Pertua. Sebab, saya nak jelaskan di sini adalah bila kata CAAM nanti akan diperkasakan, diperhebatkan tanpa *merger* pun boleh kita perhebatkan. [Tepuk]

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

**Dato' Seri Hamzah bin Zainudin:** Sebab itu, kita nak ada *independent* dari dua-dua ini. CAAM juga kita harus memartabatkan dia. Begitu juga, dengan kedudukan MAVCOM. Sebab itu, saya minta supaya perkara ini dibawa di jawatankuasa. Bukan kita tak bersetuju. Mengapa harus dilakukan dengan begitu sewenang-wenangnya dengan secepat mungkin. Ini kerana ada seolah-olah "*ada udang di sebalik batu*". Itu yang kita persoalkan. Terima kasih.

**Tuan Loke Siew Fook:** Pertama, saya nak jawab Ketua Pembangkang. Tak ada udang di sebalik batu. Okey. Tak ada sebalik batu. Semua depan batu. Tak ada sebalik batu. Okey. [Ketawa]

Machang ini dan Putrajaya ini sangkaan jahat. Dia kata dia nak, dia punya imaginasi itu besar. Dia nak *lump*-kan semua. Dia kata OA di-*extend*. Lepas itu, ada penggabungan, ada penjualan MAHB punya *deal* dan sebagainya. Itu tak ada kena mengena.

OA dah bincang bertahun-tahun. Yang Berhormat Machang. Saya jadi Menteri Pengangkutan kali pertama 2018, dah bincang OA itu. Semasa Ayer Hitam bincang juga. Tak selesai. Dah lima, enam tahun bincang baru selesai tahun ini. Kita selesaikan OA. OA di-*extend* untuk 45 tahun.

Kedua, penggabungan ini MAVCOM dengan CAAM juga bertahun-tahun. Tak ada kena mengena dengan urusan MAHB. MAHB itu ialah satu urusan di bawah Khazanah dan saya nak bagi kepastian kepada Ahli-ahli Yang Berhormat, apa yang akan diuruskan oleh MAVCOM ini akan diteruskan.

Bukan bermaksud hari ini kita meluluskan pembubaran akta ini, esok MAVCOM ditutup. Tidak. Esok Machang boleh pergi MAVCOM juga. Tak ada

masalah. Okey. Kita akan sekurang-kurangnya mengambil masa enam hingga sembilan bulan sebelum penggabungan ini berlaku.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Untuk MAHB punya urusan dia kena selesai dalam enam bulan. Jadi, dalam proses ini dia mesti melalui proses kelulusan daripada MAVCOM lagi yang masih akan ditentukan oleh Ahli-ahli Suruhanjaya MAVCOM sedia ada. Jadi, tak ada undang di sebalik batu. Tak ada kena mengena dengan MAHB *deal*.

Kalau MAVCOM kata tak setuju, dia tak jadi. Itu yang akan berlaku. Jadi, tak boleh nak mengatakan bahawa kita membuat ini untuk membantu melicinkan urusan saham MAHB. Tak ada kena mengena. Putrajaya.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Boleh? Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Tadi Yang Berhormat Menteri sebut bahawa proses ini akan melalui satu proses di mana proses penjualan 30 peratus ini akan dibawa ke MAVCOM, akan dibawa ke MAVCOM dan apakah keadaannya di mana dalam keadaan pada hari ini sekiranya diluluskan akta ini, maka MAVCOM masih berfungsi seperti biasa? Adakah peranan MAVCOM itu akan jadi berbeza apabila rang undang-undang ini diluluskan?

**Tuan Loke Siew Fook:** Untuk menjawab Putrajaya, tidak. Urusan dan juga kuasa MAVCOM tetap sama sehingga kita menguatkuasakan pembubaran itu dan saya dah kata secara terbuka penguatkuasaan pembubaran itu tidak boleh berlaku *overnight*. Dia tidak boleh saya hari ini kita lulus dekat sini, hujung bulan ini lulus dekat Dewan Negara. Terus kita tutup MAVCOM. Tak boleh. Sebab, dia akan mengambil masa untuk menggabungkan kedua-dua entiti itu dari segi sumber manusia, dari segi peranannya dan sebagainya.

Semasa ketika belum pun dikuatkuasakan pembubaran ini, MAVCOM akan menjalankan tanggungjawab dan tugasnya seperti biasa dan tak ada campur tangan langsung daripada Kementerian Pengangkutan untuk berkenaan dengan perkara penggabungan ataupun isu MAHB tersebut. Jadi, itu yang saya akan bagi kepastian kepada Dewan yang mulia ini.

■1530

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Ya, Yang Berhormat Menteri, izinkan saya mencelah sedikit. Sebabkan kita tahu MAVCOM ini benteng terakhir kita untuk kita gagalkan urus niaga BlackRock ini, bagilah masa hantar kepada Jawatankuasa Pilihan Khas dulu. Kita teliti dulu.

**Tuan Loke Siew Fook:** Kita dah berbincang bertahun-tahun. Selepas MAHB mungkin ada *due* lain tetapi percayalah kepada institusi. Institusi yang baharu ialah CAAM yang akan digabungkan juga ada profesional-profesional, juga akan ada ahli-



ahli suruhanjaya, ahli-ahli berkuasa yang akan dilantik di dalam Pihak Berkuasa Penerbangan (CAAM).

Tadi kata pusatkan kuasa kat Menteri. Di mana pusatnya kuasa Menteri? Sebab peranan itu akan diambil alih oleh CAAM, di mana ada lembaga pengarah dia, ada profesional dia dan sebagainya. Walaupun betul, saya tahu apa yang *you* kata. *You* nak pegang itu cakap peraturan kena ditandatangani oleh Menteri.

Betul, dia kena rujuk kepada Kementerian Pengangkutan ataupun memaklumkan kepada Kementerian Pengangkutan sebelum dilaksanakan supaya selari dengan dasar kerajaan, dasar Kabinet dan sebagainya. Kuasa itu bukannya pusat kepada Menteri. Apa sahaja keputusan kena dibawa ke Kabinet, di mana ada ramai anggota-anggota Kabinet menjadi *check and balance*.

Keduanya, soal *check and balance*. Adakah apabila kuasa diletak di bawah Menteri tak ada *check and balance*? Yang Berhormat Larut pernah menjadi Menteri. Menteri yang cukup berkuasa. Menteri Dalam Negeri yang cukup hebat, kuasa banyak. Adakah dia kata, "*Tak ada check and balance?*"

Bagi kita, apabila Menteri ada kuasa dia kena bertanggungjawab. *Check and balance* yang di sini. Tiap-tiap hari, tiap-tiap kali persidangan Parlimen, Ahli-ahli Parlimen tanya, bantai, kritik! Buatlah, tak ada masalah. Sebagai Menteri, kita *accountable*. MAVCOM tak boleh datang hadir untuk jawab. Saya hadir jawab. Tiap-tiap hari media tanya saya.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Apa sahaja keputusan saya, apa sahaja keputusan Menteri akan diperhalusi, akan ditengok, akan dikawal dan dipantau oleh orang awam.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Jadi, di mana pemusatan kuasa itu ataupun penyalahgunaan kuasa?

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Kalau mana-mana Menteri menyalahgunakan kuasa, sudah tentu ada undang-undang yang akan menghakimi seseorang Menteri itu. Oleh itu bagi saya adalah— jawapan saya kepada hujah-hujah yang dibawa oleh Ahli-ahli Yang Berhormat, masa pun dah tamat, Tuan Yang di-Pertua.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Boleh Yang Berhormat Menteri? Boleh sikit?

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya rasa...

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Yang Berhormat Menteri bagi ruang sedikit lagi? Tadi...

**Tuan Loke Siew Fook:** Putrajaya.

**Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]:** Okey, terima kasih Yang Berhormat Menteri. Jadi, saya mengambil semangat apa yang disebut oleh Machang tadi. Mengambil kira kepentingan keadaan industri sekarang. Mengapa tidak ambil cadangan yang disebut oleh Ketua Pembangkang? Kita tangguhkan dulu, tak apa. *I mean*, kita akan kembali ke Dewan ini. Tangguhkan dulu, bawa perbincangan, masukkan semua sekali perbincangan dengan pelbagai pihak industri *and then* bawa balik ke Dewan. *[Tepuk]*

Jadi, tak perlu terburu-buru dalam keadaan pasaran, dalam keadaan industri menghadapi satu cabaran yang besar. Terima kasih, Menteri.

**Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]:** Yang Berhormat Menteri, hujah saya tadi Puncak Borneo tidak dijawab lagi. Tadi saya bertanya mengenai penambahan dan *consideration* untuk meletakkan wakil Kerajaan Negeri Sarawak dan Sabah dan wakil industri dalam ahli lembaga pengarah dan juga yang satu lagi untuk...

**Tuan Loke Siew Fook:** RAS.

**Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]:** RAS, dengan RAS. Saya minta diperjelaskan. Terima kasih.

**Tuan Loke Siew Fook:** Boleh, boleh. Terima kasih. Saya nak jawab Puncak Borneo.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Pertamanya, walaupun betul dalam rang undang-undang ini tak ada dikhususkan untuk wakil kerajaan Sabah dan kerajaan Sarawak tetapi secara segi praktisnya kita boleh laksanakan.

Untuk MAVCOM umpamanya, sekarang ada seorang anggota Suruhanjaya di bawah Kementerian Pengangkutan Sarawak. Mereka menghantar setiausaha tetap Kementerian Pengangkutan Sarawak dan duduk dalam MAVCOM.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** *[Bangun]*

**Tuan Loke Siew Fook:** Kita akan lihat untuk melihat bagaimana mendapat wakil daripada Sabah dan Sarawak untuk duduk dalam pihak berkuasa. Berkenaan dengan RAS. RAS ini memang ramai yang keliru juga. RAS ini tak ada kena mengena dengan barang kawal selia. RAS ini ialah dibayar oleh kerajaan. Mereka hanya lihat dari segi perjalanan, memastikan perkhidmatan RAS itu dijalankan dan sebagainya. Memang ada peranan tetapi bukan kuasa mereka, bukan mandat mereka.

Jadi, RAS akan diteruskan. Saya telah pun menyatakan dan menandatangani satu MoU dengan kerajaan Sarawak bahawa selepas pihak kerajaan Sarawak mengambil alih MASwings, RAS akan terus diberikan subsidi. Kerajaan Persekutuan

melalui Kementerian Pengangkutan tetap akan memberikan lebih RM200 juta subsidi untuk RAS setiap tahun kepada entiti yang baru, operator yang baru.

Jadi, tak ada kebimbangan bahawa selepas pergabungan ini RAS tidak diadakan. Tetap akan ada dan memang adalah obligasi kerajaan untuk menjaga perkhidmatan udara untuk pedalaman Sabah dan Sarawak. Itu jawapan dan komitmen daripada Kementerian Pengangkutan. Boleh lagi, Tuan Yang di-Pertua?

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** Sikit, sikit, Menteri.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya serahkan pada Menteri untuk menjawab.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya, saya bagi kepada Bagan Serai.

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** Okey, terima kasih Dato' Speaker. Pihak kami ini ialah— kebimbangan kita ialah soal tata kelola yang selalu kita faham waktu Menteri menjadi pembangkang dulu soal cakap tata kelola, *check and balance* dan sebagainya. Ini kerana soal MAVCOM ini, kalau seksyen 17(2) [Akta 771], maknanya MAVCOM ini bebas untuk menentukan sebarang keputusan tanpa perlu merujuk kepada kerajaan.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya hanya ingin membenarkan dua Yang Berhormat ini.

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** Dan...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Lepas itu, *stop*.

**Datuk Idris bin Ahmad [Bagan Serai]:** ...Kemudian pula, kalau mengikut seksyen 18(1) [Akta 788], perkara ini apabila menjadi kuasa CAAM ini perlu merujuk kepada kerajaan dan arahan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan. Maka, inilah yang menjadi kebimbangan kita kerana kita tak nak supaya soal kepentingan awam dan kepentingan orang ramai dan sebagainya yang boleh dilakukan begitu saja. Mungkin hari ini kita bercakap dengan mulut, dia tak jadi akta. Tapi ya lah, soal apabila ini arahan daripada Menteri, dia berbeza dengan apa yang ada kepada MAVCOM dulu. Terima kasih.

**Tuan Loke Siew Fook:** Okey, Machang.

**Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]:** Ya, Yang Berhormat Menteri, saya nak betulkan sedikit Yang Berhormat Menteri. Kami Perikatan Nasional bukan tak percaya kepada institusi kerajaan. Kami tak percaya kepada Menteri Madani. Bulan Mac saya tanya jual saham, kamu kata tak ada. Bulan Mei kamu kata ada. Mana pandangan MAVCOM? Kalau kita tahu benda ini berlaku daripada awal, MAVCOM patut terang kepada rakyat. Kenapa dibiarkan, diizinkan MAHB dijual kepada BlackRock dan GIP? Itu soalnya. Tidak ada *check and balance!*

**Tuan Loke Siew Fook:** Bagi peluang, dia tak faham soalan.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ini minta satu lagi, Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak payah, Pendang tak payah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Tak, tak ini saya...

**Tuan Loke Siew Fook:** Pertamanya... [*Dewan riuh*]

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, sudah.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Soal tata kelola. Soal *accountability*.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Bagilah, Menteri. *Gentleman* lah.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Sistem, sistem...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Kita nak buat benda besar ini.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Kerajaan, adakah Yang Berhormat yang pernah juga menjadi Menteri...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ini bukan benda kecil.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Bahawa sistem Kabinet ini tak ada *accountability*?

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Melibatkan dasar negara.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat, duduk.

**Tuan Loke Siew Fook:** Yang Berhormat Bagan Serai juga pernah menjadi Menteri. Adakah Yang Berhormat mengatakan sistem Kabinet yang ada pada hari ini tak ada *accountability*? Tak ada *check and balance*? Dalam Parlimen tak ada *check and balance*? Kita ada Jawatankuasa Pilihan Khas.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Bawalah.

**Tuan Loke Siew Fook:** Kalau ada apa-apa isu, keputusan yang tak baik boleh dirujuk kepada Jawatankuasa Pilihan Khas. Itulah *check and balance*. Itulah kawal selia. Itulah tata kelola. Soal Machang tadi, dia tak sampai kepada MAVCOM lagi sebab ini urusan Khazanah yang saya telah berkali-kali mengatakan bahawa dari segi pegangan saham, ekuiti saham itu adalah soal dalam Khazanah. Dia belum *exercise* lagi, memang kementerian tak tahu. Memang pihak MAVCOM belum tahu. Sekarang baru *exercise*, dia akan diangkat kepada MAVCOM untuk kelulusan.

Jadi, kalau ada apa-apa perkara yang tak betul, MAVCOM tak lulus. Itu saja. Jadi, kalau betul lulus, jangan pula kata MAVCOM tak bebas. Saya tahu Machang akan cakap, "*Ini dah bubar. MAVCOM tak berani buat keputusan dan sebagainya*". Tetapi biar saya nyatakan dalam Dewan yang mulia ini, selagi akta ini belum

dikuatkuasakan, MAVCOM akan menjalankan tugas dan tanggungjawabnya dengan bebas...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Ya lah, bila dah habis...

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Dengan adil, dengan seperti biasa.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Bila dah bubar, tak boleh jalan lagi.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak menjadi masalah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Itu kami pun tahu. Itu memang betul.

**Tuan Loke Siew Fook:** Bukan minta...

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Bila dibubarkan memang MAVCOM tak ada peranan lagi.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak. Tidak. Tak ada.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Apa lah. Itu pun, Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak apa lah. Saya rasa *you* tak faham.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Menteri, satu saya nak tanya lagi.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tak payah.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Libat urus.

**Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi]:** Pendang duduk. Pendang duduklah. Pendang, duduklah Pendang.

**Datuk Awang bin Hashim [Pendang]:** Dengan *stakeholders* dulu, mana dia? Bentanglah.

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya, saya...

**Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi]:** Pendang duduk. [*Pembesar suara dimatikan*]

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Pendang. Yang Berhormat Pendang, amaran kedua.

**Tuan Loke Siew Fook:** Tuan Yang di-Pertua, saya nak menggulung.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** [*Bangun*]

**Tuan Loke Siew Fook:** Pertamanya, saya ucapkan terima kasih kepada Ahli-ahli *backbenchers*...

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Tuan Yang di-Pertua.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Yang telah memberikan sokongan...

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Sikit saja, sikit saja.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Kepada pergabungan ini.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Sikit saja.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Indera Mahkota *last, last*.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Okey, saya nak— saya tergamam sekejap. MAVCOM ini sepatutnya bebas tapi tadi Menteri dengan yakin mengatakan bahawa MAVCOM akan buat keputusan sendiri. Macam mana Menteri tahu? Bukan MAVCOM itu *independent*?

**Tuan Loke Siew Fook:** [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Ya lah, macam mana *you* boleh tahu?

**Tuan Loke Siew Fook:** Itu yang saya cakap, mereka akan buat keputusan mereka sendiri.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** Mana saya tahu apa keputusan mereka. Saya cakap bahawa mereka akan terus...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Menjalankan tanggungjawab dan tugas dengan seperti biasa. Mereka akan buat keputusan mereka tanpa campur tangan daripada mana-mana pihak. Itu yang saya cakap.

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Tak apa lah. Nanti kita *check* ayat sahabat saya yang guna tadi...

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Baik.

**Tuan Loke Siew Fook:** Saya kata...

**Dato' Sri Saifuddin bin Abdullah [Indera Mahkota]:** Tak apa, tak apa. *It's okay.*

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Sebelum...

**Seorang Ahli:** Jangan *twist*.

**Tuan Loke Siew Fook:** ...Sebelum akta ini, rang undang-undang ini walaupun diluluskan hari ini, saya harap sokongan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat, kita luluskan rang undang-undang ini tetapi ia belum dikuatkuasakan.

#### ■1540

Tengok seksyen di bawah sana. Belum dikuatkuasakan. Ia hanya akan berkuat kuasa sekurang-kurangnya enam hingga sembilan bulan daripada sekarang. Proses itu dijalankan. Okey? Itu yang akan berlaku. Sebab, penggabungan itu akan mengambil masa.

Saya harap ini akan memberikan keterangan kepada semua pihak dan saya cukup yakin dan percaya bahawa dengan penggabungan ini, Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) akan terus menjadi satu badan kawal selia

yang unggul, yang berdaya saing dan akan meningkatkan industri penerbangan awam negara kita.

Jadi, Ahli-ahli Yang Berhormat, jangan nak rendah-rendahkan CAAM ini. Betul, mereka pernah di-*downgrade* kategori dua. *[Disampuk]* Tadi Ahli-ahli Yang Berhormat ada yang cuba merendahkan— tak cekaplah, tak berdaya saing dan sebagainya. Mereka ada kekangan. Itu yang *another structural problem* yang saya nak baiki supaya memperkukuhkan organisasi dan struktur CAAM supaya CAAM menjadi badan kawal selia yang terulung di rantau ini.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

**Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]:** Yang Berhormat, kami tak pertikai CAAM. Kami tidak ada masalah. Yang ada masalah, Yang Berhormat saja.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Yang Berhormat Arau... *[Ketawa]* Aduh. Baik, saya teruskan dengan agenda mesyuarat.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa rang undang-undang ini dibaca kali kedua sekarang.

*[Masalah dikemukakan bagi diputuskan]*

**Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]:** Yang Berhormat, untuk pengundian ya.

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Saya belum habis lagi ini.

**Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]:** Ya. Saya mohon 46(4), untuk belah bahagian. Saya ada 15 orang yang menyokong.

*[Lebih 15 orang Ahli bangun]*

**Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:** Oh, baik. Saya nak 15 oranglah. Kalau ikut dalam perkara itu— Bentara, kirakan untuk pengesahan. Nak rekodkan Ketua Pembangkang bahawa perkara ini lebih daripada 15 orang. Daripada penglihatan masa mata kasar, saya melihat terdapat lebih daripada 15 Ahli Yang Berhormat berdiri. Dengan sedemikian, akan berlaku belah bilang. Baik. *[Disampuk]* *Sorry*. Bahagi, bilang itu samalah agaknya. *[Ketawa]* Tapi, saya percaya samalah ya.

Baik, Ahli-ahli Yang Berhormat Majlis, oleh sebab lebih daripada 15 orang bangun meminta diada belah bahagian, maka mengikut Peraturan Mesyuarat 46(4), saya memerintahkan supaya satu belah bahagian diadakan sekarang.

Setiausaha, sila bunyikan loceng selama dua minit dari sekarang.

*[Loceng dibunyikan]*

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

**Tuan Yang di-Pertua:** Yang Berhormat-Yang Berhormat. Sepertimana. Baik, seperti yang telah pun saya masyhurkan dahulu, kita akan teruskan dengan amalan. Bunyi loceng dua minit, kemudian Dewan ditangguhkan untuk 10 minit. Untuk memberikan peluang kepada kawan-kawan yang duduk di sana. Kita ada, apa nama, PAC. Kita ada... *[Dewan riuh]* Kita ada pejabat-pejabat kita di sana. Itu ialah keputusan yang telah kita buat. Kita bunyi loceng dua minit, kemudian kita tangguh 10 minit.

Saya tangguhkan sekarang untuk 10 minit. Mesyuarat ditangguhkan selama 10 minit.

***[Mesyuarat dtempohkan pada pukul 3.46 petang]***

***[Mesyuarat disambung semula pada pukul 3.56 petang]***

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat yang menjadi penghitung undi sila ambil tempat masing-masing di hadapan blok Yang Berhormat. Saya bacakan penghitung undi. Pontian di Blok A, pemerhatinya ialah Kubang Pasu; Kapit Blok B, pemerhatinya ialah Indera Mahkota; Pulai Blok C, pemerhatinya ialah Alor Star; Selayang Blok D, pemerhatinya ialah Jerai; Arau Blok E, pemerhatinya ialah Sebuti; Sungai Besar Blok F, pemerhatinya ialah Limbang; dan Kota Bharu Blok G, pemerhatinya ialah Alor Gajah.

Silakan ambil tempat masing-masing. Pemerhati sekali ya, keluar.

*[Dewan berbelah bahagian]*

*[Pengundian dijalankan]*

#### ■1610

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik, saya bacakan keputusan pengundian. Yang bersetuju, 93. Yang tidak bersetuju, 63. *[Tepuk]* Yang tidak hadir, 66. Maka, lebih undi yang bersetuju. Rang undang-undang ini dibacakan kali kedua sekarang.

#### **Ahli-Ahli Yang Bersetuju:**

1. Menteri Pengangkutan, Tuan Loke Siew Fook (Seremban)
2. Menteri Sains, Teknologi Dan Inovasi, Tuan Chang Lih Kang (Tanjong Malim)
3. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang Dan Reformasi Institusi), Dato' Sri Azalina Othman Said (Pengerang)
4. Menteri Perpaduan Negara, Datuk Aaron Ago Dagang (Kanowit)
5. Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. Haji Dzulkefly Bin Ahmad (Kuala Selangor)
6. Menteri Sumber Manusia, Tuan Sim Chee Keong (Bukit Mertajam)
7. Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Haji Ahmad Bin Haji Maslan (Pontian)



8. Timbalan Menteri Pertahanan, Tuan Haji Adly Bin Zahari (Alor Gajah)
9. Timbalan Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Haji Abdul Rahman Bin Mohamad (Lipis)
10. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Dato' Ramli Dr. Bin Dato' Mohd Nor (Cameron Highlands)
11. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Puan Alice Lau Kiong Yieng (Lanang)
12. Menteri Kerja Raya, Dato Sri Alexander Nanta Linggi (Kapit)
13. Menteri Pembangunan Usahawan Dan Koperasi, Datuk Ewon Benedick (Penampang)
14. Menteri Komunikasi, Tuan Ahmad Fahmi Bin Mohamed Fadzil (Lembah Pantai)
15. Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga Dan Masyarakat, Dato' Seri Hajah Nancy Shukri (Santubong)
16. Menteri Digital, Tuan Gobind Singh Deo (Damansara)
17. Menteri Belia Dan Sukan, Puan Hannah Yeoh (Segambut)
18. Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Haji Hasbi Bin Haji Habibollah (Limbang)
19. Timbalan Menteri Kemajuan Desa Dan Wilayah, Datuk Hajah Rubiah Binti Haji Wang (Kota Samarahan)
20. Timbalan Menteri Ekonomi, Dato Hajjah Hanifah Hajar Taib (Mukah)
21. Timbalan Menteri Perumahan Dan Kerajaan Tempatan, Datuk Hajah Aiman Athirah Binti Sabu (Sepang)
22. Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Dato' Sri Huang Tiong Sii (Sarikei)
23. Timbalan Menteri Luar Negeri, Datuk Mohamad Alamin (Kimanis)
24. Timbalan Menteri Komunikasi, Puan Teo Nie Ching (Kulai)
25. Timbalan Menteri Kewangan, Puan Lim Hui Ying (Tanjong)
26. Timbalan Menteri Kesihatan, Dato Lukanisman Bin Awang Sauni (Sibuti)
27. Timbalan Menteri Digital, Datuk Wilson Ugak Anak Kumbong (Hulu Rajang)
28. Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga Dan Masyarakat, Datuk Seri Dr. Noraini Binti Ahmad (Parit Sulong)
29. Timbalan Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang Dan Reformasi Institusi), Tuan M. Kulasegaran (Ipoh Barat)
30. Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan Dan Koperasi, Dato' Ramanan Ramakrishnan (Sungai Buloh)
31. Tuan Haji Aminolhuda Bin Hassan (Sri Gading)
32. Tuan Zahir Bin Hassan (Wangsa Maju)
33. Tuan Yuneswaran A/L Ramaraj (Segamat)
34. Tuan Lee Chean Chung (Petaling Jaya)
35. Tuan Ganabatirau A/L Veraman (Klang)
36. Tuan Syahredzan Bin Johan (Bangi)
37. Tuan Manndzri Bin Nasib (Tenggara)
38. Tuan Chow Yu Hui (Raub)
39. Tuan Tan Hong Pin (Bakri)
40. Dato' Mohd Isam Bin Mohd Isa (Tampin)
41. Dato' Haji Adnan Bin Abu Hassan (Kuala Pilah)
42. Dato' Haji Shamsulkahar Bin Mohd Deli (Jempol)
43. Tuan Richard Rapu @ Aman Anak Begri (Betong)
44. Puan Young Syefura Binti Othman (Bentong)
45. Puan Syerleena Binti Abdul Rashid (Bukit Bendera)
46. Tuan Azli Bin Yusof (Shah Alam)
47. Tuan Jimmy Puah Wee Tse (Tebrau)

48. Tuan Haji Onn Bin Abu Bakar (Batu Pahat)
49. Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli (Batang Lupar)
50. Tuan Chong Zhemin (Kampar)
51. Tuan Lee Chuan How (Ipoh Timor)
52. Tuan Lim Guan Eng (Bagan)
53. Puan Teresa Kok Suh Sim (Seputeh)
54. Dato' Sri Doris Sophia Anak Brodi (Sri Aman)
55. Tuan Tan Kok Wai (Cheras)
56. Tuan Ramkarpal Singh A/L Karpal Singh (Bukit Gelugor)
57. Tuan Sivakumar A/L Varatharaju Naidu (Batu Gajah)
58. Dato' Indera Mohd Shahar Bin Abdullah (Paya Besar)
59. Tuan Fong Kui Lun (Bukit Bintang)
60. Tuan Chong Chieng Jen (Stampin)
61. Datuk Larry Soon @ Larry Sng Wei Shien (Julau)
62. Datuk Seri Panglima Madius Tangau (Tuaran)
63. Puan Yeo Bee Yin (Puchong)
64. Puan Isnaraissah Munirah Binti Majilis (Kota Belud)
65. Dato' Muhammad Bakhtiar Bin Wan Chik (Balik Pulau)
66. Tuan Hassan Bin Abdul Karim (Pasir Gudang)
67. Tuan Wong Chen (Subang)
68. Tuan William Leong Jee Keen (Selayang)
69. Datuk Willie Anak Mongin (Puncak Borneo)
70. Dato' Ngeh Koo Ham (Beruas)
71. Puan Wong Shu Qi (Kluang)
72. Puan Vivian Wong Shir Yee (Sandakan)
73. Datuk Hajah Siti Aminah Binti Aching (Beaufort)
74. Tuan Haji Yusuf Bin Abd Wahab (Tanjong Manis)
75. Dato' Henry Sum Agong (Lawas)
76. Datuk Seri Utama Ir. Hasni Bin Mohammad (Simpang Renggam)
77. Tuan Oscar Ling Chai Yew (Sibu)
78. Tuan Mordi Bimol (Mas Gading)
79. Tuan Sim Tze Tzin (Bayan Baru)
80. Tuan Chiew Choon Man (Miri)
81. Tuan Kesavan A/L Subramaniam (Sungai Siput)
82. Tuan Lim Lip Eng (Kepong)
83. Tuan Suhaizan Bin Kaiat (Pulai)
84. Tuan Syed Ibrahim Bin Syed Noh (Ledang)
85. Tuan Khoo Poay Tiong (Kota Melaka)
86. Tuan Pang Hok Liong (Labis)
87. Tuan Roy Angau Anak Gingkoi (Lubok Antu)
88. Tuan Cha Kee Chin (Rasah)
89. Tuan Prabakaran A/L M. Parameswaran (Batu)
90. Dato' Verdon Bin Bahanda (Kudat)
91. Puan Rodiyah Binti Sapiee (Batang Sadong)
92. Kapten Datuk Dr. Zulkafperi Bin Hanapi (B) (Tanjong Karang)
93. Tuan Mohd Azizi Bin Abu Naim (Gua Musang)

**Ahli-Ahli Yang Tidak Bersetuju:**

1. Dato' Seri Dr. Shahidan Bin Kassim (Arau)
2. Tuan Wan Ahmad Fayhsal Bin Wan Ahmad Kamal (Machang)
3. Tuan Afnan Hamimi Bin Dato' Haji Taib Azamudden (Alor Setar)
4. Dato' Sri Dr. Haji Ismail Bin Haji Abd. Muttalib (Maran)
5. Tuan Haji Wan Hassan Bin Mohd Ramli (Dungun)
6. Dato' Haji Mohd Suhaimi Bin Abdullah (Langkawi)

7. Tuan Sabri Bin Azit (Jerai)
8. Dr. Hajah Halimah Ali (Kapar)
9. Tuan Shaharizukirnain Bin Abd Kadir (Setiu)
10. Tuan Haji Kamal Bin Ashaari (Kuala Krau)
11. Tuan Haji Bakri Bin Jamaluddin (Tangga Batu)
12. Dr. Siti Mastura Binti Muhammad (Kepala Batas)
13. Kapten Azahari Bin Hasan (Padang Rengas)
14. Dr. Haji Abd Ghani Bin Haji Ahmad (Jerlun)
15. Dato' Haji Abdul Khalib Bin Abdullah (Rompin)
16. Tuan Zakri Bin Hassan (Kangar)
17. Tuan Rushdan Bin Rusmi (Padang Besar)
18. Puan Hajah Salamiah Binti Mohd Nor (Temerloh)
19. Komander Nordin Bin Ahmad Ismail TLDM (B) (Lumut)
20. Tuan Muhammad Ismi Bin Mat Taib (Parit)
21. Tuan Kalam Bin Salan (Sabak Bernam)
22. Tuan Wan Razali Bin Wan Nor (Kuantan)
23. Tuan Jamaludin Bin Yahya (Pasir Salak)
24. Datuk Haji Idris Bin Haji Ahmad (Bagan Serai)
25. Dr. Radzi Jidin (Putrajaya)
26. Dato' Seri Dr. Ahmad Samsuri Bin Mokhtar (Kemaman)
27. Dato' Sri Saifuddin Abdullah (Indera Mahkota)
28. Dato' Haji Ahmad Bin Saad @ Yahaya (Pokok Sena)
29. Datuk Muslimin Bin Yahaya (Sungai Besar)
30. Dato' Hajah Siti Zailah Binti Mohd. Yusoff (Rantau Panjang)
31. Dato' Khilir Bin Mohd Nor (Ketereh)
32. Datuk Che Mohamad Zulkifly Bin Jusoh (Besut)
33. Dato' Hajah Mumtaz Binti Md Nawari (Tumpat)
34. Tuan Haji Mohd Misbahul Munir Bin Masduki (Parit Buntar)
35. Dato' Dr Ahmad Yunus Bin Hairi (Kuala Langat)
36. Tuan Zulkifli Bin Ismail (Jasin)
37. Dato' Dr. Haji Alias Bin Razak (Kuala Nerus)
38. Dr. Ahmad Fakhrudin Bin Fakhrurazi (Kuala Kedah)
39. Tuan Fathul Huzir Bin Ayob (Gerik)
40. Tuan Nurul Amin Bin Hamid (Padang Terap)
41. Tuan Roslan Bin Hashim (Kulim Bandar Baharu)
42. Dato' Seri Hamzah Bin Zainudin (Larut)
43. Tan Sri Dato' Haji Mahiaddin Bin Mohd. Yassin (Pagoh)
44. Dato' Sri Tuan Ibharim Bin Tuan Man (Kubang Kerian)
45. Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee (Beluran)
46. Datuk Seri Takiyuddin Bin Hassan (Kota Bharu)
47. Datuk Wira Hajah Mas Ermieyati Binti Haji Samsudin (Masjid Tanah)
48. Tuan Haji Mohd Syahir Bin Che Sulaiman (Bachok)
49. Dato' Rosol Bin Wahid (Hulu Terengganu)
50. Datuk Ali Anak Biju (Saratok)
51. Dato' Sri Ikmal Hisham Bin Abdul Aziz (Tanah Merah)
52. Datuk Haji Awang Bin Hashim (Pendang)
53. Datuk Haji Ahmad Amzad Bin Mohamed @ Hashim (Kuala Terengganu)
54. Tuan Haji Abdul Latiff Bin Abdul Rahman (Kuala Krai)
55. Tuan Ahmad Tarmizi Bin Sulaiman (Sik)
56. Tuan Ahmad Fadhli Bin Shaari (Pasir Mas)
57. Tuan Mohd Nazri Bin Abu Hassan (Merbok)
58. Dato' Wira Dr. Ku Abd Rahman Bin Ku Ismail (Kubang Pasu)
59. Tuan Muhammad Fawwaz Bin Mohamad Jan (Permatang Pauh)
60. Dato' Azman Bin Nasrudin (Padang Serai)

61. Tuan Haji Mohd Hasnizan Bin Harun (Hulu Selangor)
62. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam Bin Khirudin (Jerantut)
63. Tuan Haji Muhammad Islahuddin Bin Abas (Mersing)

#### **AHLI-AHLI YANG TIDAK HADIR**

1. Perdana Menteri Dan Menteri Kewangan, Dato' Seri Anwar Bin Ibrahim (Tambun)
2. Timbalan Perdana Menteri Dan Menteri Kemajuan Desa Dan Wilayah, Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid Bin Hamidi (Bagan Datuk)
3. Timbalan Perdana Menteri Dan Menteri Peralihan Tenaga Dan Transformasi Air, Dato' Sri Haji Fadillah Bin Yusof (Petra Jaya)
4. Menteri Pertanian Dan Keterjaminan Makanan, Datuk Seri Haji Mohamad Bin Sabu (Kota Raja)
5. Menteri Pertahanan, Dato' Seri Haji Mohamed Khaled Bin Nordin (Kota Tinggi)
6. Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Tuan Nik Nazmi Bin Nik Ahmad (Setiawangsa)
7. Menteri Pendidikan, Puan Fadhlina Binti Sidek (Nibong Tebal)
8. Menteri Perdagangan Dalam Negeri Dan Kos Sara Hidup, Datuk Armizan Bin Mohd Ali (Papar)
9. Menteri Pelancongan, Seni Dan Budaya, Dato' Seri Tiong King Sing (Bintulu)
10. Timbalan Menteri Peralihan Tenaga Dan Transformasi Air, Tuan Haji Akmal Nasrullah Bin Haji Mohd Nasir (Johor Bahru)
11. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar Bin Haji Nasarah (Lenggong)
12. Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan Dan Industri, Tuan Liew Chin Tong (Iskandar Puteri)
13. Menteri Ekonomi, Tuan Mohd Rafizi Bin Ramli (Pandan)
14. Menteri Perumahan Dan Kerajaan Tempatan, Tuan Nga Kor Ming (Teluk Intan)
15. Menteri Luar Negeri, Dato' Seri Utama Haji Mohamad Bin Haji Hasan (Rembau)
16. Menteri Perladangan Dan Komoditi, Datuk Seri Johari Bin Abdul Ghani (Titiwangsa)
17. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Wilayah Persekutuan), Dr. Zaliha Binti Mustafa (Sekijang)
18. Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi, Tuan Chan Foong Hin (Kota Kinabalu)
19. Timbalan Menteri Sains, Teknologi Dan Inovasi, Dato' Mohammad Yusof Bin Apdal (Lahad Datu)
20. Timbalan Menteri Pertanian Dan Keterjaminan Makanan, Datuk Arthur Joseph Kurup (Pensiangan)
21. Timbalan Menteri Pelancongan, Seni Dan Budaya, Tuan Khairul Firdaus Bin Akbar Khan (Batu Sapi)
22. Timbalan Menteri Belia Dan Sukan, Tuan Adam Adli Bin Abd Halim (Hang Tuah Jaya)
23. Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Datuk Ts. Mustapha Sakmud (Sepanggar)
24. Timbalan Menteri Pendidikan, Tuan Wong Kah Woh (Taiping)
25. Dato' Sri Sh Mohmed Puzi Bin Sh Ali (Pekan)
26. Datuk Jonathan Bin Yasin (Ranau)
27. Datuk Matbali Bin Musah (Sipitang)
28. Datuk Suhaimi Bin Nasir (Libaran)

29. Datuk Ir. Shahelmey Bin Yahya (Putatan)
30. Puan Rodziah Binti Ismail (Ampang)
31. Tuan Tan Kar Hing (Gopeng)
32. Tuan Edwin Anak Banta (Selangau)
33. Datuk Andi Muhammad Suryady Bin Bandy (Kalabakan)
34. Tuan Lo Su Fui (Tawau)
35. Tuan Mohd Sany Bin Hamzan (Hulu Langat)
36. Dr. Mohammed Taufiq Bin Johari (Sungai Petani)
37. Dato' Seri Dr. Wan Azizah Binti Dr. Wan Ismail (Bandar Tun Razak)
38. Dato' Sri Ismail Sabri Bin Yaakob (Bera)
39. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie Bin Haji Apdal (Semporna)
40. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong (Ayer Hitam)
41. Dato' Seri Hishammuddin Bin Tun Hussein (Sembrong)
42. Dato' Sri Richard Riot Anak Jaem (Serian)
43. Datuk Seri Saravanan A/L Murugan (Tengah)
44. Tuan Chow Kon Yeow (Batu Kawan)
45. Dato' Seri Haji Aminuddin Bin Harun (Port Dickson)
46. Dato' Seri Amirudin Bin Shari (Gombak)
47. Datuk Seri Panglima Bung Moktar Bin Radin (Kinabatangan)
48. Datuk Seri Haji Jalaluddin Bin Haji Alias (Jelebu)
49. Dr. Kelvin Yii Lee Wuen (Bandar Kuching)
50. Dato' Sri Dr. Wee Jock Seng (Tanjung Piai)
51. Datuk Seri Panglima Dr. Gapari Bin Katingan @ Geoffrey Kitingan (Keningau)
52. Dato Anyi Ngau (Baram)
53. Tuan Sanisvara Nethaji Rayer A/L Rajaji (Jelutong)
54. Tuan Haji Ahmad Johnie Bin Zawawi (Igan)
55. Tuan Riduan Bin Rubin (Tenom)
56. Datuk Wetrom Bin Bahanda (Kota Marudu)
57. Tuan Syed Saddiq Bin Syed Abdul Rahman (Muar)
58. Datuk Iskandar Dzulkarnain Bin Abdul Khalid (Kuala Kangsar)
59. Dato' Syed Abu Hussin Bin Hafiz Syed Abdul Fasal (Bukit Gantang)
60. Tuan Zahari Bin Kechik (Jeli)
61. Dato' Indera Dr. Suhaili Bin Abdul Rahman (Labuan)
62. Datuk Dr. Haji Ahmad Marzuk Bin Shaary (Pengkalan Chepa)
63. Datuk Wan Saifulruddin Bin Wan Jan (Tasek Gelugor)
64. Tan Sri Haji Abdul Hadi Bin Haji Awang (Marang)
65. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi Bin Haji Salleh (Pasir Puteh)
66. Tuan Hassan Bin Saad (Baling)

*[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]***

*[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Pengangkutan (Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah) dan diluluskan]*

■1620

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

### **Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga**

#### **4.21 ptg.**

**Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]:** Tan Sri 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.

Tan Sri Yang di-Pertua, rang undang-undang yang akan saya bentangkan bertujuan untuk meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 ataupun Akta 788 bagi melaksanakan penggabungan badan kawal selia industri penerbangan awam Malaysia di bawah satu entiti di mana Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, *Malaysian Aviation Commission* ataupun 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, 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 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.

Tan Sri 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 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* menjadi sebuah Badan Berkanun Persekutuan iaitu Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) dan akta baru 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 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 yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dengan izin.

CAAM juga antara lain berperanan melaksanakan penilaian teknikal dalam pengeluaran pelbagai jenis lesen dan persijilan seperti *Airlines Transport Pilot License*, *Aircraft Maintenance License*, *Certificate of Airworthiness* dan *Certificate of Aerodrome*. CAAM juga bertanggungjawab menyediakan perkhidmatan navigasi udara, *air navigation service provider* (ANSP). 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, pengawalseliaan perihal selamat penerbangan awam di dalam Malaysia dan di luar Malaysia;
- (v) mengawal selia pengendalian *aerodrome* dan penyediaan perkhidmatan kemudahan *aerodrome* di Malaysia;
- (vi) mengadakan perkhidmatan pengemudian udara di dalam wilayah maklumat penerbangan Kuala Lumpur dan Kota Kinabalu dan di mana-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 *station rescue* Kuala Lumpur dan Kota Kinabalu dari mana-mana kawasan 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 penerbangan awam; dan
- (xii) menunaikan atau memudahkan penunaian obligasi antarabangsa kerajaan berkenaan penerbangan awam.

Tan Sri 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 perlesenan.

Penggabungan MAVCOM dan CAAM kelak tidak lagi akan memerlukan dua badan kawal selia berasingan. Mekanisme tunggal ini juga diguna pakai di



kebanyakan negara yang mengendali sektor pengangkutan udara, terutamanya dunia seperti Amerika Syarikat, United Kingdom, Jerman, Singapura dan 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 tahun 2016 antara fungsi utama MAVCOM adalah pengeluaran lesen perkhidmatan udara ataupun *air service license*, permit perkhidmatan udara (*air service permit*), lesen pengendali *aerodrome (aerodrome operating license)* dan lesen pengendali darat ataupun *ground handling license*.

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.

Sepertimana 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 untuk meminda Akta 788, seterusnya memberi kuasa kepada CAAM untuk mengambil alih fungsi dan peranan MAVCOM yang diperuntukkan dalam Akta 771.

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

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan kuat kuasa rang undang-undang.

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 CAAM daripada minimum empat orang tetapi tidak

lebih daripada enam orang kepada minimum enam orang tetapi tidak lebih daripada lapan orang serta untuk memasukkan seorang wakil Kementerian Ekonomi sebagai anggota CAAM.

#### ■1630

Secara keseluruhan, komposisi ahli lembaga CAAM akan ditambah daripada lapan hingga 10 kepada 11 hingga 13 ahli, termasuk seorang wakil agensi kementerian yang bertanggungjawab terhadap hal ehwal ekonomi Kementerian Pengangkutan dan Kementerian Kewangan.

Fasal 6 bertujuan untuk memasukkan seksyen baru 10A untuk mengadakan peruntukan bagi kesan pemberhentian keanggotaan CAAM. Seseorang anggota yang berhenti 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 dari 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 subseksyen 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 subseksyen 16(1) Akta 788 untuk memasukkan fungsi baru CAAM yang berkaitan dengan perkara ekonomi.

Fasal 10 bertujuan untuk meminda subseksyen 17(2) Akta 788 untuk memasukkan kuasa baru CAAM yang merupakan kuasa MAVCOM yang dibubarkan berkaitan fi dan caj.

Fasal 11 meminda subseksyen 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 1969 dan CAAM hendaklah melaksanakan arahan itu.

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

Fasal 13 bertujuan untuk meminda seksyen 21 Akta 788 untuk memasukkan fungsi baru 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 Wang Disatukan Persekutuan.

Fasal 15 bertujuan untuk memasukkan bahagian dan seksyen baru ke dalam Akta 788 yang mengandungi peruntukan berkenaan pelesenan dan caj, persaingan, hak trafik udara, peruntukan 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 ataupun melantik juruaudit untuk mengemukakan penyata dan laporan kewangan, pendakwaan dan kesan kesalahan yang melibatkan pertuduhan 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 baru kedua berkaitan senarai perkhidmatan pengendalian darat dan jadual baru 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, satu pasukan petugas khas telah dibentuk bagi membincangkan secara terperinci mengenai struktur, fungsi, bidang kuasa tugas, implikasi perjawatan, kewangan, bayaran pampasan dan perundangan, susulan pembubaran MAVCOM dan perpindahan 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 orang dengan pecahan mengikut kategori perjawatan sepertimana jadual berikut iaitu:

<b>KATEGORI PERJAWATAN</b>	<b>BILANGAN (ORANG)</b>
Pengurusan Tertinggi	3
Pengurusan dan Profesional	733 (diisi 630)
Sokongan	895 (diisi 748)

Semenjak CAAM ditubuhkan sebagai suatu Badan Berkanun Persekutuan, *tier* satu, majoriti perjawatan sedia ada di CAAM adalah di bawah klasifikasi perkhidmatan pengangkutan dan skim perkhidmatan yang bersifat teknikal seperti pegawai kanan 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 berkelayakan 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 menjadi 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. 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 a talent*, 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 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 profesional teknikal akan ditawarkan untuk berkhidmat dengan 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 kepada pihak Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) untuk kelulusan.

Pada masa ini, permohonan penstrukturan semula dan pengukuhan perjawatan bagi tujuan penggabungan CAAM dan MAVCOM telah dikemukakan kepada 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.

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

Tan Sri Yang di-Pertua, saya berharap dengan penjelasan ini, maka Ahli-ahli Yang Berhormat memahami hala tuju dan juga tujuan kita menggabungkan kedua-dua MAVCOM dan CAAM.

■1640

Saya amat berharap bahawa Ahli-ahli Yang Berhormat jangan mempolitikkan penggabungan ini. Saya tahu bahawa Ahli-ahli Parlimen di sebelah sana, di pembangkang, tadi dalam perbahasan semasa pembubaran MAVCOM cuba mengaitkan dengan perkara-perkara lain. Tetapi, tujuan kita menggabungkan kedua-dua entiti ini ialah untuk memastikan satu badan kawal selia yang lebih kompetitif, yang lebih berdaya saing dan kita harap dapat mengangkat martabat industri penerbangan awam di negara kita.

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

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik, terima kasih. Siapa yang menyokong?

**Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]:**

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong usul.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik, terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia 2017 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Saya menerima seramai 16 daripada Ahli Yang Berhormat untuk berucap. Namun, lapan orang telah menarik diri. Jadi, tinggal lapanlah ya. Baik, untuk itu, saya mulakan dengan Segamat. Silakan.

**4.41 ptg.**

**Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj [Segamat]:** Terima kasih Tan Sri Speaker dan juga terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri atas peluang untuk kita membahaskan rang undang-undang ini.

Sudah tentu MOT mewarisi isu-isu yang lama, isu-isu yang juga menyukarkan sebelum ini. Maka, saya ucapkan tahniah kerana berani untuk mengambil satu langkah untuk kita mencantumkan atau meminda beberapa perkara terhadap MAVCOM dan juga CAAM.

Saya juga ingin menyatakan bahawa penggubalan sesebuah rang undang-undang bukanlah untuk memberi kuasa kepada mana-mana pihak, tetapi melihat kepada sektor ekonomi dan juga pembangunan. Oleh itu, saya yakin dengan—sebelum ini, ada rang undang-undang yang kita telah bahas bahawa ia menunjukkan ada beberapa isu yang juga saya ingin memaklumkan kepada Dewan ini dan selepas penggubalan, akan juga memberi sumbangan dan manfaat kepada negara kita.

Antaranya, saya ingin menyentuh adalah destinasi daripada negara-negara ASEAN. Antara tiga buah negara yang kita boleh lihat, Malaysia hanya mempunyai 128 destinasi dan Singapura sebanyak 144 dan Thailand sebanyak 134. Ini adalah destinasi yang berdekatan. Kalau kita lihat destinasi yang jauh— 2010, Malaysia mempunyai sebanyak 33 destinasi yang jauh. *Is a long distance journey*. Kini tahun 2024, hanya tinggal 22 destinasi juga.

Kami yakin bahawa penggubalan undang-undang ini juga melihat secara keseluruhan penstrukturan ini dapat menyelesaikan isu-isu yang termasuklah MAHB dan sebagainya untuk mempertingkatkan dan juga memacu sektor penerbangan ini.

Seterusnya, saya juga melihat jumlah pelaburan lima tahun lepas, Malaysia melaburkan sebanyak RM1.4 bilion, Indonesia RM12 bilion dan Thailand RM6.6 bilion dalam sektor penerbangan ini.

Kerajaan dan juga MOT harus memantau syarikat-syarikat penerbangan yang lebih serius selepas ini dari segi pengurusan kewangan, perkhidmatan dan juga sumbangan industri penerbangan harus ditumpukan kepada pembangunan ekonomi negara.

Pindaan seksyen 16(1), (2), (3), (4) dan (5). Saya sendiri ada pengalaman buruk dari segi perkhidmatan pesawat pemilik syarikat-syarikat ini. Ada yang isu kelewatan, isu penghawa dingin termasuknya. Perkara-perkara ini, kita harus juga meneliti kerana ini adalah perkara-perkara aspek penting untuk kita meningkatkan mutu dan perkhidmatan sesebuah syarikat.

Penggantungan atau pembatalan lesen dan permit— perkara 36(1). Saya juga mencadangkan kepada kementerian bahawa dengan rang undang-undang ini, kalau ada mana-mana syarikat yang kerap mempunyai masalah, kalau kita semak balik dengan *track record* dari tiga tahun hingga lima tahun ke belakang, harus mempertimbangkan untuk gantung lesen perkhidmatan mereka kerana mereka juga harus bertindak serius kerana ini juga memberi sumbangan kepada sektor pelancongan negara kita. Seperti yang saya *mention* tadi, *long distance* dan juga *short distance journey* di negara kita masih lagi *stagnant*, tiada banyak perubahan dan ia juga adalah imej negara kita.

Kita juga ada kerap isu caj perkhidmatan penerbangan. 36L(1), (2)(a), (b) dan (c) adalah perkara yang ditumpukan kepada fi dan caj perkhidmatan. Saya yakin dengan penggubalan RUU ini dan juga undang-undang ini dan memberi kuasa kepada pihak berkuasa untuk menentukan caj-caj fi dengan relevan ataupun sesuai supaya kita tidak membebankan semua pihak, termasuk sama ada pihak syarikat, pihak pengurusan termasuk juga pihak menggunakan servis penerbangan ini.

Akhir sekali adalah berkenaan dengan audit industri penerbangan awam. Kalau kita melihat, kita ada pengalaman-pengalaman yang buruk di mana kerajaan harus *bailout*, sebelum ini Malaysia Airline dan baru-baru ini adalah AirAsia. Kerajaan harus menjadi *bailout* kepada syarikat-syarikat di mana kerugian bersih RM1.8 bilion. Kita boleh lihat dibela oleh Danajamin Nasional Berhad dan Malaysia Airline sebanyak RM23.4 bilion. Ini adalah antaranya disebabkan pengurusan yang tidak cekap.

Dengan penggubalan ini, saya yakin kementerian dan juga Menteri juga mempunyai kuasa yang boleh menguruskan dengan baik dan kita yakin— kita juga ada satu pengalaman yang buruk di mana dari segi audit, kita harus kerap melakukan audit juga. Saya juga ingin menyentuh dalam audit industri penerbangan awam, 42A, di mana, "*Pihak Berkuasa boleh, pada bila-bila masa...*" Dan ini adalah secara terbuka dan saya yakin pihak kementerian mungkin ada syarat-syarat dia, tata kelola untuk menguruskan.

Kalau kita letak "*bila-bila masa*" ini, dia belum tentu bila kita akan buat. Dan kita sudah ada pengalaman buruk di mana MyAirline ini, minggu pertama status kewangan dia baik dan minggu ketiga, tiba-tibanya dia rasanya bankrap dan ada isu yang besar yang dihadapi oleh rakyat.

Saya rasa mungkin perlu teliti. "*Bila-bila masa*" ini perlu ada minimum syarat. Paling kurang pun, setahun atau dua tahun kita perlu adakan audit terhadap syarikat-syarikat ataupun industri penerbangan yang beroperasi di Malaysia ini.

Akhir sekali, saya ingin menyentuh tentang penggubalan— syarikat penerbangan juga perlu diberikan tumpuan banyak dan juga menarik pelabur-pelabur yang boleh menyuntik supaya syarikat-syarikat penerbangan ini terus memberi sumbangan kepada negara.

Itu sahaja. Saya ingin menyokong. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik, terima kasih. Sekarang saya menjemput Tebrau.

**4.47 ptg.**

**Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]:** Terima kasih Tan Sri Speaker kerana benarkan Tebrau untuk terlibat juga dalam perbincangan petang ini.

Tan Sri Speaker, tadi baru sahaja kita meluluskan rang undang-undang untuk pembubaran Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Hasil daripada itu, sekarang masa depan yang akan datang, urusan dan tanggungjawab MAVCOM itu akan digabungkan dan diserapkan kepada CAAM. Salah satu fungsi utama MAVCOM tentulah daripada segi kawal selia dari segi sektor ekonomi. Saya ingin



membangkitkan isu hari ini hanya kepada isu, khususnya kepada isu lapangan terbang di Malaysia.

Untuk pengetahuan Dewan yang mulia ini dan juga Tan Sri Speaker, baru-baru sahaja, pagi ini, *Skytrax*, satu *website* untuk penilaian lapangan terbang antarabangsa telah mengeluarkan laporan tahunannya untuk tahun lepas, di mana Lapangan Terbang KLIA Malaysia kini berada di tangga ke-71 di dunia. Ini adalah satu kedudukan yang lebih teruk kalau berbanding pada tahun lepas, iaitu nombor 67.

Kalaulah kita buat perbandingan dengan lapangan terbang lain di seluruh dunia, tempat pertama adalah Lapangan Terbang Antarabangsa Hamad di Doha, kedua adalah Lapangan Terbang Changi di Singapura, diikuti oleh Lapangan Terbang Haneda di Tokyo. Saya amat risau dan khuatir dengan *gap* yang begitu tinggi, kalaulah berbanding dengan jiran-jiran kita, khususnya Changi, Singapura yang mendapat ranking nombor dua, kita nombor 71.

Itulah kenapa, Tan Sri Speaker, saya rasa adalah amat tepat masa untuk Khazanah membuat penstrukturan semula MAHB untuk memastikan ada suntikan baharu dan juga idea baharu dengan rakan kongsi baharu untuk kita cuba memperbaiki kedudukan dan keadaan KLIA.

#### ■1650

Seperti yang dimaklumkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri Tambun semalam, penstrukturan semula dengan kerjasama dengan pelabur baharu GIP akan membawa RM10 bilion kepada MAHB dan saya yakin suntikan dana baharu ini dia akan memberi nafas baharu juga kepada Malaysia Airports untuk kita memastikan keadaan *airports* kita, khususnya di KLIA dan juga 14 *airports* lain akan sentiasa dalam keadaan yang terbaik. Kita kena juga ingat, Tahun Melawat Malaysia adalah pada tahun 2026.

Anggaran daripada MOTAC, harapan mereka adalah pada Tahun Melawat Malaysia, kita perlu dapat atau jumlah pelawat ke Malaysia, pelancong ke Malaysia adalah 26.1 juta. Industri pelancongan di Malaysia untuk tahun ini adalah 71 bilion dan dianggap menjelang 2026 akan mencapai mencatat RM97.6 bilion. Ini adalah satu angka yang cukup tinggi Tan Sri Speaker dan dengan itu, seperti yang kita sedia maklum, lapangan terbang ini biasanya adalah gerbang pertama bila pelancong nak masuk negara kita.

*First impression always counts*, Tan Sri Speaker. Kita kena pastikan kita mempunyai teknologi, kita mempunyai kesesuaian, keselesaan infrastruktur yang cukup *world class* untuk memastikan bila mereka masuk ke Malaysia, mereka ada *impression* yang cukup baik.

Selain daripada itu, saya juga ingin mendapat pandangan daripada kementerian. Satu isu yang agak ganjil sikit di Johor iaitu status Lapangan Terbang Antarabangsa Senai. Di antara lapangan terbang komersial di Malaysia, hanya tinggal satu sahaja. Lapangan Terbang Antarabangsa Senai yang tidak dimiliki oleh MAHB. Dia dimiliki oleh sebuah syarikat swasta. Hakikatnya saya difahamkan, saya kalau silap, sila betulkan. Bahawa pada tahun dua tahun lepas, CAAM ada menerima peruntukan RM152 juta daripada Kerajaan Persekutuan dan daripada jumlah itu, ada yang juga diagihkan untuk membantu menaik taraf lapangan terbang di seluruh Malaysia tetapi disebabkan Lapangan Terbang Senai ini adalah lapangan terbang swasta, maka mereka tidak dapat apa-apa daripada peruntukan kerajaan ini.

Kalau itu benar, saya rasa adalah tidak adil dan saya harap untuk masa depan, demi untuk orang Johor, di mana dengan tubuhnya kita ada wujudkan *special zone* Johor-Singapore lagi. Saya harap kerajaan betul-betul ambil perhatian bagaimana kita nak pertahankan Lapangan Terbang Senai ini. Saya bagi dua cadangan. Satu, untuk memastikan kita mengharmonikan situasi di Malaysia ini.

Adakah kerajaan sedia untuk membeli balik Lapangan Terbang Senai supaya semua lapangan terbang di Malaysia ini dimiliki oleh syarikat yang sama, yang satu GLC ataupun sekiranya kosnya tidak sesuai, adakah kerajaan pernah membuat apa-apa rancangan ataupun *preliminary investigation* untuk kita adakan satu lapangan terbang yang baharu untuk menggantikan Senai, sekiranya pembelian ini tidak sesuai? Itu sahaja perbahasan saya. Terima kasih Tan Sri Speaker. Saya menyokong.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik. Sekarang saya jemput Kepong.

**4.53 ptg.**

**Tuan Lim Lip Eng [Kepong]:** Terima kasih Tan Sri Speaker, memberi saya peluang untuk membahaskan pada hari ini bagi menyokong pindaan RUU Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Sebelum itu Tan Sri Speaker, saya nak *point out the fact that* tadi dua orang Ahli Dewan daripada MCA, dia tidak mengundi. Jadi, saya nak minta Tan Sri untuk menyiasat sama dua MCA ini sengaja boikot atau tidak? Kalau betul-betul mereka sengaja tidak mahu mengundi untuk pihak kerajaan, saya minta Tan Sri mempertimbangkan, mengalih tempat mereka daripada sini kepada pembangkang. *[Ketawa]* Ha itu.

Ya, pertama kali saya ingin menyentuh tentang rangka kerja pengawalseliaan yang akan diperbaharui dengan pindaan RUU ini. Kita dapat lihat bahawa pindaan ini akan memperkemas rangka kerja pengawalseliaan dengan menyatukan fungsi pengawalseliaan ekonomi dan komersial di bawah Pihak Berkuasa

Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). Ini akan mengurangkan pertindihan tugas, *overlapping*, dengan izin dan meningkatkan kecekapan pengurusan dalam industri penerbangan. Penyatuan ini memberikan pengawasan yang lebih jelas dan memastikan peraturan keselamatan dan ekonomi dikendalikan dengan lebih baik.

Kedua, dari segi peningkatan tadbir urus dan kepakaran. Kita dapat mengenal pasti bahawa penambahan bilangan ahli CAAM serta menetapkan kelayakan yang berkaitan dengan ekonomi, kewangan dan perniagaan adalah langkah yang bijak. Ini akan membolehkan CAAM mendapat manfaat daripada kepakaran yang lebih luas dan membuat keputusan yang lebih berinformasi. Kehadiran wakil dari Kementerian Ekonomi juga akan memastikan dasar penerbangan selari dengan strategi ekonomi negara.

Ketiga, pindaan-pindaan ini akan mengukuhkan lagi pengawalseliaan ekonomi. Sememangnya dengan fungsi ekonomi baharu yang diberikan kepada CAAM, termasuk kawalan ke atas caj untuk perkhidmatan penerbangan dan pengawasan persaingan. Kita akan dapat memastikan harga yang lebih adil dan mengelakkan amalan monopoli. Ini penting untuk menggalakkan pasaran penerbangan yang lebih *competitive*, dengan izin, yang akhirnya memberi manfaat kepada pengguna dan perniagaan.

Keempat, dari segi perlindungan pengguna adalah penting untuk kita menubuhkan kod pengguna dan mekanisme untuk mengendalikan aduan sebagai langkah melindungi hak-hak penumpang. Ini memastikan isu pengguna ditangani dengan cepat dan efektif. Meningkatkan kepuasan serta kepercayaan penumpang terhadap sistem penerbangan negara kita.

Kelima, penyelesaian pertikaian yang dipertingkatkan. Kita dapat lihat bahawa rangka kerja untuk menyelesaikan pertikaian antara penyedia perkhidmatan penerbangan melalui mediasi CAAM adalah langkah yang amat praktikal. Ini menjadikan proses penyelesaian pertikaian lebih efisien dan mengurangkan beban pada sistem kehakiman kita. Keputusan yang boleh dikuatkuasakan juga membantu mengekalkan kestabilan dalam industri.

Keenam, persaingan pasaran. Sememangnya peruntukan untuk mencegah perjanjian antipersaingan dan penyalahgunaan kedudukan dominan adalah penting untuk memastikan padang permainan yang sama rata. Dengan mengawasi gabungan dan melaksanakan langkah-langkah untuk menggalakkan persaingan, kita boleh mengekalkan pasaran penerbangan yang dinamik dan kompetitif yang akhirnya membawa kepada perkhidmatan dan harga yang lebih baik untuk pengguna. Itu sahaja. Terima kasih Tan Sri Speaker.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik. Saya jemput Batu Pahat.

**4.58 ptg.**

**Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]:** *Bismillahi Rahmani Rahim.* Terima kasih kepada Tan Sri Speaker kerana memberi laluan pada saya pada petang ini untuk membahaskan RUU Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024.

Tan Sri Speaker, isu birokrasi antara dua entiti iaitu MAVCOM dan CAAM sudah dibincangkan lama di peringkat bawah dan hari ini kerajaan melakukan apa yang perlu dalam memastikan industri penerbangan terus berkembang secara progresif dengan membentangkan RUU ini. Sebelum ini, Malaysia mempunyai dua pengawal selia dalam mengawal mana syarikat yang ingin mendapat lesen penerbangan atau yang berkaitan. Jadi, melalui pindaan ini, fungsi MAVCOM akan diserapkan kepada CAAM dan sudah pasti ada beberapa persoalan yang saya ingin bangkitkan.

Pertama, sudah tentu mengenai kebajikan pekerja MAVCOM. Jadi, sudah pasti dengan pembubaran MAVCOM akan menyerahkan kesemua pekerja MAVCOM dan saya dapati Menteri telah berjanji akan bawa semua pekerja ke CAAM. Jadi, saya ucapkan tahniah kepada keprihatinan Menteri untuk hal kebajikan pekerja MAVCOM ini. Dengan itu, sudah tentu ada mewujudkan perjawatan baharu tapi saya mahu usaha ini agar dibuat secara terbuka supaya kami semua tahu keadaan bekas pekerja-pekerja MAVCOM dan saya yakin perkara ini tidak ada pekerja yang akan tercicir atas perubahan dasar ini.

**■1700**

Tan Sri Speaker, perkara kedua yang saya ingin bangkitkan adalah mengenai isu MYAirline tentang tuntutan ganti rugi. Kita semua tahu pada tahun lepas, negara dikejutkan dengan pergantungan operasi syarikat MYAirline yang telah menjejaskan seramai lebih 120,000 penumpang. Dianggarkan tiket penerbangan yang telah dibeli lebih kurang RM20 juta. Jadi, mohon penjelasan pada kerajaan yang benda ini sudah setahun, adakah bayaran balik sudah diperolehi oleh rakyat? Jadi, mohon Menteri jelaskan perkara ini.

Sudah pasti juga tanggungjawab sepenuhnya pada pihak syarikat, tapi ia membabitkan majoriti rakyat Malaysia dan sudah pasti tugas utama kerajaan adalah untuk menjaga kebajikan rakyat keseluruhannya. Jadi, mohon pihak kementerian akan masuk campur tangan. Adakah kementerian akan masuk campur tangan dalam urusan pembayaran balik MYAirline ini? Jadi saya mohon penjelasan.

Tan Sri Speaker, perkara yang ketiga ialah tentang daya saing. Jadi dengan prinsipnya dengan penggabungan MAVCOM dan CAAM ini sudah tentu kecekapan

tadbir urus dan juga sudah pasti semua peraturan akan diluluskan oleh kerajaan melalui Menteri Pengangkutan. Jadi, saya lihat industri penerbangan negara akan bergiat aktif dan selari dengan polisi dasar kerajaan yang sedia ada. Jadi, mohon penjelasan daripada pihak kementerian, apakah langkah utama ini akan digerakkan dalam memastikan industri penerbangan Malaysia lebih berdaya saing.

Selain itu, di bawah ASEAN, ada satu usaha iaitu diberi nama sebagai *ASEAN Single Aviation Market* dengan pelbagaian antara negara ASEAN menyebabkan negara-negara ASEAN terus menjadi destinasi pelancongan oleh pelancong dari luar mengikut negara ASEAN. Dengan penjelasan baharu bawah KKM ini, sudah pasti akan memudahkan pihak kerajaan dalam memastikan dasar kerajaan dalam industri penerbangan dapat dilaksanakan dengan lebih mudah. Maka persoalan saya ingin bangkitkan, adakah pihak kerajaan berusaha untuk menjalinkan kerjasama dengan negara-negara ASEAN dalam menjadikan Malaysia sebagai hab penerbangan ASEAN disebabkan kedudukan strategiknya.

Kedua, meningkatkan nilai ekonomi melalui industri penerbangan berdasarkan MAVCOM pada tahun 2024 ini. Pertubuhan kargo dijangkakan naik daripada enam persen kepada 6.6 persen dan berpotensi mencecah hampir 20 bilion tan kargo. Maka bolehkah kementerian jelaskan, apakah usaha sedang dilakukan kerajaan dalam meningkatkan sumbangan nilai ekonomi industri penerbangan dari segi jumlah kargo dan jumlah penumpang?

Akhir sekali, saya amat menyokong dengan usaha kementerian yang ingin memastikan kecekapan dalam industri penerbangan melalui pindaan ini. Ini merupakan satu usaha yang bagus dengan menaikkan taraf daya saing dengan mengurangkan birokrasi yang perlu. Tapi ada beberapa perkara yang perlu diberikan perhatian oleh Menteri dengan memastikan pindaan bukan hanya pindaan tapi juga disertakan dengan langkah dasar dan polisi dalam memastikan daya saing industri berada di peringkat tertinggi dan seterusnya memberi nilai tambah kepada ekonomi negara. Akhir sekali, Batu Pahat menyokong RUU ini. Sekian, terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik. Pulai ada dalam? Silakan.

**5.03 ptg.**

**Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]:** Terima kasih pada Speaker. Pulai ingin menyokong Rang Undang-undang Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (Pindaan) 2024. Pindaan ini akan menyatukan dua badan regulasi pada satu. Ini adalah penting kerana kita memerlukan koordinasi yang menyeluruh dalam urusan regulasi, sama ada dari segi sudut teknikal ataupun ekonomi.

Hal ini akan membantu melicinkan lebih banyak urusan kerana kedua-duanya adalah melibatkan urusan dan hal ehwal penerbangan awam. Selain itu, penyatuan antara MAVCOM dan CAAM ini akan menjadikan CAAM sebagai sebuah badan berkanun yang berdaya saing dan profesional, selari dan setanding dengan badan-badan regulasi penerbangan awam di luar negara. Salah satu sebabnya adalah dengan penyatuan kakitangan sedia ada, MAVCOM dan CAAM dilihat akan menjadi lebih utama membuatkan CAAM untuk lebih kompetitif dengan kehadiran pakar-pakar yang berada dalam MAVCOM.

Begitu juga diharapkan dengan penyatuan ini perihal kebajikan kakitangan CAAM dan MAVCOM ini terjaga dan terjamin. Kita tidak mahu dengan penyatuan ini akan ada beberapa keluarga yang kehilangan sumber pendapatan akibat penyatuan ini. Diharap juga agar kerajaan bersedia menjadikan CAAM ini sebagai sebuah badan berkanun yang diasingkan saraan sepertimana KWSP, BNM, LHDN, Suruhanjaya Sekuriti dan beberapa badan berkanun yang lain.

Hal ini akan membantu CAAM untuk berdiri dengan sendirinya dalam urusan tadbir urus kewangan dan akan membuka peluang kepada CAAM untuk memberikan tangga gaji yang lebih lumayan kepada kakitangan, setanding dengan kepakaran yang diberikan. Jika ruang ini tidak diberikan, maka CAAM tidak mampu menawarkan tangga gaji yang selari dengan pasaran dan gagal menarik tenaga mahir untuk bersamanya.

Dengan penyatuan ini juga diharapkan urusan hal ehwal kepenggunaan dalam industri penerbangan awam terutamanya dari sudut kebajikan pengguna, terutamanya tuntutan dan juga aduan pengguna terhadap layanan-layanan syarikat penerbangan dapat dipenuhi dan diberikan perhatian.

Jika dilihat daripada laporan tahun 2022, sebanyak 1,251 laporan diterima oleh pihak MAVCOM pada separuh pertama tahun 2022. Laporan kali ganda lebih banyak dari fasa pertama dari tahun sebelum itu. Saya mohon pihak kementerian mengeluarkan statistik terkini berkaitan dengan aduan dan laporan terhadap syarikat penerbangan ini supaya dapat dinilai perkhidmatan MAVCOM ini.

Apakah peratus aduan yang berjaya diselesaikan dan berapa peratus yang belum diselesaikan? Isu seperti kelewatan, keselamatan pengguna ini perlu diberikan penelitian dan dengan penyatuan ini diharapkan pihak CAAM selepas ini dapat mewujudkan satu talian ataupun platform khas bagi memudahkan para pengguna dalam membuat aduan dan laporan berkaitan perkhidmatan syarikat penerbangan mereka.

Selain itu, urusan advokasi dan juga promosi talian pengguna itu perlulah dibuat sesegera mungkin setelah penyatuan ini dilaksanakan, supaya tiada lagi

tempoh di mana pengguna terkapai-kepali dalam memohon bantuan daripada pihak berkuasa berkenaan. Di samping itu juga, saya ingin mengambil perhatian terhadap Kementerian berkaitan dengan mekanisme semak dan imbang terhadap badan berkanun CAAM ini selepas penggabungan. Hal ini penting supaya tadbir urus CAAM akan lebih telus sebagai sebuah badan berkanun dengan penambahan tanggungjawab yang baru dipikul oleh MAVCOM selepas ini.

Kita tidak mahu dengan adanya penggabungan ini, badan ini terlalu bebas dan akan membuka luas kepada salah laku dalam tadbir urus mereka dan hilang kawalan terhadap tanggungjawab asal dalam seliaan hal ehwal penerbangan awam Malaysia.

Selain itu, bagaimanakah pihak Kementerian dapat menjamin bahawa pengagihan tugas antara kakitangan dapat dijalankan dengan baik dan terurus. Hal ini, kita tidak mahu ada sikap sambil lewa dan lepas tangan oleh pihak tertentu selepas penggabungan ini. Perkara itu perlu dijelaskan kepada kedua-dua pihak ini. Juga perlu menyatakan dengan jelas pendirian mereka terhadap perkara ini ialah agenda penggabungan ini. Kita tidak mahu niat baik dalam agenda pindaan ini diselubungi dengan perkara-perkara yang kurang enak dan akhirnya akan mengakibatkan polisi *U-turn* diambil kelak pada masa akan datang. Perlunya untuk mewujudkan satu pelan strategi yang telus dan mampan bagi penggabungan dua badan ini sebagai satu badan berkanun. Terima kasih, sekian.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik, saya jemput Kinabatangan. Baik, Tuaran? Tidak ada. Baik, Jelutong sekarang.

**5.09 ptg.**

**Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]:** Terima kasih Tan Sri Speaker. Saya juga amat menyokong rang undang-undang yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri tadi.

Dari perspektif, sebelum saya mengulas tentang rang undang-undang ini, kita lihat bahawa Menteri dan Kementerian telah membuat banyak perubahan dalam menangani masalah-masalah yang dihadapi oleh semua agensi-agensi, termasuklah perkhidmatan-perkhidmatan di lapangan terbang. Di Pulau Pinang, kita lihat semenjak kerajaan baharu memimpin, setelah Yang Berhormat Menteri mengambil alih tugas sebagai Menteri dalam Kementerian ini Kementerian Pengangkutan kemudahan-kemudahan di lapangan terbang antarabangsa Pulau Pinang lebih baik dan meningkat.

**■1710**

Saya ingin berterima kasih pada Yang Berhormat Menteri terutamanya, kerana terdapatnya tempat letak kereta bertingkat yang mula dibina ketika Yang Berhormat Menteri menyandang jawatan di dalam kementerian sebagai Menteri pada tahun 2018. Rancangan untuk membina tempat letak kereta bertingkat itu bermula sejak itu. Jadi, saya ingin berterima kasih kepada Yang Berhormat Menteri di atas inisiatif yang telah diambil.

Saya lihat kepada seksyen 17, di mana di antara perkara-perkara yang dibentangkan, yang telah dinyatakan, yang diulas oleh Yang Berhormat Menteri adalah mengawal selia perkara ekonomi yang berhubung dengan industri penerbangan awam. Saya menerima baik cadangan ini oleh Yang Berhormat Menteri untuk membentangkan rang undang-undang yang baru, di mana kita dapat juga berharap, saya berharap kita dapat juga mengatasi masalah-masalah lain.

Tan Sri Speaker, tahun ini genap sepuluh tahun, kita masih lagi tertanya-tanya apa yang berlaku kepada kapal terbang MH370. Di mana sejarah yang menyebabkan, perkara yang menyebabkan kehilangan kapal terbang ini masih lagi kita tanya-tanya. Saya berterima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang telah mengambil pendekatan untuk menyelesaikan masalah ini walaupun kehilangan pesawat ini tidak berlaku ketika beliau menjadi Menteri Pengangkutan.

Tetapi saya berharap dengan pindaan ini, tidak lagi akan berlaku kejadian-kejadian pesawat yang begitu besar dengan penumpang-penumpang dan anak kapalnya yang telah ghaib dan hilang begitu sahaja. Bayangkan saya merupakan seorang yang menggunakan penerbangan, perkhidmatan Malaysia Airlines, perkara ini belum lagi terjawab tetapi diharapkan dengan pindaan-pindaan ini, kita akan memantapkan lagi fungsi-fungsi yang akan dimainkan oleh *The Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)* untuk memastikan kejadian-kejadian ini tidak berulang. Yang Berhormat Menteri, saya amat berterima kasih.

Pada masa yang sama Tan Sri Speaker, kita selalu mendengar rintihan-rintihan oleh pengguna-pengguna yang menggunakan penerbangan-penerbangan, perkhidmatan-perkhidmatan AirAsia, perkhidmatan-perkhidmatan Firefly umpamanya, di mana selalu berlakunya kelewatan. Masa ditukar dari satu masa ke masa yang lain dan rata-rata kita lihat laman sosial, ada pengguna-pengguna yang akan menyatakan kehampaan mereka di atas pertukaran-pertukaran itu.

Saya melihat perkara ini adalah perkara baik. Pindaan kepada rang undang-undang ini akan memastikan bahawa *The Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM)* juga akan memberi perhatian kepada perkara seperti yang dijelaskan oleh Yang Berhormat Menteri iaitu mengawal selia perkara ekonomi yang berhubung dengan



industri penerbangan awam. Diharapkan dengan pindaan rang undang-undang ini kita dapat mengawal perkhidmatan-perkhidmatan yang ditawarkan oleh syarikat-syarikat penerbangan seperti AirAsia, syarikat-syarikat penerbangan seperti Firefly untuk memastikan bahawa penukaran masa penerbangan tidak berlaku sesuka hati mereka.

Bayangkan kalau kita mempunyai mesyuarat-mesyuarat dan berlepas dari Pulau Pinang dan ingin datang untuk menghadiri satu mesyuarat di Kuala Lumpur, tiba-tiba bila kita sampai di Lapangan Terbang Antarabangsa, kita dapat tahu bahawa penerbangan itu ditukar, 40 minit, 50 minit. So, ini adalah perkara-perkara yang selalu menjadi keluhan oleh masyarakat umum di luar sana yang menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan.

Saya berharap Yang Berhormat Menteri, dengan pindaan-pindaan ini di mana Yang Berhormat Menteri selalu menunjukkan sikap keterbukaan dan peka dengan aduan-aduan yang diterima daripada masyarakat-masyarakat di luar sana.

Saya berharap pindaan-pindaan ini akan sedikit sebanyak dapat digunakan untuk mengawal selia perkara-perkara yang telah saya bangkitkan dalam penghujahan saya. Yang Berhormat Tan Sri Speaker, saya mohon menyokong. Terima kasih.

**Tuan Yang di-Pertua:** Baik. Terima kasih Jelutong, yang terakhir. Saya jemput Menteri menjawab, 15 minit boleh Menteri? Okey, terima kasih.

#### **5.14 ptg.**

**Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]:** Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua dan saya ucapkan terima kasih kepada enam orang Ahli Parlimen yang telah pun mengambil bahagian dalam perbahasan rang undang-undang ini untuk meminda Akta Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia(CAAM). Secara sepintas lalu memang penggabungan ini seperti yang telah dikatakan ialah untuk menggabungkan dua badan kawal selia menjadi satu dan memindahkan kuasa-kuasa ataupun peranan-peranan kawal selia ekonomi daripada MAVCOM kepada CAAM.

Kementerian Pengangkutan cukup yakin bahawa langkah penggabungan ini akan membawa kepada satu industri penerbangan awam yang lebih *competitive*, yang lebih berdaya saing dan kita boleh membuat keputusan yang lebih cepat dengan mengurangkan birokrasi dan masa menunggu dan sebagainya. Sudah tentu ini akan menarik lebih banyak pelaburan dalam sektor industri penerbangan awam.

Berkenaan juga kedatangan syarikat-syarikat penerbangan antarabangsa ke negara kita. Ada beberapa perkara yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat,

Yang Berhormat Segamat menyatakan bahawa dari segi penerbangan antarabangsa kita ataupun *long distance flight* ke Kuala Lumpur ataupun dari Kuala Lumpur dan dari Malaysia ke luar berkurangan. Memang ini betul dan ini sesuatu perkara yang telah pun dikenal pasti yang perlu ditambah baik oleh lapangan-lapangan terbang kita.

Tetapi cuma saya nak bagi sedikit penjelasan bahawa dari segi menarik penerbangan-penerbangan ataupun syarikat-syarikat penerbangan itu datang ke sesuatu lapangan terbang, itu adalah tugas ataupun tanggungjawab di bawah operator lapangan terbang. Badan kawal selia termasuk CAAM hanya memproses permohonan dan melihat kepada aspek keselamatan teknikal dan sebagainya dan selepas ini selepas digabungkan dari segi meletakkan hak trafik udara, slot dan sebagainya, memang kita akan mempercepatkan proses itu.

Jadi kita mengalu-alukan supaya pihak operator lapangan terbang untuk berusaha dengan lebih bersungguh-sungguh supaya dapat memasarkan bukan saja KLIA tetapi lapangan-lapangan terbang di seluruh negara untuk menjadi daya saing yang lebih tinggi. Kita mengharapkan bahawa semua ini dapat kita pastikan untuk meningkatkan industri penerbangan awam negara.

Satu perkara yang saya nak perbetulkan Yang Berhormat Segamat ialah tadi ada satu fakta yang tidak begitu tepat iaitu bahawa ada *bailout* kepada AirAsia. Itu kurang tepat sebab AirAsia itu bukan syarikat milik kerajaan, mereka merupakan syarikat swasta dan tidak ada *bailout* langsung dari kerajaan terhadap syarikat AirAsia. Kalau mereka mendapat keuntungan, itu keuntungan mereka. Kalau mereka mengalami kerugian, itu yang mereka perlu tanggung. Jadi semasa era ataupun pandemik COVID memang semua syarikat penerbangan mengalami kerugian yang sangat-sangat besar kerana mereka terpaksa mengekalkan kos-kos operasi tanpa pendapatan kerana tidak ada penerbangan, tidak ada penumpang dan sebagainya.

Untuk Malaysia Airlines, keadaannya agak berbeza kerana Malaysia Airlines adalah dimiliki oleh kerajaan. Jadi bukannya soal *bailout* tapi apabila syarikat milik kerajaan itu menampung kerugian, sudah tentu dia memerlukan suntikan-suntikan modal ataupun jaminan daripada pihak kerajaan kerana ia merupakan satu syarikat di bawah Khazanah. Jadi, saya nak perbetulkan bahawa tidak ada *bailout* kepada AirAsia yang dikatakan oleh Yang Berhormat Segamat tadi.

Yang kedua Yang Berhormat Tebrau, satu perkara yang saya nak rujuk kepada Lapangan Terbang Senai. Tadi Yang Berhormat Tebrau mengatakan bahawa ada satu peruntukan kepada CAAM sebanyak RM152 juta pada tahun lalu tetapi Senai tak dapat. Untuk makluman, peruntukan untuk CAAM bukan untuk lapangan terbang sebab untuk CAAM adalah untuk kos-kos operasi mereka dan

CAAM terlibat di semua lapangan terbang dari segi menara trafik, kawalan udara sebab semua *control tower* di setiap lapangan terbang itu di bawah CAAM.

Jadi kalau ada peruntukan CAAM ialah hanya untuk menara-menara kawalan ataupun alat-alat navigasi dan sebagainya. Jadi tidak benar bahawa- mengatakan bahawa tidak ada peruntukan untuk Lapangan Terbang Senai kerana ia di luar MAHB. Jadi Senai juga seperti MAHB, mereka ada satu konsesi dengan kerajaan.

Operator Lapangan Terbang Senai ada konsesi dengan kerajaan dan sekiranya memerlukan penambahbaikan ataupun pembangunan daripada kerajaan, sudah tentu kita boleh menggunakan kaedah *development expenditure* ataupun peruntukan pembangunan ataupun apa-apa mekanisme yang membolehkan mereka meletakkan *CapEx* dan mendapatkan pulangan daripada pelaburan mereka.

Jadi, saya harap itu dapat memberikan sedikit penjelasan kepada Yang Berhormat Tebrau.

#### ■1720

Selepas itu, Yang Berhormat Kepong ada sebut pelbagai sokongan kepada penggabungan ini. Saya ucapkan terima kasih. Batu Pahat, berkenaan dengan kebajikan pekerja-pekerja MAVCOM. Saya telah pun nyatakan bahawa memang kita akan memastikan bahawa ada tawaran kepada kakitangan-kakitangan MAVCOM untuk diserapkan dalam CAAM.

Seperti yang saya telah terangkan, bahawa untuk MAVCOM merupakan sebuah suruhanjaya ataupun satu badan berkanun yang dibebaskan saraan dan juga diasingkan saraan dan dibebaskan, jadi mereka mempunyai keupayaan untuk menentukan kadar gaji kepada kakitangan mereka mengikut kadar pasaran. Tidak terikat dengan garis panduan pekeliling ataupun tangga gaji perkhidmatan awam.

Tetapi, CAAM belum sampai ke sana. Mereka adalah badan berkanun *tier* satu sahaja. Belum diasingkan saraan. Itu yang sebabnya kita hendak gunakan penggabungan ini supaya meningkatkan juga taraf CAAM supaya CAAM ini menjadi satu badan berkanun, diasingkan saraan dan dibebaskan. Supaya mereka bebas untuk membayar gaji yang lebih tinggi.

Seperti yang saya katakan, ada 1,000 lebih kakitangan CAAM. Kebanyakannya *air traffic controller*. *Air traffic controller* kita ini, ATC kita ini yang kita rasa adalah satu peranan yang cukup penting yang mungkin ramai tidak lihat. Tadi yang pembahas itu banyak cakap fasal MAVCOM. Betul, MAVCOM memainkan peranan yang penting. Tetapi, sama penting juga ATC-ATC kita, ahli-ahli teknikal kita. Sebab, di ruang udara, kalau tanpa ATC ini, dia tidak ada pihak yang mengawal trafik. Jadi, ini sangat penting memastikan keselamatan penerbangan awam.

Saya amat harap melalui penggabungan ini, kita dapat meningkatkan martabat dan juga meningkatkan kebajikan kepada *air traffic controller* kita dan dapat menarik lebih ramai minat bakat-bakat muda untuk menjadikan ATC ini sebagai satu profesion yang mereka minati.

Jadi, dengan penggabungan ini, sudah tentu kebajikan kedua-dua pihak, bukan sahaja MAVCOM tetapi CAAM juga akan dilihat. Kita harap kita dapat membayar satu gaji yang lebih tinggi.

Ada persoalan pula bertanya bagaimana kita membiayai perbelanjaan itu. Memang untuk CAAM, ada cara untuk kita mendapat pendapatan tanpa mengharapkan suntikan daripada kerajaan. Kerana, CAAM ini badan kawal selia, dia ada caj dia kepada syarikat penerbangan, kepada aerodrom dan sebagainya.

Satu lagi punca pendapatan yang sangat penting ialah *air navigation charges*. Iaitu mana-mana pesawat yang melalui ruang udara kita— apabila melalui ruang udara kita, dia dikawal oleh menara trafik kita. Itu ada caj. Jadi, kita sedang mengkaji dan telah meningkatkan kadar itu dan akan berkuat kuasa tahun depan. Itu akan memberikan satu peningkatan pendapatan yang besar kepada CAAM dan kita mampu untuk membayar kadar gaji yang lebih tinggi kepada kakitangan kita.

**Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]:** Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Kerana banyak juga pesawat-pesawat antarabangsa terutamanya yang pergi ke Changi dan sebagainya melalui ruang udara kita. Jadi, apabila kita mengkaji semula kadar ini, pendapatan CAAM juga akan meningkat.

**Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]:** Menteri. Terima kasih di atas penjelasan di mana kita lihat salah satu aspek yang akan kita tangani adalah keselamatan di ruang udara. Saya berterima kasih di atas penjelasan.

Kita lihat bahawa niat murni dan ikhlas Yang Berhormat Menteri dan kementerian ini telah diselar tadi oleh Yang Berhormat Pendang. Saya cuma ingin merakamkan ucapan dukacitalah bahawa beliau sepatutnya tidak melontarkan perkataan-perkataan yang dilontarkan itu tanpa memahami inti pati pindaan-pindaan yang dibuat.

Terima kasih, Yang Berhormat Menteri.

**Tuan Loke Siew Fook:** Terima kasih, Jelutong. Itu yang saya hendak tekankan. Itu sebabnya memang dari segi kebajikan kepada staf dan kakitangan, memang kita titik beratkan.

Keduanya, Yang Berhormat Batu Pahat ada bertanya berkenaan dengan MYAirline ya. MYAirline, memang itu MAVCOM cuba bantu dari segi perlindungan kepada pengguna dan sebagainya. Tetapi, untuk *refund*, kita tidak ada satu

peruntukan ataupun tidak boleh menggunakan dana MAVCOM untuk membayar *refund* kepada penumpang-penumpang.

Apa yang kita telah syaritkan ialah pada ketika itu, apabila ada pihak lain yang ingin mengambil alih syarikat MYAirline itu, salah satu syarat yang kita telah letakkan ialah mana-mana syarikat yang hendak mengambil alih lesen MYAirline itu perlu membayar balik kepada penumpang-penumpang. Tetapi, malangnya, tidak ada satu syarikat yang telah berjaya ataupun berminat untuk mengambil alih syarikat MYAirline, walaupun ada pelbagai perbincangan telah diadakan.

Pada ketika ini, memang kita masih lihat bagaimana untuk mengambil tindakan terhadap pihak pengurusan syarikat MYAirline yang terdahulu ataupun lembaga pengarahnya untuk mereka bertanggungjawab kepada kerugian yang ditampung oleh penumpang-penumpang yang terlibat.

Seterusnya berkenaan dengan peningkatan penerbangan kargo. Ini memang sesuatu perkara yang saya amat bersetuju. Tetapi, ini bukan di bawah kawal selia. Apabila kita hendak membangunkan industri penerbangan ataupun kargo kita, juga hab kargo, menjadikan KLIA sebagai hab kargo, itu adalah tugas dan tanggungjawab di bawah MAHB sebagai operator. Memang saya sebagai Menteri Pengangkutan juga saya menyokong usaha mereka.

Baru-baru ini, saya telah pergi ke China. Saya pergi ke Wilayah Henan. Di antara KLIA dengan Lapangan Terbang Zhengzhou, kita sudah ada satu usaha sama untuk menjadikan *twin hub*. Satu hab di China, satu hab di Malaysia sebagai hab untuk ASEAN. Jadi, ada usaha kerjasama ini untuk meningkatkan penerbangan kargo.

Memang penerbangan kargo ini kita amat harap dapat kita pertingkatkan. Apabila penggabungan ini berlaku, salah satu kelebihanannya ialah— kerana mereka yang terlibat dengan *air cargo* ini, ada satu lesen yang penting iaitu *ground handler*. *Ground handler* ini juga sangat penting. Jadi, apabila kedua-dua entiti ini digabungkan, maka lesen *ground handler* itu lebih mudah dan lebih cepat dapat diproses dan diluluskan di bawah satu entiti iaitu di bawah CAAM sahaja. Jadi, kita mengharapkan bahawa penggabungan ini akan membawa kepada satu proses permohonan ataupun proses kelulusan permit, lesen yang lebih mudah kepada semua pihak.

Yang Berhormat Pulai juga menyatakan apakah mekanisme penggabungan. Saya telah nyatakan. Fungsi-fungsi dan juga perjawatan yang berada dalam MAVCOM akan dipindah di bawah CAAM. Kita akan mengambil masa beberapa bulan. Proses ini tidak akan dipandang remeh. Kita akan menubuhkan satu pasukan petugas khas— memang sudah ada— untuk melihat bagaimana penggabungan ini

dapat direalisasikan. Bukan bermaksud bahawa kita sudah luluskan rang undang-undang ini, besok terus boleh gabung. Belum. Ada banyak lagi kerja, proses yang perlu kita laksanakan.

Saya silakan Gombak. Terima kasih.

**Dato' Seri Amirudin bin Shari [Gombak]:** Terima kasih, Menteri. Saya minta maaf tidak dapat masuk *list*. Tetapi, isu penting yang saya rasa perlu dilihat daripada pengurusan industri ini adalah satu perkara yang kadangkala kita *miss* dan melibatkan ribuan ringgit dan jutaan ringgit nilainya apabila kita gagal menjadi tempat untuk pendaftaran kapal terbang.

Adakah melalui pindaan ini akan membuka ruang supaya Malaysia dan juga institusi seperti Pihak Berkuasa Penerbangan Awam berkemampuan untuk mendaftarkan penerbangan atau pun *aircraft* ataupun kapal-kapal terbang yang di-*assemble* di Malaysia sama ada untuk pengangkutan— sebab, yang banyak pelesenan saya lihat, ini adalah kepada perkhidmatan, bukan kepada *machinery* ataupun penerbangan yang dibuat.

Minta maaf. Kalau tidak ada, Yang Berhormat boleh hantar bertulis.

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya, terima kasih Yang Amat Berhormat MB Selangor. Memang itu satu cadangan yang baik. Saya tidak pasti sama ada sekarang ini sudah ada atau tidak. Tetapi, itu satu perkara yang memang kita galakkan.

Kerana, apa yang penting, industri penerbangan ini bukan sahaja pesawat datang mendarat dan sebagainya. Dia ada ekosistem dia. Termasuk MRO, termasuk dia punya *spare part* dan sebagainya. Memang di Selangor amat maju dalam segi MRO. Di Lapangan Terbang Subang memang ada satu potensi yang cukup besar.

**Dato' Seri Amirudin bin Shari [Gombak]:** Terima kasih. Menteri, saya cuma hendak rekodkan di sini. Daripada senarai semak yang kita ada, pendaftaran *aircraft* ini memang tidak ada di Malaysia, walaupun kita mempunyai *spirit* yang menjadi tempat untuk *assemble* unit-unit yang mengumpul menjadikan sebuah kapal terbang, walaupun hanya sebahagian item, ataupun kepek mereka ataupun sayap dan sebagainya.

Jadi, saya percaya di masa depan, kalau kita boleh membuka peluang ini. Banyak pendaftaran kapal-kapal terbang ini secara surat beranaknya didaftarkan di negara jiran. Mungkin ini akan memberi peluang kepada CAAM untuk menjana pendapatan dan membuka peluang daripada segi *expertise*.

Saya cadangkan untuk diteroka di masa depan. Terima kasih.

**Tuan Loke Siew Fook:** Terima kasih. Sudah tentu cadangan itu akan diambil kira dan kita mengharapkan bahawa CAAM, seperti yang saya katakan, menjadi satu badan kawal selia yang terulung di rantau ini.

Kita memang, dari segi badan kawal selia, kita ada kemampuan. Kalau kita mendapatkan lagi kedudukan kita dan juga menaikkan taraf staf kita dan sebagainya, saya yakin kita boleh mampu melakukan dengan lebih banyak.

Jadi, Tan Sri Yang di-Pertua, saya sekali lagi mengucapkan terima kasih kepada semua Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah pun membahaskan rang undang-undang pindaan kepada Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia ini. Saya mengharapkan bahawa apabila dia diluluskan, kita akan memulakan proses penggabungan ini dalam masa beberapa bulan yang akan datang.

■1730

Dan sudah tentu kita akan pastikan semua proses berjalan lancar sebelum pindaan ini berkuat kuasa. Jadi, komitmen ini saya berikan di dalam Dewan Rakyat ini bahawa saya tidak akan terburu-buru untuk menguatkuasakan undang-undang yang baru ini ataupun pindaan ini, selagi belum selesai lagi semua proses penggabungan secara teratur, secara tertib dan supaya memastikan perjalanan industri penerbangan awam kita dapat berjalan dengan lancar. Sekian, terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

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

*[Masalah dikemuka bagi diputuskan; dan disetujui]*

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

**[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]**

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

*[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]*

**Fasal-fasal 1 hingga 20 -**

**Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]:** Tuan Pengerusi. Pasir Gudang.

**Tuan Pengerusi:** Silakan Pasir Gudang.

**5.31 ptg.**

**Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]:** Terima kasih Tan Sri Pengerusi. Saya hendak bangkitkan satu Fasal sahaja Yang Berhormat Menteri iaitu Fasal 13 yang berbunyi "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 13 ini ada kaitannya dengan dua kejadian yang melibatkan syarikat penerbangan MAS. MH17 ditembak di Ukraine, beratus penumpang terkorban, termasuk rakyat Malaysia dan rakyat negara-negara lain. Kedua, seperti yang disebut oleh Yang Berhormat Jelutong tadi, saya ulang semula iaitu MH370, beratus-ratus nyawa terkorban, hilang sampai sekarang tidak dapat dikesan.

Memandangkan dengan akta yang bila diluluskan, Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia akan diperkasakan lagi dan saya berharap Yang Berhormat Menteri, dengan kita Parlimen ini meluluskan akta ini, kita teruskanlah usaha kita sampai ke akhirnya demi keadilan mangsa dan juga keluarga mereka, MH17 dan MH370. Terima kasih.

**Tuan Pengerusi:** Silakan Menteri.

**5.33 ptg.**

**Tuan Loke Siew Fook:** Ya, terima kasih Yang Berhormat Pasir Gudang. Fasal 13 itu merujuk kepada obligasi lebih kepada untuk kita mengawal selia ataupun memastikan ada *rural air service* iaitu ialah khususnya untuk pedalaman Sabah dan Sarawak. Saya faham apa yang cuba disampaikan oleh Pasir Gudang. Memang bukannya kita hendak berlepas tangan tetapi tindakan untuk mencari ataupun mendapatkan *closure* ataupun jawapan untuk MH370 itu sebenarnya terletak di atas CAAM.

Malah, ini merupakan satu komitmen daripada Kementerian Pengangkutan dan Kerajaan Malaysia untuk terus memastikan kita ada misi mencari MH370 yang telah pun kita berikan komitmen. Dalam beberapa bulan akan datang ini, kita sedang menilai satu cadangan untuk memulakan semula proses pencarian bangkai pesawat MH370. Untuk MH17, memang ada juga usaha-usaha di peringkat antarabangsa untuk membawa kepada mereka yang bertanggungjawab ke muka pengadilan di peringkat ICJ. Terima kasih.

**Tuan Pengerusi:** Baik.

*[Fasal-fasal 1 hingga 20 diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]*

*[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis sekarang]*

*[Majlis Mesyuarat bersidang semula]*



*[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga; disokong oleh Timbalan Menteri Pengangkutan (Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah) dan diluluskan]*

**Tuan Yang di-Pertua:** Ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan hingga jam 10 pagi, hari Khamis, 27 Jun 2024. Sekian, terima kasih.

***[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.36 petang]***