



DR 17 TAHUN 2017
DEWAN RAKYAT YANG KETIGA BELAS
PENGGAL KELIMA



LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS

PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL/BOT

- JABATAN PERDANA MENTERI (JPM)
- AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA (APMM)

LAPORAN
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS

BIL	PERKARA	MUKA SURAT
1	LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA (PAC) PARLIMEN BERHUBUNG PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL/BOT AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA(APMM) DI BAWAH JABATAN PERDANA MENTERI (JPM)	1-18
2	RUMUSAN & SYOR JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA	19
3	AGENDA MESYUARAT	
4	LAPORAN PROSIDING	
5	DOKUMEN PEMBENTANGAN	

**LAPORAN
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA
WANG NEGARA**



**LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
(PAC) PARLIMEN
BERHUBUNG PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL/BOT
AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA (APMM)
DI BAWAH JABATAN PERDANA MENTERI (JPM)**

1. PENDAHULUAN

Pengurusan Penyenggaraan Kapal/Bot Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) adalah sebahagian daripada penemuan Jabatan Audit Negara (JAN) dalam pembentangan Laporan Ketua Audit Negara (LKAN) Tahun 2014 Siri 2 yang dibentangkan di Parlimen pada 15 Jun 2015.

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara (PAC) Parlimen memutuskan untuk membincangkan mengenai isu ini pada 22 November 2016 iaitu dalam Prosiding Bilangan 25/2016.

2. OBJEKTIF PERBINCANGAN.

Selaras dengan mandat yang diberikan di bawah Perkara 77 Peraturan-peraturan Majlis Mesyuarat Dewan Rakyat serta Perkara 304 (a) Arahan Perbendaharaan (Pindaan 2008), PAC Parlimen telah membincangkan penemuan audit berhubung Pengurusan Penyenggaraan Kapal/Bot APMM bertujuan untuk mengkaji dan meneliti isu-isu berikut:

- i. Mengenal pasti dasar-dasar Kerajaan yang berkaitan dipatuhi;
- ii. Menentukan sama ada prosedur perolehan Kerajaan dibuat sewajarnya dan mengikut peraturan yang ditetapkan; dan
- iii. Mengenal pasti sama ada Tatacara Pengurusan Aset Alih Kerajaan Dipatuhi.

3. SKOP DAN METODOLOGI

Perbincangan telah dibuat melalui pendekatan berikut:

- i. Menjemput Pengarah (Prestasi III) JAN selaku wakil Ketua Audit Negara bagi memberi penjelasan berhubung isu yang dibangkitkan;
- ii. Memanggil pihak yang terlibat dalam pengurusan penyenggaraan kapal/bot APMM iaitu Timbalan Ketua Setiausaha Kanan (TKSUK) Jabatan Perdana Menteri (JPM) dan Ketua Pengarah (KP) APMM untuk memberi penjelasan mengenai maklum balas dan tindakan yang diambil; dan
- iii. Menjemput wakil dari agensi Kerajaan Persekutuan seperti Kementerian Kewangan (MoF); Jabatan Akauntan Negara; Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) dan Unit Perancang Ekonomi (EPU) untuk menghadiri prosiding PAC Parlimen berhubung isu ini.

4. LATAR BELAKANG

- 4.1 APMM ditubuhkan di bawah Akta 633 pada Ogos 2002 dan telah memulakan operasi pada 30 November 2005. APMM melaksanakan fungsi penguatkuasaan bagi memastikan kesejahteraan dan keselamatan Zon Maritim Malaysia bertujuan melindungi kepentingan maritim dan kepentingan negara lain dalam zon tersebut.

Pada peringkat awal, APMM dilengkapi dengan 19 kapal/bot pelbagai kelas/jenis yang diterima daripada jabatan lain yang berusia antara 5 hingga 42 tahun. Kapal/bot berkenaan telah ditempatkan di 5 Wilayah Maritim seluruh Malaysia.

Secara keseluruhannya, APMM telah memiliki 259 aset berusia antara satu (1) hingga 50 tahun yang terdiri daripada 90 kapal dan 69 bot yang diperolehi secara ambil alih daripada jabatan lain serta perolehan 100 bot baru.

- 4.2 Semua kapal/bot yang diperolehi secara ambilalih perlu melalui proses *make good* di limbungan bagi membolehkan ia digunakan untuk tujuan operasi kecuali bagi lapan (8) kapal di mana diputuskan untuk dilupuskan kerana tidak ekonomik untuk dibaiki.

Setakat Disember 2014, kerja penyenggaraan kapal/bot APMM telah dilaksanakan oleh 211 vendor yang berdaftar dengan kontraktor dalam bidang tertentu.

APMM telah melupuskan sebanyak 18 kapal dan sembilan (9) bot sejak penubuhannya pada tahun 2005 menjadikan aset terkini APMM sebanyak 232.

4.3 APMM telah mengamalkan konsep senggaraan secara penswastaan bagi kapal/bot sejak dari awal penubuhannya. Konsep senggaraan secara penswastaan ini dilaksanakan melalui kontrak senggaraan kapal/bot APMM yang ditadbir urus oleh kontraktor yang dilantik oleh Kerajaan. Pematuhan pelaksanaan kontrak ini dipantau sepanjang masa dengan berpandukan kepada dokumen kontrak.

4.4 Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia (BHEPMM), JPM dipertanggungjawabkan untuk menguruskan perolehan kontrak penyenggaraan dan pembaikan kapal/bot APMM. Sehubungan itu, kontrak telah dimeterai dengan Syarikat MTU Services Malaysia Sdn. Bhd. (MSM) untuk melaksanakan pengurusan penyenggaraan kapal/bot bagi tempoh lima (5) tahun dengan harga kontrak berjumlah RM1 bilion atau RM200 juta setahun. MSM adalah merupakan syarikat yang telah menguruskan/menjalankan penyenggaraan kapal/bot APMM sejak tahun 2005 hingga kini.

5. PERBINCANGAN DAN PENEMUAN PAC PARLIMEN

Sesi prosiding dimulakan dengan penjelasan awal mengenai isu yang berkenaan oleh wakil Ketua Audit Negara kepada PAC Parlimen.

Selanjutnya, pihak yang terlibat dengan isu yang dibangkitkan iaitu TKSUK JPM dan KP APMM dipanggil untuk memberikan keterangan. Perkara yang dibincangkan secara umumnya diringkaskan seperti berikut:

5.1. Penjelasan Awal Oleh Wakil Ketua Audit Negara

Pengarah (Prestasi III) JAN memaklumkan secara keseluruhannya pelaksanaan kontrak penyenggaraan dan pembaikan kapal/bot APMM adalah memuaskan. Bagaimanapun terdapat beberapa kelemahan yang perlu diberi perhatian dan diambil tindakan oleh APMM seperti berikut:-

- i. Prestasi kewangan setakat bulan Disember 2014 menunjukkan *project commitments* telah melebihi siling peruntukan;
- ii. Peningkatan kos penyenggaraan akibat tiada perancangan bagi melaksanakan kerja pembaikan *make good*;
- iii. Obligasi tambahan kontraktor tidak dinyatakan dengan jelas dalam kontrak tambahan;
- iv. Latihan pelaksanaan penyenggaraan tahap satu (1) tidak dapat dilaksanakan seperti dirancang;
- v. Kerja pembaikan senggaraan tahunan (AD) ditawarkan kepada vendor yang tidak berdaftar dengan MSM dan kerja pembaikan AD yang dilaksanakan pada tahun 2012 lewat diselesaikan iaitu antara 20 hingga 389 hari;
- vi. Wujud perbezaan dalam penentuan kategori kesiagaan kapal/bot APMM dan MSM;
- vii. Pengurusan aset *mothball* akan melibatkan kos meletakkan kapal akan dikira bersama kerja pembaikan;
- viii. Kelewatan dalam proses pelupusan kapal/bot menyebabkan APMM perlu membayar kos sewaan jeti, bekalan elektrik dan kawalan keselamatan;

- ix. Rancangan bulanan rondaan dan pengawasan bagi 46 buah kapal/bot tidak dapat dicapai; dan
- x. Sewaan dan tumpangan kapal/bot menyebabkan APMM perlu menanggung kos sewaan, kedudukan jeti agak jauh, jeti tumpangan sempit dan kedudukan kapal/bot agak rapat semasa berlabuh dan kebakaran telah berlaku di limbungan tumpangan di Kuantan yang melibatkan lima (5) kapal/bot dan APMM telah mengalami kerugian berjumlah RM10.36 juta.

5.2 KETERANGAN TKSUK JPM

TKSUK JPM memaklumkan terdapat satu lagi bahagian di JPM yang dipanggil Bahagian Hal Ehwal Maritim yang mengkaji mengenai dasar dan juga perundangan serta apa-apa juga perkara penguatkuasaan untuk dilaksanakan APMM.

5.3 KETERANGAN KP APMM

KP APMM memaklumkan jumlah aset yang dimiliki oleh APMM pada ketika ini adalah 241 iaitu 70 buah kapal dan 171 buah bot. Terdapat aset-aset yang perlu diganti bagi mengurangkan perbelanjaan daripada segi pembaikan.

Daripada 14 isu yang telah dibangkitkan oleh JAN, 13 isu telah berjaya diselesaikan dan hanya satu (1) isu masih dalam tindakan.

5.4 PENEMUAN PAC PARLIMEN

Hasil penemuan PAC Parlimen adalah seperti berikut:

5.4.1 Prestasi Kewangan

Semakan terhadap Laporan Perbelanjaan melalui Sistem *MMEA Computerised Asset Management Portal* (MCAMP) mendapati perbelanjaan tertinggi adalah melibatkan pembaikan *make good* berjumlah RM131.05 juta iaitu 21.39% daripada jumlah RM612 juta.

Maklum balas APMM

Aset yang diterima oleh APMM adalah aset yang lama dan perbelanjaan pembaikan adalah tinggi. Sehubungan dengan itu APMM telah mengesyorkan kepada Kerajaan pelan penggantian dan perolehan aset baru sehingga tahun 2040. APMM telah pun menyusun atur untuk penggantian aset dan perkembangan agensi sehingga tahun 2040. Perancangan senggaraan kapal/bot dibuat berdasarkan kitaran senggaraan.

5.4.2 Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

- i. MSM tidak melaksanakan penambahan enam (6) buah pejabat sebagaimana dalam kontrak.
- ii. MSM sepatutnya melantik 20 kakitangan pakar tetapi tidak melaksanakannya.

- iii. Penyediaan khidmat perpustakaan teknikal di pejabat APMM.

Maklum balas APMM

Perpustakaan telah diwujudkan dan beroperasi di Aras 7 Ibu Pejabat APMM mulai 4 Januari 2016. Perpustakaan ini dimanfaatkan sepenuhnya untuk rujukan dan penyimpanan maklumat senggaraan.

MSM masih belum mengoperasikan lima (5) buah pejabat iaitu Tanjung Sedili, Johor; Batu Pahat, Johor; Tanjung Manis, Sarawak; Kudat, Sabah; dan Lahad Datu, Sabah.

MSM masih gagal menyediakan pertambahan 20 kakitangan pakar. MSM menyatakan 20 pakar sedia ada dalam organisasinya. Bagaimanapun APMM menyatakan MSM perlu menyediakan 20 pakar bagi mematuhi syarat kontrak penyenggaraan.

Tindakan Semasa : APMM telah mengeluarkan tiga (3) notis kemungkiran terhadap pematuhan kontrak penyenggaraan iaitu:

- i. Surat teguran mengenai pengisian 20 orang pakar telah dimajukan kepada kontraktor melalui BHEPMM ruj. APMM.JUTRA.100-1/7/1Jld.5-(77) bertarikh 10 Ogos 2016.

- ii. Notis kemungkiran kontrak kegagalan menyediakan enam (6) buah pejabat telah dimajukan melalui surat ruj. APMM/JUTRA/100/1/7 Jld.6-(29) bertarikh 4 Oktober 2016.
- iii. Notis kemungkiran kontrak mengenai pengisian 20 orang pakar telah dimajukan kepada MSM melalui APMM/JUTRA/100/1/1 Jld.6-(35) bertarikh 7 Oktober 2016.

Tindakan Susulan : Sekiranya surat kemungkiran yang dikeluarkan tidak diambil tindakan, langkah-langkah berikut akan diambil iaitu:-

- i. Penamatan kontrak sejajar dengan klausa 14 dalam kontrak bagi isu penyediaan 20 orang pakar.
- ii. Membawa kepada *Dispute Resolution Committe* sejajar dengan klausa 29 dalam kontrak bagi isu penyediaan pejabat.

5.4.3 Latihan Penyenggaraan Tahap 1

Bagi tempoh tahun 2012 hingga 2014, MSM telah merancang untuk mengadakan latihan sebanyak 65 kali tetapi setakat bulan Oktober 2014 hanya 19 latihan (29.23%) telah berjaya diadakan.

Maklum balas APMM

Sebanyak 66 latihan penyenggaraan tahap 1 bagi 956 orang anggota yang melibatkan 22 buah kapal dan 99 buah bot telah dilaksanakan dari tahun 2012 sehingga Oktober 2016.

5.4.4 Senggaraan Tahunan (AD)

Terdapat pemilihan vendor oleh pihak APMM untuk AD kapal tidak seperti yang dicadangkan oleh pihak MSM dan limbungan yang dipilih tidak berdaftar dengan MSM.

Maklum balas APMM

APMM telah memperkenalkan sistem *star rating* bagi menilai dan memilih vendor yang layak untuk melaksanakan kerja pembaikan AD. Selain itu, APMM juga sentiasa memastikan hanya limbungan yang berdaftar sahaja menjadi *vendor* kepada MSM.

5.4.5 Kesiapsiagaan Aset APMM

Kriteria penetapan kesiapsiagaan aset oleh MSM tidak selaras dengan status kesiapsiagaan sebenar kapal/bot.

Maklum balas APMM

Jurang ketepatan statistik antara MSM dan APMM telah dibetulkan.

Satu format baru telah digunakan bermula pada bulan Mac 2015 bagi menyelaraskan laporan status kerosakan kapal dan bot APMM.

Statistik kesiapsiagaan pada setiap hari akan disahkan oleh Timbalan Pengarah Logistik Wilayah bersama Regional Manager MSM, seterusnya akan dihantar ke Ibu Pejabat MSM Rawang sebelum dimajukan ke Ibu Pejabat APMM.

5.4.6 *Mothball*

Kapal/bot yang dikategorikan *mothball* perlu disegerakan pembaikannya dengan mendapatkan peruntukan kewangan bagi mengelakkan peningkatan kos pembaikan jika terbiar dalam jangka masa yang lama.

Maklum Balas APMM

Pihak APMM akan melupuskan sembilan (9) buah kapal/bot dari 14 buah kapal/bot yang dikategorikan *mothball* pada suku pertama dan kedua 2017. Pelupusan bagi sembilan (9) buah kapal/bot dibuat berdasarkan jangka hayat kapal/bot tersebut yang telah melebihi 50 tahun dan tidak lagi ekonomik untuk dibaiki.

5.4.7 Pelupusan

Kelewatan membuat proses pelupusan kapal/bot menyebabkan APMM perlu membayar sejumlah RM0.90 juta bagi kos sewaan jeti/limbungan, bekalan tenaga elektrik dan kawalan keselamatan bagi 10 buah kapal/bot. Sebanyak lapan (8) daripada 10 buah kapal/bot yang dilupuskan adalah kapal kayu yang diterima daripada Pasukan Gerakan marin pada tahun 2011.

Maklum balas APMM

Sebanyak 41 buah kapal/bot telah dilupuskan sejak tahun 2009.

Diperakui wujud kelewatan dalam proses pelupusan yang mendatangkan implikasi kos simpanan di jeti yang disewa. Ini disebabkan perkara berikut:

- i. Perlunya kajian *return of Investment* (ROI) dalam mengoperasikan aset tersebut.
- ii. Dokumentasi dan tatacara pelupusan (penyerahan kepada agensi untuk dimanfaatkan sebagai contoh Taman-Taman Laut)
- iii. Kelewatan dalam penyediaan/penyerahan kapal kepada agensi lain untuk dilupuskan menjadi tukun disebabkan kekurangan peruntukan agensi tersebut.

Dua (2) buah kapal/bot yang akan dilupuskan masih dalam pegangan APMM.

APMM telah merancang untuk melupuskan aset secara kaedah *barter trade* iaitu pertukaran barangan atau perkhidmatan yang diperlukan agensi.

5.4.8 Rancangan Pergerakan Dan Pelayaran Sebenar Kapal/bot

Tindakan APMM menetapkan sasaran hari di laut bagi kapal/bot setiap tahun dengan mengambil kira faktor kesiagaan kapal/bot dan keperluan operasi di wilayah-wilayah adalah baik.

Walau bagaimanapun sasaran yang telah ditetapkan adalah tidak mencukupi jika dibandingkan dengan keluasan zon maritim yang perlu dipantau oleh APMM.

Tindakan APMM menggunakan kapal/bot yang sama untuk tujuan operasi dengan lebih kerap tanpa rehat bagi mencapai sasaran yang ditetapkan akan menyebabkan keupayaan kapal/bot tersebut menurun.

Maklum balas APMM

Aset APMM sedia ada tidak mampu menampung keperluan menjalankan tugas penguatkuasaan secara efektif disebabkan aset telah menjangkau usia 20 tahun ke atas.

Walaupun mempunyai kekangan modal insan dan aset, APMM berjaya mengoptimumkan pengoperasian.

Perolehan aset baru sedang dilaksanakan iaitu:-

- i. Pembinaan enam (6) buah kapal *New Generation Patrol Craft* (NGPC) dijangka diterima bermula Disember 2016 sehingga 2018.
- ii. Penerimaan dua (2) buah kapal OPV daripada Kerajaan Jepun pada Januari 2017.
- iii. Perolehan baru tiga (3) buah kapal OPV dalam proses rundingan harga untuk pembinaan bermula tahun 2017.

Sehingga kini APMM mempunyai 241 kapal/bot bagi mengawal perairan negara yang berkeluasan 556,285 kilometer persegi.

Disamping itu, APMM sentiasa melaksanakan program motivasi bertujuan memantapkan moral dan jati diri.

Kerjasama diperingkat serantau dan antarabangsa dipertingkatkan serta pengiktirafan daripada pemimpin.

5.4.9 Jeti

Kekangan jeti milik APMM bagi menempatkan kapal/bot. Kekurangan jeti milik APMM menyebabkan perkara berikut:-

- i. Penambahan kos sewaan jeti.
- ii. Keselamatan tidak terjamin.

- iii. Penempatan kapal/bot melebihi keluasan dan keupayaan jeti. Kerosakan terhadap kapal/bot bertambah.

Maklum balas APMM

Status terkini jeti adalah seperti berikut:-

- i. Milik APMM – 11 buah
- ii. Perkongsian bersama agensi lain – 17 buah
- iii. Jeti sewaan – enam (6) buah
- iv. Perancangan perolehan jeti tiga (3) lokasi iaitu:-
 - a. Miri, Sarawak
 - b. Pekan, Pahang
 - c. Semporna, Sabah

5.4.10 Struktur Organisasi APMM

Setakat Januari 2015, bilangan perjawatan yang diluluskan sebanyak 5,418 jawatan dengan 4,467 (82.45%) jawatan telah diisi.

Berdasarkan surat daripada JPA, Ruj. JPA.BPO(S)215/65/19 Jld. 2 bertarikh 31 Disember 2014 berkenaan Dasar Penempatan Secara Pentadbiran, semakan JAN mendapati masih terdapat anggota APMM yang ditempatkan secara pentadbiran bagi kapal/bot.

Maklum balas APMM

Pegawai yang mempunyai kelulusan akademik teknikal diberikan keutamaan dalam melaksanakan pengisian jawatan di bahagian teknikal yang berjumlah seperti berikut:-

- a. Mekanikal – 88
- b. Elektrikal – 52

Jumlah keperluan optimum untuk operasi adalah sebanyak 5,380 perjawatan berbanding 4,691 perjawatan sedia ada. Iaitu keperluan tambahan sebanyak 14.69%. Keperluan ini adalah berdasarkan aset-aset semasa dan aset-aset yang akan diperolehi oleh APMM.

Aset-aset yang akan diperolehi oleh APMM seperti berikut:-

- i. Enam (6) buah *New Generation Patrol Craft* (NGPC) – 27 perjawatan satu kapal.
- ii. Tiga (3) buah *New Generation Patrol Vessel* (NGPC) – 70 perjawatan satu kapal.
- iii. Dua (2) buah kapal diterima dari Jepun – 56 perjawatan satu kapal.

Keperluan optimun operasi ini mengambil kira keperluan perjawatan aset-aset kapal/bot (sedia ada dan baru), perjawatan-perjawatan Wilayah Maritim/Daerah Maritim/Pengakalan Maritim, Pos Maritim dan Stesen Udara.

Keupayaan Akademi Maritim Sultan Ahmad Shah (AMSAS) untuk melatih anggota baru adalah berjumlah 400 pegawai dalam satu-satu masa dalam setahun. Pengambilan pegawai baru adalah berdasarkan kekosongan perjawatan di gred latihan.

Purata tahunan anggota pencen dan berhenti (Skim T) dalam tempoh 3 tahun terkini (2014 – 2016) seperti berikut:

- i. Pencen ialah 15 orang; dan
- ii. Berhenti/Letak jawatan ialah 11 orang.

Penempatan secara pentadbiran terpaksa dilaksanakan atas keperluan kritikal operasi. Jumlah penempatan secara pentadbiran telah berkurang daripada 1,249 semasa audit dilaksanakan kepada 247 penempatan masa kini.

Kepatuhan Pengisian Kekosongan

APMM sentiasa melaksanakan pengisian pada setiap tahun berdasarkan kekosongan di gred-gred lantikan semula tahun 2007 sehingga 2016. Jumlah pengambilan yang telah dan akan dilaksanakan adalah 3,125 pegawai. Pecahan pegawai adalah seperti berikut:-

- i. Laskar kelas II (M) – 2,434 pegawai (2007 - 2016)
- ii. Bintara Muda (M) – 23 pegawai (2016)
- iii. Leftenan Muda (M) – 419 pegawai (2007 – 2016)
- iv. Leftenan (M) – 249 pegawai (2007 – 2016)

Sehingga November 2016, bilangan perjawatan terkini diluluskan adalah berjumlah 5,369 perjawatan dengan 4,589 (85.47%) perjawatan telah diisi.

Mengambil kira pengisian terkini termasuk pengambilan 2016 berjumlah 233 pegawai, jumlah pengisian terkini adalah 4,822 (89.8%).

**RUMUSAN & SYOR
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

❖ **Bilangan 25/2016 pada Khamis 22 November 2016**

6. RUMUSAN PAC PARLIMEN

PAC Parlimen berpuas hati dengan penjelasan yang telah diberikan oleh pihak APMM. APMM merupakan sebuah agensi yang baru ditubuhkan pastinya akan menghadapi banyak kekangan. Walau bagaimanapun, PAC Parlimen berharap APMM akan menjadi sebuah agensi yang lebih mantap pada masa akan datang.

7. SYOR PAC PARLIMEN

- 7.1 APMM hendaklah membuat perancangan yang lebih teliti bagi memastikan kos-kos penyenggaraan kapal/bot sentiasa diambil kira.
- 7.2 Tindakan segera bagi pelupusan aset hendaklah dibuat dengan kadar segera bagi mengelakkan berlakunya peningkatan/pertambahan kos.
- 7.3 Kerajaan perlu meningkatkan lagi keupayaan aset laut dan udara APMM bagi membolehkan agensi ini menjalankan tugas dengan lebih berkesan. Pembelian pesawat baru untuk APMM baru-baru ini, jelas meningkatkan lagi keupayaan APMM.

JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA (PAC) PARLIMEN

**AGENDA MESYUARAT
JAWATANKUASA
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

❖ **Bilangan 25/2016 pada Khamis 22 November 2016**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
BIL 25/2016 PADA KHAMIS 22 NOVEMBER 2016
DI BILIK MESYUARAT JAWATANKUASA 2, BANGUNAN
SEMENTARA PARLIMEN**

TARIKH / HARI / MASA	PERKARA	KEMENTERIAN/ JABATAN/ AGENSI TERLIBAT
<p>22 November 2016 (Selasa)</p> <p>11.00 pagi</p>	<p>Pengurusan Penyenggaraan Kapal/Bot</p>	<p>1. Jabatan Perdana Menteri</p> <p>2. Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia</p>

LAPORAN PROSIDING

❖ **Bilangan 25/2016 pada Khamis 22 November 2016**

Bil. 25

**Khamis
22 November 2016**



MALAYSIA

LAPORAN PROSIDING

**MESYUARAT JAWATANKUASA
KIRA-KIRA WANG NEGARA**

Mengenai:

**Pengurusan Penyenggaraan
Kapal/Bot**

- Jabatan Perdana Menteri
- Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGKAL KEEMPAT**

**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
BILIK MESYUARAT JAWATANKUASA 2, BLOK A
BANGUNAN SEMENTARA, PARLIMEN MALAYSIA
SELASA, 22 NOVEMBER 2016**

AHLI-AHLI JAWATANKUASA

Hadir

YB. Dato' Sri Hasan bin Arifin [Rompin] - *Pengerusi*
YB. Dr. Tan Seng Giaw [Kepong] - *Naib Pengerusi*
YB. Datuk Liang Teck Meng [Simpang Renggam]
YB. Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Limbang]
YB. Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah [Jasin]
YB. Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]
YB. Dato' Ir. Nawawi bin Ahmad [Langkawi]
YB. Datuk Koh Nai Kwong [Alor Gajah]

Tidak Hadir [Dengan Maaf]

YB. Dato' Abd. Aziz Sheikh Fadzir [Kulim-Bandar Baharu]
YB. Dato' Sri Wee Jeck Seng [Tanjong Piai]
YB. Dato' Kamarul Baharin bin Abbas [Telok Kemang]
YB. Tuan William Leong Jee Keen [Selayang]
YB. Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]
YB. Dato' Takiyuddin bin Hassan [Kota Baharu]
YBhg. Datuk Roosme binti Hamzah - *Setiausaha*

URUS SETIA

Encik Ahmad Johan bin Mohd Afandi [Ketua Sekretariat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara,
Parlimen Malaysia]
Puan Siti Noor Akmar binti Zulkafli [Juruaudit Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara,
Parlimen Malaysia]
Encik Rosli bin Aw Ahmad [Juruaudit Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara,
Parlimen Malaysia]
Encik Nor Hylmee Azram bin Md. Nordin [Penolong Setiausaha Kanan
(Perundangan dan Prosiding), Parlimen Malaysia]

HADIR BERSAMA

Jabatan Audit Negara

Puan Yusnani binti Zakaria [Pengarah (Audit Prestasi III) (Sektor Audit Prestasi)]
Puan Wan binti Hasan [Timbalan Pengarah Audit]
Encik Jamaludin bin Alias [Penolong Pengarah Kanan (Audit Kerajaan Persekutuan)
(Jabatan Perdana Menteri) (Bahagian I)]

samb/

HADIR BERSAMA (samb/-)**Jabatan Audit Negara**

Puan Nadia binti Abdul Halim (Penolong Juruaudit (Audit Badan Berkanun Persekutuan)
(Syarikat Kerajaan) (Bahagian II)

Puan Siti Nor Elyana binti Ali [Penolong Juruaudit (Audit Kerajaan Persekutuan)
(Jabatan Perdana Menteri)]

Puan Asmahani binti Abdul Ghani [Penolong Juruaudit (Audit Kerajaan Persekutuan)
(Jabatan Perdana Menteri) (Bahagian I)]

Kementerian Kewangan

Encik Rosli bin Yaakub [Ketua Seksyen (Parlimen & Kabinet)]

Jabatan Perkhidmatan Awam

Encik Mansor bin Maizan [Timbalan Pengarah Kanan (TPBK(K)A)]

Jabatan Akauntan Negara

Puan Maslina binti Kamarudin [Timbalan Pengarah (Perkhidmatan Operasi Pusat dan Agensi)
(Perakaunan Persekutuan)]

Unit Perancang Ekonomi

Encik Ahmad bin Ali [Pengarah (Seksyen Keselamatan dan Ketenteraman Awam)]

Cik Murniza Natasya binti Nasir [Penolong Pengarah (Ketenteraman Awam)]

SAKSI-SAKSI**Jabatan Perdana Menteri**

YBhg. Tan Sri Othman bin Haji Mahmood [Timbalan Ketua Setiausaha Kanan]

Encik Zainal Abidin bin Abu Hasan [Timbalan Ketua Setiausaha (Kewangan dan Pembangunan)]

YBhg. Datuk Mariam Kholidah binti Zulkifli [Setiausaha Bahagian
(Bahagian Audit Dalam Jabatan Perdana Menteri)]

Encik Shahrul Kamal bin Osman [Setiausaha Bahagian (Bahagian Kewangan Jabatan Perdana Menteri)]

Encik Jazmanie bin Shafawi [Timbalan Setiausaha (Bahagian Kewangan Jabatan Perdana Menteri)]

Puan Siti Noor Baiti binti Mustafa [Ketua Penolong Setiausaha
(Bahagian Kewangan Jabatan Perdana Menteri)]

Encik Mohamad bin Ahmad @ Puteh [Ketua Unit Integriti Jabatan Perdana Menteri]

Encik Nor Izuan bin Jarmi [Pegawai Khas (TKSUK)]

Puan Nursiah binti Abas [Penolong Setiausaha (Bahagian Kewangan Jabatan Perdana Menteri)]

Encik Muhammad Effi Arpan [Pegawai Integriti]

Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM)

YBhg. Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar [Ketua Pengarah]

YBhg. Laksamana Madya Maritim Dato' Zulkifili bin Abu Bakar [Timbalan Ketua Pengarah (Operasi)]

YBhg. Dato' Abdul Rahman bin Mohamad [Timbalan Ketua Pengarah (Pengurusan)]

Laksamana Pertama Maritim Abu Bakar bin Idris [Pengarah Cawangan Kejuruteraan APMM]

Komander Maritim Kamal Ariffin bin Jusoh [Ketua Penolong Pengarah Cawangan Kejuruteraan]

Encik Baharuddin bin Ahmad [Pengarah Sumber Manusia]

Leftenan Maritim Mohd Nashrul bin Nashahar [Pegawai Khas (TKP(O))]

samb/-

SAKSI (*samb/-*)

Bahagian Hal Ehwal Pengurusan Maritim Malaysia (BHEPMM)

Encik Shahrudin bin Abu Sohot [Ketua Pengarah]

Tuan Haji Wan Abdul Aziz bin Wan Mahmood [Pengarah (Pembangunan dan Perolehan)]

Encik Nor Azam bin Sayuti [Pengarah Pentadbiran dan Kewangan]

Encik Saidunkarnaen bin Bakhori [Penolong Pengarah Kewangan]

LAPORAN PROSIDING**MESYUARAT JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
PARLIMEN KETIGA BELAS, PENGGAL KEEMPAT****Selasa, 22 November 2016****Bilik Jawatankuasa 2, Tingkat 1, Blok A, Parlimen Malaysia, Kuala Lumpur****Mesyuarat dimulakan pada pukul 11.01 pagi***[Yang Berhormat Dato' Sri Hasan bin Arifin **mempengerusikan Mesyuarat**]*

Tuan Pengerusi: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, dan salam sejahtera Yang Berhormat Naib Pengerusi PAC Yang Berhormat Dr. Tan Seng Giaw, Ahli-ahli Yang Berhormat, pegawai dan kakitangan Jabatan Audit Negara, pegawai-pegawai kakitangan, wakil-wakil ketua jabatan dan seterusnya semua pegawai. Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang dapat hadir pada pagi ini untuk kita mengadakan prosiding.

Hari ini kita akan mengadakan prosiding Pengurusan Penyenggaraan Kapal/Bot Agensi Penguatkuasaan Maritim (APMM) yang akan dihadiri oleh Tan Sri Othman Mahmood selaku Timbalan Ketua Setiausaha Kanan JPM. Beliau merupakan Ketua Pentadbir pada Jabatan Perdana Menteri. Akan tetapi yang paling atas sekali KSN, Ketua Pengarah APMM Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar dan Encik Zainal Abidin bin Abu Hasan selaku Timbalan Ketua Setiausaha (Kewangan dan Pembangunan). TKSU Kewangan.

Encik Ahmad Johan bin Mohd Afandi [Ketua Sekretariat Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara, Parlimen Malaysia]: TKSU Kewangan JPM.

Tuan Pengerusi: Oh! Dia tiga KSU. Sebagaimana yang kita tahu bahawa APMM ditubuhkan di bawah Akta 633 pada bulan Ogos 2002 dan memulakan operasinya pada bulan November 2005. Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasa Maritim Malaysia, JPM bertanggungjawab untuk menguruskan perolehan kontrak penyenggaraan pembaikan kapal/bot APMM. Kontrak ditandatangani di antara kerajaan dengan Syarikat MTU Services Malaysia Sdn Bhd untuk melaksanakan pengurusan penyenggaraan kapal bagi tempoh lima tahun iaitu 2015 hingga kini. Banyak ini, dengan harga RM1 bilion atau RM200 juta setahun. Tanpa melengahkan masa silakanlah.

Puan Yusnani binti Zakaria [Pengarah (Audit Prestasi III) (Sektor Audit Prestasi)]: *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera Tuan Pengerusi, Ahli-ahli PAC sekalian dan wakil-wakil agensi Pusat serta tuan-tuan dan puan-puan sekalian.

Okey, sebagaimana yang kita ketahui, APMM ini telah mula beroperasi pada tahun 2005 dan setakat Ogos 2014 mempunyai 233 buah kapal atau bot.

Tuan Pengerusi: Berapa ratus?

Puan Yusnani binti Zakaria: Ada 233 buah kapal dan juga bot.

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Puan Yusnani binti Zakaria: Kecil-kecillah.

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Puan Yusnani binti Zakaria: Tidak pasti.

Encik Jamaludin bin Alias [Penolong Pengarah Kanan (Audit Kerajaan Persekutuan) (Jabatan Perdana Menteri) (Bahagian I)]: Dia ada TUDM, Kastam.

Tuan Pengerusi: Ya?

Encik Jamaludin bin Alias: TUDM ada, kastam ada, polis...

Tuan Pengerusi: Yang paling besar jumlah dia berbanding dengan TUDM.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah [Limbang]: TLDM, TLDM.

Puan Yusnani binti Zakaria: TLDM.

Tuan Pengerusi: Tidak tahu ya?

Puan Yusnani binti Zakaria: Tidak pasti, tidak pasti Tuan Pengerusi. Okey, kontrak sebagaimana yang Tuan Pengerusi beritahu tadi, kontrak terakhir tambahan itu berjumlah RM1 bilionlah sehingga tahun 2018. *Then*, kalau tengok pada caj dalam kontrak untuk bayaran dia mempunyai tiga jenis caj. Satu caj *overseeing* atau pengawasan; kedua, caj pengurusan yang mana ia dibayar secara bulanan dan caj pengurusan tertinggi dibayar untuk tahunan punya caj.

Caj *overseeing* ini dia *based* kepada nilai invoice setiap penyenggaraan, *and then* caj bulanan kalau kita tengok untuk kontrak tambahan itu akan dibayar RM1.25 juta setiap bulan.

Tuan Pengerusi: Setiap bulan?

Puan Yusnani binti Zakaria: Yes.

Tuan Pengerusi: *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Encik Jamaludin bin Alias: Sekarang.

Puan Yusnani binti Zakaria: Sekaranglah. Caj pengurusan tertinggi ini dia akan *calculate* pula ikut *based on invoice six percent* terhadap setiap invoice.

Tuan Pengerusi: Macam mana, tidak faham. Caj pengurusan tertinggi apa?

Puan Yusnani binti Zakaria: Sebab MSM ataupun MTU Services Malaysia ini dia akan melantik vendor untuk menyenggarakan kapal ini. Jadi setiap vendor itu akan mengeluarkan invoice, *so based on that invoice* lah dia dapat dia punya *percentage* untuk pengurusan.

Tuan Pengerusi: Maknanya kalau dia tidak- kapal yang rosak dihantar kepada...

Puan Yusnani binti Zakaria: Vendor yang dilantiklah.

Tuan Pengerusi: Swasta ya?

Puan Yusnani binti Zakaria: Yes.

Tuan Pengerusi: Dia hanya menguruslah.

Puan Yusnani binti Zakaria: Dia mengurus. Dia ada juga buat pembaikan kecillah.

Tuan Pengerusi: Dia tidak ada sendiri punya, dipanggil apa?

Puan Yusnani binti Zakaria: Ada cuma pembaikan kecillah.

Encik Jamaludin bin Alias: Ada juga besar puan.

Puan Yusnani binti Zakaria: Ada juga besar, okey.

Tuan Pengerusi: Okey.

Puan Yusnani binti Zakaria: Untuk pengauditan ini saya rasa tidak perlu kita tengok daripada objektif itu, sama sahaja semua, okey. Saya teruskan, skop pun tidak perlu. Kita teruskan kepada apa dapatan kitalah. So, pada keseluruhannya kita dapati daripada segi pelaksanaan kontrak ini oleh MSM dan juga oleh APMM adalah memuaskan kecuali beberapa perkara yang kita rasa perlu diberi perhatian dan juga diambil tindakan kerana ia boleh menjejaskan kesiapsiagaan kapal-kapal APMM ini.

Isu yang pertama itu dari peruntukanlah, peruntukan untuk penyenggaraan ini. Kita dapati bahawa komitmen untuk penyenggaraan ini melebihi daripada siri peruntukan yang adalah untuk tahun sehingga Disember 2014. Kenapakah keadaan ini berlaku? Kita dapati bahawa semasa merancang kontrak ya, ia tidak diambil kira untuk pembaikan *make good because* kapal-kapal yang diterima oleh APMM ini kapal-kapal yang sudah lama dan uzur dan sebelum beroperasi perlu melalui kita panggil pembaikan *make good*. Peruntukan untuk pembaikan *make good* ini tidak diambil kira dalam peruntukan kontrak itu, peruntukan awal. Jadi itu menyebabkan...

Tuan Pengerusi: Ini semua kapal yang sudah lama?

Puan Yusnani binti Zakaria: Yes. Ada juga yang baru, 100 yang diterima yang baru tetapi yang lain itu diterima daripada agensi-agensinya penguatkuasaan yang lainlah.

Tuan Pengerusi: Daripada TLDM...

Encik Jamaludin bin Alias: TLDM ada, kastam ada...

Puan Yusnani binti Zakaria: Yes. Kastam

Tuan Pengerusi: Kastam.

Puan Yusnani binti Zakaria: LKIM...

Tuan Pengerusi: Lagi?

Encik Jamaludin bin Alias: Polis Marin.

Tuan Pengerusi: Polis Marin, serah kepada...

Encik Jamaludin bin Alias: Serah kepada APMM.

Tuan Pengerusi: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Encik Jamaludin bin Alias: Semua kena *make good*, itu kena *make good* Tuan Pengerusi, yang kita katakan *make good*.

Puan Yusnani binti Zakaria: *And then* peruntukan penyenggaraan oleh jabatan-jabatan pun tidak disalurkan. Kapal dibagi tetapi peruntukan penyenggaraan tidak disalurkan. So, itulah antara kenapa peruntukan tidak cukup atau ada masalah daripada segi peruntukan. *Then*, isu yang seterusnya daripada segi obligasi tambahan kontraktor tidak dinyatakan dengan jelas dalam kontrak *because* ini merupakan kontrak rundingan terus jadi perlu ada rundingan harga. Semasa awal rundingan harga, beberapa perkara telah tidak diambil kira dalam kontrak. Contoh di sini pertambahan enam buah pejabat oleh kontraktor, pertambahan 20 orang staf pakar dan penyediaan khidmat perpustakaan teknikal.

■1110

So, perkara-perkara ini tidak diambil kira dalam kontrak, jadi kedudukan sekarang kita dapati masih belum disempurnakanlah. Macam contoh enam buah pejabat yang perlu disediakan oleh kontraktor itu, sekarang ini kita dapati empat buah pejabat menggunakan pejabat APMM dan tidak dikenakan sewa. Bagi penyediaan 20 orang staf pakar ini pun kita dapati hanya 10 yang telah dilatih untuk jadi pakarlah. Perpustakaan ini masih belum disediakan lagi.

Seterusnya, isu ketiga adalah daripada segi latihan pelaksanaan penyelenggaraan tahap satu tidak dapat dilaksanakan seperti dirancang. Penyelenggaraan tahap satu merupakan penyelenggaraan *preventive* yang mana dilaksanakan oleh anak kapal dalam kapal seperti dibuat secara harian, dibuat secara mingguan dan juga penyelenggaraan yang berjadual oleh anak-anak kapal. So, MSM mengikut peruntukan kontrak perlu melatih anak-anak kapal ini untuk melaksanakan penyelenggaraan tahap satu ini. Kalau mengikut slaid itu, bilangan yang dirancang 65, tetapi setakat yang kita audit hanya 19 telah dilaksanakan.

Untuk isu-isu seterusnya, saya mohon saya punya rakan untuk memberikan penjelasan lanjut kerana ia teknikal.

Encik Jamaludin bin Alias: *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat sejahtera.

Saya meneruskan lagilah berkenaan dengan kita punya pengauditan ini iaitu yang perkara lima berkenaan dengan kerja pembaikan senggaraan tahunan (AD). Kalau kita tengok di sini, kerja pembaikan senggaraan tahunan ini ditawarkan kepada vendor. Sepatutnya vendor itu kena berdaftar dengan kontraktor utama tetapi ada juga yang ini tidak berdaftar dengan kontraktor utama tetapi masih diteruskan penyerahan untuk kerja-kerja AD inilah, *Annual Docking* ini. *Annual Docking* ini di mana kapal dinaikkan di limbungan untuk dibuat penyelenggaraan kira *major*-lah, keseluruhan, semua sekali. Memang melibatkan kos yang tinggi untuk pelaksanaan *Annual Docking* (AD) ini.

Jadi pada tahun 2016, sebanyak enam vendor telah ditawarkan pembaikan AD sama seperti cadangan MSM. Tiga vendor ditawarkan kerja pembaikan AD berbeza daripada cadangan MSM. Bermakna kontraktor akan mengeluarkan beberapa nama syarikat untuk membuat pembaikan AD ini kepada kapal-kapal yang memerlukan, kemudian pihak APMM akan memilihlah mana satu yang apa. Akan tetapi dalam cerita ini ada juga yang pihak APMM tidak bersetuju dengan cadangan kontraktor utama. Bagi tahun 2013 ini tiada pembaikan AD. Satu buah syarikat ini iaitu Syarikat Oxycom Marine Sdn. Bhd. ini, dia tidak berdaftar dengan MSM tetapi telah ditawarkan untuk melaksanakan kerja pembaikan AD. Justifikasi pun tidak dapat dikemukakan oleh APMM. Syarikat Oxycom juga gagal menyiapkan kerja AD iaitu *Annual Docking* untuk Kapal Maritim KUKUP (KM) dalam tempoh yang ditetapkanlah iaitu melebihi 389 hari.

Berkenaan pembayaran akhir, yang ini berkenaan dengan satu unit Monitor ECDIS. ECDIS ini masih belum dilaksanakan dia punya pembaikan oleh syarikat itulah, syarikat yang ditawarkan kerja AD itu. Kemudian, pembaikan AD yang terakhir untuk KM Marudu juga kepada Syarikat Oxycom pada 14

April sebelum mendapat kelulusan dalam Mesyuarat KJPKP inilah untuk diputuskan sama ada untuk diserahkan pembaikan AD kepada mana-mana syarikat, tetapi telah diberikan awal. Ini kalau kita tengok dia punya gambar di apa itu... [Merujuk pada slaid pembentangan]

Untuk makluman Ahli PAC, syarikat Oxycom ini cuma menumpang di LKIM, dia punya lembaga itu. Kita tidak pastilah dia punya perjanjian antara syarikat dengan apa itu untuk menggunakan limbungan ini sebab dia sendiri tidak ada dia punya limbungan. Akan tetapi kita tidak pasti macam mana dia boleh dapat untuk penyenggaraan macam ini.

Ini berkenaan dengan senggaraan tahunan lagi. Sebanyak 16 buah kapal yang menjalani AD pada tahun 2012 didapati kerja pembaikan lewat diselesaikan antara 20 hari hingga 389 hari, termasuk yang di Oxycom tadi. Seterusnya, APMM dan MSM pula tidak mengenakan denda kepada vendor yang gagal menyiapkan kerja pembaikan dalam tempoh masa yang diberikan. Maknanya kalau pembinaan ada LAD apa semua itu, tetapi yang ini tidak ada, tidak termasuk dalam kontrak. Akan tetapi dalam tempoh pengauditan itu, memang ada diambil tindakan untuk mengenakan denda 0.001 peratus sehari daripada jumlah kontrak yang dianugerahkan kepadanya atas kelewatan. Ini tindakan penambahbaikan, sebelum itu tidak ada, tidak ada untuk itu. Dalam jadual ini kita dapat lihatlah kapal-kapal yang menjalani AD daripada tarikh mula masuk sehingga tarikh tempoh pembaikan, tarikh sebenar dia punya. Paling atas KM KUKUP atas itu. Kos pembaikan itu yang *column* hujung sekali itu memang melibatkan jutaan untuk pembaikan kapal-kapal yang memerlukan pembaikan *Annual Docking* (AD) ini.

Okay, next. Kita sudah terima maklum balas sewaktu laporan ini dikeluarkan terdahulu di mana berdasarkan klausa 25.4, APMM dibenarkan untuk membuat pilihan vendor sendiri bagi melaksanakan kerja-kerja senggaraan kapal dan bot. Berkenaan isu tawaran kerja kepada APMM ini masih dalam kontrak senggaraan, yang dimaklumkan kepada kitalah. Berkenaan isu pendaftaran pula, dalam Mesyuarat Jawatankuasa Pelantikan Vendor yang telah bersidang, sijil sudah dikeluarkan. Bermakna sewaktu selepas pengauditan dijalankan, baru sijil dikeluarkan kepada vendor itu untuk dapat membuat AD ini.

Berkenaan dengan Monitor ECDIS tadi yang KM KUKUP, pihak Oxycom membuat pemeriksaan dan didapati selain daripada masalah monitor, sistem juga mengalami kerosakan. Bermakna sewaktu dia menjalankan AD, pembaikan itu, didapati sistem keseluruhan pun ada juga kerosakan. Sebenarnya APMM pun ada juga mengambil tindakan dengan memberikan surat-surat amaran untuk lembaga ini melaksanakan pembaikan seberapa segeralah mengikut kontrak yang telah dikeluarkan, termasuk juga dengan menggantikan Monitor ECDIS tadi yang hilang tadi dengan pembaikan sistem sekali. Ini yang maklumat terbaru kami tidak dapat hendak pastikanlah, Tuan Pengerusi.

Berkenaan dengan maklum balas yang lain juga, kerja pembaikan AD lewat diselesaikan disebabkan kerosakan baru yang ditemui. Bermakna semasa kapal itu naik *docking*, kemudian kerosakan awal dikenal pasti tetapi dalam waktu pembaikan dijalankan, ada lagi kerosakan-kerosakan lain. Itu juga menyebabkan kelewatan lagi. Terakhir, *obsolescence* ini, berkenaan dengan alat ganti yang sukar diperolehi. Memandangkan kapal sudah berusia, jadi ada alat-alat ganti yang sukar diperolehi. Itu yang

maklum balas daripada kontraktor utama berkenaan dengan kelewatan yang berlaku sewaktu *Annual Docking*.

Okey, kita pergi *next issue*. Ini berkenaan dengan wujud perbezaan dalam penentuan kategori kesiagaan kapal. Setiap kapal yang boleh belayar, boleh beroperasi, kita kena pastikan sama ada dia boleh atau tidak boleh untuk belayar atau beroperasi. Kita panggil kesiapsiagaan dia. Di pihak APMM, dia punya kategori untuk memastikan kapal itu sama ada layak untuk belayar apa semua, dia punya kriteria itu lebih memandangkan syarikat kontraktorlah.

Jadi, dia punya kalau kita lihat kesiagaan kapal itu tidak sama antara kontraktor utama dengan APMM. Itu yang kita bangkitkan. Bermakna di pihak APMM, dia masing-masing berdasarkan keseluruhan maklumat, termasuk kelengkapan peralatan, sistem, persenjataan, kemahiran dan juga kemahiran warga kapal atau bot sebelum kapal itu boleh dalam keadaan kesiapsiagaan. Manakala di peringkat kontraktor utama, pihak kontraktor cuma memastikan ia melibatkan kuasa gerak dia, kuasa dia, sewaktu badan kapal mengawal kerosakan. Jadi, yang dikeluarkan oleh kontraktor kapal ini boleh belayar. Siap boleh belayar, tetapi dia tidak pasti pula yang anggota sama ada cukup atau tidak cukup. Itu yang ada perbezaan dekat situ lah yang kita bangkitkan.

Maklum balas baru, satu format baru telah digunakan bermula pada Mac 2015 untuk menyelaraskan laporan kerosakan kapal dan bot. Kemudian, status akan disahkan oleh Pengarah Logistik Wilayah, *Regional Manager*. Seterusnya akan dihantar ke ibu pejabat. Bermakna sekarang ini pihak MSM dan juga iaitu kontraktor utama dan juga APMM akan menyelaraskan daripada segi kesiapsiagaan itu. Makna memang kita dapatkan kapal ini betul-betul dalam keadaan kesiapsiagaan, baru betul-betul boleh beroperasi.

■1120

Jadi dia sekarang ini sudah digunakan- kiranya kalau ikut maklum balas yang terakhir yang diterima.

Tuan Pengerusi: Berapa kapal yang tidak berjalan?

Encik Jamaludin bin Alias: Tuan Pengerusi, dia memang setiap tahun tak sama lah tetapi banyak, bertambah-bertambah. Dalam satu-satu masa itu kadang-kadang kapal ini boleh bergerak, yang ini tak boleh tetapi amalan yang dilaksanakan oleh APMM, bila dia hendak mencapai dia punya KPI itu supaya kapal ini boleh berjalan kadang-kadang kapal yang rosak dia tak boleh guna, gunakan kapal yang baik.

Okey, *next*. Tujuh, berkenaan pengurusan aset *mothball*. *Mothball* ini di mana kapal yang menggunakan pembaikan tetapi kira di *parking* dulu di mana-mana lembaga untuk menunggu proses pembaikan. Akan tetapi dalam masa yang sama apabila kapal itu diletakkan di mana-mana lembaga dia sudah dikenakan caj. Pihak vendor mengenakan caj tetapi caj akan dimasukkan sekali sewaktu kapal itu menjalani pembaikan. Jadi kita banyak rugi di situ sebab kapal itu lama dekat situ. Pada tahun 2013, 2014 masing-masing sebanyak 29 dan 6, jumlah keseluruhan 35 telah diberikan kelulusan *mothball*.

Jadi bagi tahun 2013 sehingga Ogos 2014, didapati daripada 35 ini enam sudah diberi kelulusan AD, 11 kapal bot telah dilupuskan dua kapal bot dalam proses pelupusan manakala 16 buah kapal masih dalam status *mothball*. Maknanya dalam masa yang sama bila kapal itu letak dekat *docking* macam dalam gambar kita lihat di sini... [Merujuk pada slaid pembentangan] Kapal itu biar situ, masih lagi menunggu proses untuk pembaikan tetapi apabila proses pembaikan penyelenggaraan dilaksanakan caj *parking* kapal di situ akan dikenakan sekali. Okey, dia punya maklum balas, APMM berpendapat perolehan aset baru adalah lebih baik dan seterusnya dapat meningkatkan lagi *viability* aset. Kemudian pembaikan sedia ada yang telah berusia serta memerlukan kos senggaraan yang tinggi adalah tidak...

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *What do you specifically mean by project mothball?*

Encik Jamaludin bin Alias: Sepatutnya *mothball* ini, kos yang kita letak *parking* kapal di *docking* akan diambil kira sekali dengan kos pembaikan. Dia jadi begitu sebab kami juga dimaklumkan peruntukan tidak mencukupi jadi dia terpaksa di *parking* dulu kalau selagi peruntukan tak ada kapal itu akan *parking* di situ dan apabila peruntukan ada, kos sewaan kapal *parking* di situ akan diambil kira sekali dengan penyelenggaraan. Jadi kos akan bertambah.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Bayar angin...

Encik Jamaludin bin Alias: Bayar angin [Ketawa] Okey, seterusnya berkenaan pelupusan, pelupusan pun dia punya ideanya lebih kurang *mothball* juga tetapi pelupusan ini kita sudah buat keputusan untuk dilupuskan kapal itu. Bagaimanapun kapal itu masih di *parking* juga di mana-mana limbungan sebelum dilupuskan... [Disampuk] Sebelum dilupuskan kos sewaan jeti, bekalan tenaga elektrik bagi anak-anak kapal yang membuat pemantauan terhadap kapal yang menunggu pelupusan ini terlibat juga. Jadi dalam masa yang sama untuk melupuskan kapal pun memerlukan kos.

Tuan Pengerusi: Ya lah, kenapa tidak buat terus, daripada *parking* sahaja di situ.

Encik Jamaludin bin Alias: Itu yang kita tanya itu Tuan Pengerusi. Cuba tengok maklum balas APMM, di mana kami juga dimaklumkan pelaksanaan pelupusan bergantung pada keadaan aset dan kemudian aset yang digunakan tidak lagi ekonomi. Ada daripada peralatan kapal telah diambil untuk tujuan sebagai alat ganti. Jadi sebelum pelupusan pihak APMM akan memastikan sama ada barang-barang dalam itu boleh digunakan atau tak memang boleh guna, dilupuskan juga. Jadi proses itu untuk buka alat-alat ganti semua itu melibatkan kos juga. Proses ini bila tak diteruskan masih dibiarkan, dia akan lagi tinggi dan peralatan dalam kapal itu mungkin sepatutnya mula-mula *docking* boleh guna, dah tak boleh guna.

Lagi satu, kebanyakan APMM tiada jeti sendiri jadi kita menggunakan limbungan ataupun sewa di tempat-tempat sebelum menunggu pelupusan, itu pun melibatkan kos juga. Jadi dalam masa yang sama kos akan tetap meningkat walaupun kapal itu sudah kita bagi kelulusan untuk pelupusan. Rancangan bulanan rondaan dan pengawasan bagi 46 buah kapal, ini kami punya sampel pengauditan, selepas analisis dibuat, kami mendapati rancangan bulanan rondaan dan pengawasan bagi 46 buah kapal ini tidak dapat dicapailah iaitu antara satu hingga 31 hari. Terdapat juga kapal bot telah mencapai lebih daripada yang di sasar, ini yang saya maklumkan pada awal tadi. Apabila sesuatu kapal itu dia

punya tahap kesiagaan dia tak mencapai, dia ada tahap-tahap dia jadi KPI hendak dicapai juga, terpaksa kapal yang bagus itu digunakan.

Jadi ada kapal yang melebihi dia punya rancangan bulanan ada kapal itu memang tak capai langsung. Dia lebih kepada kesediaan kapal itu untuk membuat rondaan tak dapat dicapailah. Jadi apabila diringkaskan di sini, setiap wilayah yang- ini Wilayah Utara, Wilayah Selatan, Wilayah Timur dan Wilayah Sabah. Kami mendapati ada kapal-kapal itu yang sehingga dari satu hingga 10 hari tak capai, satu hingga sembilan, ikut tahun-tahun itu. Maklum balas dari APMM, berkenaan dengan sasaran bilangan kapal itu ditetapkan perlu rasional dengan keupayaan aset bermakna di sini kita sedia maklum APMM ini akan membuat sasaran berpandukan kapal yang dalam keadaan kesiagaan. Kapal yang boleh digunakan.

Maknanya dia hendak mengira kalau kawasan yang sepatutnya perlu dibuat rondaan, kawasan sini perlu dibuat operasi tetapi tak dapat disebabkan ia kira daripada sasaran bilangan kapal yang boleh beroperasi. Lebih 5% daripada jumlah kapal, APMM telah berusia 30 tahun ini. Ini kami juga pernah sewaktu *sea trial*, kapal yang baru yang dibaiki, memang ada separuh kapal itu tidak mencapailah dia punya keperluan. Pada awal tahun 2014 terdapat banyak kapal yang tersadai kerana mengalami banyak masalah kerosakan dan juga terbengkalai bagi menunggu menjalani rutin senggaraan tahunan. Maknanya AD dan *make good*. Ini yang kita sudah maklumkan awal tadi. Apa yang sebenarnya di sini lebih kepada faktor kekangan kewangan.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tanya sikit sahaja Tuan Pengerusi, kalau kapal itu tersadai banyak memang program yang tidak boleh dibuatlah, macam mana pula anak-anak kapal yang kapalnya tersadai? *What do they do with the staff, deployment* atau apa-apa?

Encik Jamaludin bin Alias: Anak-anak kapal sama ada digunakan untuk kapal-kapal yang boleh operasi, diambil kemudian dia buat tugas-tugas di pejabatlah. Bermakna kapal yang bergerak kadang-kadang anak-anak kapal dia ambil cuti, jadi mereka tarik anak-anak kapal yang kapal tak berjalan ini, dia akan pusing dekat situ.

Untuk makluman Tuan Pengerusi juga, APMM ini dia punya konsep lebih kepada anak kapal ini menggunakan kapal kemudian beroperasi, balik cuma lihat kerosakan itu dan kemudian lapor kepada vendor. Seterusnya vendor akan ambil alihlah untuk sama ada untuk membuat pembaikan penyelenggaraan kapal itu. Macam seolah-olah kerja pejabat tapi ada selenggaraan kecil yang anak-anak kapal boleh buat, itu sahaja yang dalam latihan tahap 1 tadi. Selainnya semua diserahkan terus kepada vendor.

Encik Rosli bin Yaakub [Ketua Seksyen (Parlimen & Kabinet)]: Tuan Pengerusi, boleh tanya soalan?

Tuan Pengerusi: Ya, sila.

Encik Rosli bin Yaakub: Saya hendak tanya kepada audit, misalnya sebuah kapal itu digantikan *part* tertentu, adakah harga jabatan bagi *part* tertentu itu? Maknanya jabatan ini kerajaan, adakah meletakkan satu harga, harga jabatan, kalau dalam tender ada harga jabatan.

Encik Jamaludin bin Alias: Ada, ada tender kemudian pihak MSM sebelum satu-satu pembayaran itu dia akan semak balik dengan harga jabatan dengan harga yang vendor punya.

Encik Rosli bin Yaakub: Siapakah yang tentukan harga jabatan?

Encik Jamaludin bin Alias: Kontraktor utama APMM dan kontraktor, mereka akan bermesyuarat...

Encik Rosli bin Yaakub: Bukan kerajaanlah? Pihak di sana tentukan?

Encik Jamaludin bin Alias: Sana tentu, kerajaan pun tentu, sama-sama mesyuarat untuk menentukan kadar harga sesuai yang sesuai pada waktu itu. Mereka akan tentukan.

Encik Rosli bin Yaakub: Terima kasih Tuan Pengerusi.

■1130

Encik Jamaludin bin Alias: Seterusnya, berkenaan dengan sewaan dan tumpangan kapal bot inilah menyebabkan APMM perlu menanggung kos sewaan dengan kedudukan jeti yang amat jauh. Ini kita dapati masih lagi terdapat kapal APMM yang *park* di jeti-jeti sewaan. Di mana APMM sendiri tidak ada jeti khas untuk APMM sendiri. Jadi, kapal-kapal perlu dilabuh dan keadaan ini menyebabkan sewaan perlu dibayarlah kepada jeti-jeti yang dia tumpang itu.

Okey, kalau kita tengok- bermakna APMM kini menempatkan 230 kapal bot jeti di 42 buah jeti di seluruh Malaysialah. Hanya tujuh daripada 40 buah jeti tersebut milik APMM. Dari 42 buah jeti itu, tujuh sahaja milik kerajaan dan yang lain-lain itu sama ada kita sewa ataupun tumpang.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Satu lagi Tuan Pengerusi, yang slaid sebelum itu. Bila dia orang masuk di limbungan-limbungan swasta sementara menunggu untuk diselenggara. Macam kes kebakaran tadi itu. Limbungan-limbungan ini ada *cover* insurans dengan semua kapal yang *docking* tempat dia itu ataupun tidak?

Encik Jamaludin bin Alias: Tentang kes kebakaran itu, kalau hendak ikut dia punya senario terjadi pada kapal nelayan sebelah. Kalau berkenaan dengan insurans...

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Yalah macam *workshop* kereta. Kereta rosak sementara tunggu hendak *repair*- sini, *fire* adakah *covered all those vehicle* yang mahal-mahal dan apa lagi dalam itu? Itu kena *check*.

Encik Jamaludin bin Alias: Keadaan yang terjadi itu, kita tumpang. Bila tumpang kita tidak ada, jeti tidak kenakan apa-apa bayaran. Tumpang di jeti itu. Jeti itu bermurah hati untuk bagi tumpang kapal APMM.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Selenggaraan kah...

Encik Jamaludin bin Alias: Untuk *parking* dahulu.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *Parking* sahaja? *Parking at your own risk* [Ketawa]

Encik Jamaludin bin Alias: Ya.

[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri]

Encik Jamaludin bin Alias: Sebab yang kita tengok slaid ini, memang kita tidak pasti sekarang ini APMM macam mana, sudah dapat banyak jeti ke yang *latest*, terbaru ini. Daripada yang 42 itu, cuma

tujuh sahaja milik APMM dan yang lain itu kita tumpang diberi mungkin sebab bermurah hati itu, mungkin ada *next* projek boleh dapat dari dia *kot [Ketawa]* Itu dia bagi tumpang kapal-kapal di jeti itu. Jadi, saya ingat setakat itu saya Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Dia 42 buah jeti?

Encik Jamaludin bin Alias: Ya. 42 buah jeti yang kita *park...*

Tuan Pengerusi: Asal banyak sangat?

Encik Jamaludin bin Alias: Banyak *vessel* seluruh Malaysia ada. Wilayah Utara, Selatan, Timur...

Tuan Pengerusi: Kalau tengok *ratio* kapal itu...

Encik Ahmad bin Ali [Pengarah (Seksyen Keselamatan dan Ketenteraman Awam), Unit Perancang Ekonomi]: Tuan Pengerusi. Saya daripada EPU. Saya hendak tahulah juga ada konsep tumpang ini. Kalau ikut dasar semasa kerajaan, kita galak NBOS. Tidak ada konsep tumpang sebenarnya. Tumpang ini macam- sekarang ini, konsep NBOS lagi, kalau jalankan konsep NBOS itu, guna semua jeti yang disediakan oleh Jabatan Laut, Jabatan Marin. Guna sama. Tidak ada konsep tumpang. Itu *reflection* yang digunakan oleh APMM itu, tumpang itu rasa *[Ketawa]*

Tuan Pengerusi: Ini isu keselamatan tetapi tumpang.

Encik Ahmad bin Ali: Tumpang, itulah...

Encik Jamaludin bin Alias: Itulah kami pun hendak tanya juga kenapa jadi macam itu kan. Jadi, APMM jawab ada yang dia kata memang bergantung pada lembaga itu ataupun lokasi pejabat dengan lokasi kapal yang gerak balas yang cepat untuk mereka cepat. Terpaksa tumpang juga di kawasan yang berhampiran.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Satu lagi audit ya. *You don't mind Sir.* Masa menumpang ini macam mana dengan sekuriti kapal.

Encik Jamaludin bin Alias: APMM akan peruntukan anggota-anggota yang kapal itu...

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Masa menumpang.

Encik Jamaludin bin Alias: Masa menumpang itu, anggota-anggota kapal diarahkan tinggal di situ.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Menjaga? Okey.

Encik Jamaludin bin Alias: Untuk menjaga. Itu yang melibatkan sewa air, apa semua itu.

Tuan Pengerusi: Agensi ini *you* buat dengan keadaan yang tergesa-gesa. Tidak ada persiapan yang kukuh. Lepas itu ambil kapal rosak, kapal yang sudah lama. Jadi, di Sabah macam mana?

Encik Jamaludin bin Alias: Sabah, semua wilayah ada. Di Sandakan ada, di Kota Kinabalu ada, di Tawau ada. Dia di bawah Sabah itu ada daerah maritim lagi yang...

Tuan Pengerusi: Sabah ada berapa, tiga?

Encik Jamaludin bin Alias: Keseluruhan kapal di negeri Sabah?

Tuan Pengerusi: Tempat pusat dia.

Encik Jamaludin bin Alias: Empat saya ingat, empat buah kawasan dia. Empat.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Tuan Pengerusi.

Encik Jamaludin bin Alias: Empat buah kawasan itu di Kota Kinabalu, Tawau...

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh: Tuan Pengerusi. Ini yang *to add-on what the* Tuan Pengerusi *have said about* Sabah ini. *Out of the total* jeti kita, hanya tujuh yang dimiliki oleh APMM. Di manakah itu? Itu satu. Isu keselamatan yang perlu dijaga. Memang keseluruhan *coast line* kita jaga. Itu betul. Tetapi penumpuan sekarang, adalah di kawasan yang sedang berlaku benda-benda yang kita tidak mahu.

Pertama sekali kawasan ESSCOM, yang baru-baru ini ada juga yang penculikan yang berlaku. Itu memang kerja bukan sahaja APMM tetapi dengan sokongan daripada *group* ESSZONE termasuklah Kementerian Dalam Negeri, Pertahanan dan berbagai lagi. Akan tetapi, apa yang kita mahu lihat peranan APMM ini *more to coast guard. More to coast guard*. Terutama keselamatan nelayan-nelayan kita. Betul? Jadi, pencerobohan daripada nelayan-nelayan dari luar negara. Betul?

Masalah kita sebenarnya yang saya setuju dengan NBOS ini. Kenapa mahu perlu sewa dari jeti-jeti swasta. Di mana kita ada jeti-jeti yang dimiliki oleh kumpulan-kumpulan yang bertanggungjawab menjaga keselamatan.

Tuan Pengerusi: Kerajaanlah.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh: Kerajaan. *Even, custom* punya jeti kita boleh pakai. Adakah kita membayar kepada *custom* ataupun jeti marin. Marin itu setahu saya, di mana-mana tempat pun ada jeti marin. Kenapakah kita terpaksa pergi jeti swasta? Kecuali, tempat-tempat yang di mana peranginan ataupun *resorts* dan adakah perlu APMM ini berlabuh di sana? Itu persoalan saya. NBOS itu mana sudah?

Tuan Pengerusi: Audit tidak boleh jawab itu.

[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri]

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Kalau ikut *you* punya slaid nombor sembilan, 34. APMM menempatkan 230 buah kapal di 42 buah jeti. Akan tetapi kalau kita campur dengan di bawah ini, tumpang, tujuh campur sewa berapa?... *[Disampuk]* Berapa itu? *Seven is* milik, kan? Sewa ialah sembilan *and then* tumpang. Sini *seven, three, four, six, nine and then eleven, twelve, sixteen, twenty seven*. Berapa semua, 30 lebihkan? Sembilan campur 27. Oh! 43. Okey. Oh! Ini rangkum semua.

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]* ...Sebelum kita panggil saksi, kita buat *proceeding*...

■1140

[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri]

[Saksi-saksi mengambil tempat di hadapan Jawatankuasa]

Tuan Pengerusi: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Yang berbahagia Tan Sri Othman bin Haji Mahmood, Timbalan Ketua Setiausaha Kanan Jabatan Perdana Menteri; Encik Zainal Abidin bin Abu Hasan Timbalan Ketua Setiausaha (Kewangan dan Pembangunan); Yang Berbahagia Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar selaku Ketua

Pengarah Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia; Yang Berbahagia Laksamana Madya Maritim Dato' Zulkifili bin Abu Bakar Timbalan Ketua Pengarah (Operasi); Yang Berhormat Dato'-Dato'; pegawai-pegawai daripada Jabatan Perdana Menteri; dan daripada Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.

Terdahulu daripada pihak PAC ingin mengucapkan ribuan terima kasih atas kesempatan pada pagi ini. Kita memanggil Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia yang diketuai oleh Tan Sri. Oleh sebab isu-isu keselamatan merupakan isu yang penting bagi negara kita, di akhir-akhir ini pencerobohan nelayan dan sebagainya.

Di samping itu juga terdapat banyak teguran audit berhubung dengan jabatan ini. Jadi eloklah kita mendengar sendiri penjelasan dan penerangan oleh jabatan ini bagi kita dapat mengetahui sebenar kedudukan dan seelok-eloknya teguran audit dapat di atas demi kebaikan jabatan itu sendirilah. Bukan kita mencari kesalahan tetapi adalah untuk memperbaiki dan menentukan wang yang dibelanjakan mengikut tatacara yang betul. Saya difahamkan APMM diperuntukkan satu jumlah yang besar daripada kerajaan khususnya daripada segi *maintenance*, hampir RM1 bilion untuk jangka masa lima tahun.

Ini satu jumlah yang besar jadi kita hendak pastikan kewangan itu dibelanjakan dengan cekap. Dalam masa yang sama keselamatan pesisiran pantai kita dapat dikawal. Jadi tanpa melengah masa saya persilakan Tan Sri untuk memberi kata dua kata.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood [Timbalan Ketua Setiausaha Kanan]: *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera.

Yang Berhormat Dato' Sri Hasan bin Arifin selaku Pengerusi PAC pada pagi ini; Ahli-ahli Jawatankuasa PAC; Yang Berbahagia Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar; Dato'-Dato'; tuan-tuan; dan puan-puan.

Pertama sekali saya bagi pihak Jabatan Perdana Menteri ingin mengucapkan ribuan terima kasih kerana kita diberi peluang untuk memberi penjelasan mengenai isu-isu yang dibangkitkan oleh pihak audit. Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia ini merupakan salah satu buah agensi daripada 92 agensi di bawah Jabatan Perdana Menteri. Sebenarnya di antara JPM dan APMM ada satu lagi bahagian dipanggil Bahagian Hal Ehwal Maritim yang mengkaji mengenai dasar dan juga perundangan dan apa juga perkara penguatkuasaan yang dilaksanakan oleh kerajaan untuk dilaksanakan oleh Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia.

Untuk makluman Yang Berhormat Tuan Pengerusi dan juga Ahli-ahli ada 14 teguran yang telah dibangkitkan oleh pihak audit dalam Laporan Ketua Audit Negara ini. Kita pun telah membuat pembetulan dalam aspek untuk memastikan supaya macam Tuan Pengerusi bagi tahu tadi, untuk memelihara kepentingan kerajaan supaya duit yang dibelanjakan itu ada nilai *value for money* untuk kerajaanlah.

■1150

Akan tetapi ada beberapa isu dan masalah-masalah yang akan diterangkan oleh Dato' Puzi nanti. Antaranya aset-aset yang kita terima itu sebenarnya sebahagian itu kita terima daripada aset polis yang telah lama dan sebagainya. Akan tetapi itu bukan menjadi satu alasan kepada kita dan kita akan

perbaiki dari semasa ke semasalah. Jadi tanpa membuang masa saya jemput Dato' Puzi terus kepada isu yang akan dibangkitkan dan saya akan bantulah mengikut perkara tersebut. Terima kasih. Teruskan.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar [Ketua Pengarah, Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM)]: *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim.* Terima kasih Yang Berbahagia Tan Sri.

Saya akan membentangkan taklimat saya merangkumi pertamanya pengenalan secara ringkas Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia dan yang keduanya saya akan membentangkan jawapan-jawapan daripada penemuan yang telah dimajukan kepada kita. Jadi penemuan yang diutarakan kepada kita ada ialah sebanyak 14 penemuan yang perlu dilaksanakan dan bagi 14 ini dalam tempoh lebih kurang satu bulan kita telah pun mengambil pendekatan tindakan.

Menjelang Mei 2015 iaitu lebih kurang tiga bulan satu minggu, isu-isu yang telah dilaporkan oleh pengauditan telah dapat kita laksanakan, telah selesai 13 dan satu lagi dalam pelaksanaan dan menjelang 22 Mac kita telah pun menyelesaikan kesemua 14 isu yang telah ditemui. Saya tidak akan menyentuh tentang kronologi penubuhan, tetapi saya akan menyentuh khusus kepada tanggungjawab dan peranan yang dimainkan oleh agensi antara lainnya seperti yang dipaparkan tentunya sekali untuk menentukan aktiviti ekonomi negara sentiasa dapat dilaksanakan di perairan yang diberi pertanggungjawaban.

Kalau kita lihat penubuhan ini sebelum ini ancaman rompakan pelanunan di Selat Melaka khususnya berlaku dengan begitu kerap dan telah direkodkan 38 kejadian pada tahun 2004 dan menjelang 2009 selepas lima tahun penubuhan, kita telah dapat menurunkan kejadian rompakan pelanunan di Selat Melaka kepada sifar. Begitu juga tahun berikutnya tahun 2010, sifar dan pada tahun 2011 kita telah dapat menangkap dua kumpulan perompak di Selat Melaka dan satu di Selat Singapura. Seterusnya tahun 2011, 2012 dan 2013 kita melihat modus operandi daripada Selat Melaka telah berpindah ke Laut China Selatan. Dengan itu kita dapat memberi penekanan semula di Laut China Selatan dan akhirnya kita dapat mengawal dari tahun ini 2016, kita melihat tidak ada kejadian di Selat Singapura dan juga di Laut China Selatan, kawasan perairan Semenanjung Malaysia.

Apa yang terjadi kita melihat ialah di kawasan ESSCOM iaitu penculikan-penculikan yang kita amat pasti dan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia juga terlibat dengan usaha-usaha menentukan keselamatan di perairan tersebut bersama Angkatan Tentera Malaysia dan juga Polis Diraja Malaysia. Di samping kita melaksanakan keselamatan itu, akta yang dipertanggungjawabkan kepada kita bukan sahaja akta, undang-undang dalam negara tetapi juga undang-undang antarabangsa.

Ini termasuk *United Nations Convention on the Law of the Sea* dan *Continental Shelf Act* dan juga *Exclusive Economic Zone Act*. Jadi tugas-tugas yang kita laksanakan ini termasuk *medical evacuation*, rondaan di kawasan ESSCOM, *anti-piracy*, perikanan, antara lainnya dan dalam masa yang sama juga membantu nelayan-nelayan tempatan dan juga warga kita yang menghadapi masalah di perairan negara.

Jadi aset yang kita miliki pada ketika ini ialah 70 buah kapal, 171 buah bot dan keseluruhannya ialah 241. Yang bertanda merah ialah usianya... [Merujuk pada slaid pembentangan] Kalau kita melihat daripada jumlah 70 buah kapal, kita memiliki kapal yang melebihi 30 tahun berjumlah 58 buah, 21 tahun hingga 30 tahun sebanyak lapan buah, 11 tahun hingga 20 tahun sebanyak 25 buah. Ini secara keseluruhannya menunjukkan bahawa kapal yang bawah 10 tahun hanya sebuah itu pun yang telah dihadihkan oleh Kerajaan Jepun, KM Marlin, 15 tahun yang termuda dua buah kapal yang dihadihkan oleh Kerajaan Australia, *the Bay Class*.

Menyentuh bilangan bot, kita melihat bot juga usia bot bukannya 20 tahun tetapi jangka hayatnya ialah lima hingga 10 tahun. Kalau kita mengambil kira sedemikian, sejumlah 117 buah bot yang telah pun berusia lingkungan 10 tahun dan melebihi 11 tahun sebanyak 16 buah dan melebihi 21 tahun sebanyak 27 buah. Rata-ratanya jumlah ini perlu diganti untuk mengurangkan perbelanjaan daripada segi pembaikan. Jika kita laksanakan pembaikan sekalipun, bot-bot dan kapal-kapal ini boleh berlaku kerosakan pada bila-bila masa di mana-mana bahagian. Sebagai contoh *wiring*. *Wiring* tidak dibuat, jadi *short circuit* boleh berlaku ini boleh mengancam nyawa anggota-anggota yang bertugas di atas *vessel-vessel* berkenaan.

Dalam masa yang sama saya juga ingin merakamkan ucapan terima kasih kepada pihak kerajaan kerana selain daripada itu, kita telah dibekalkan dengan pesawat udara yang baru iaitu enam buah helikopter, dua buah pesawat *bombardier*, radar yang beroperasi. Saya boleh anggapkan 100 peratus memantau perairan bukan sahaja Selat Melaka tetapi di perairan Sabah Barat. Jadi jumlah seperti dipaparkan 263... [Merujuk pada slaid pembentangan] Itu meliputi kapal dan bot, helikopter, pesawat amfibia dan juga radar.

Ini gambar-gambar yang ingin saya ketengahkan... [Merujuk gambar di dalam slaid] Kalau kita melihat situ Kelas Marlin itu satu buah dibina pada tahun 2006. Kelas Tugau sebanyak 15 buah pada tahun 2001 begitu juga *Bay Class*. Ini kita terima usianya sudah 15 tahun daripada Kerajaan Australia. Jadi bagi Kerajaan Australia dia menggunakan kapal seumpama ini 15 tahun sahaja, *after that* dia *dispose*. Jadi kalau ditambah baikk sahaja usianya dilanjutkan *the maximum is 25 years, another ten years extension of life services*. Jadi kalau kita melihat kita punya aset contohnya seperti kapal yang kita terima daripada Tentera Laut Diraja Malaysia *patrol craft* ia telah pun berusia pada hari ini 52 tahun. Ini adalah Kelas Langkawi, dua buah kapal besar jenis *offshore patrol vessel* tahun 1987 dibina dan hingga sudah hampir 30 tahun usianya.

Begitu juga Kelas Semilang, kalau kita melihat tahun 1986 is *30 years* begitu juga Kelas Ramunia tahun 1982 dibina dan kini telah pun berumur 34 tahun dan Kelas Gagah kini telah pun berusia 35 tahun, Kelas Gemia telah pun berusia 35 tahun juga hampir dan Kelas Sipadan tadi saya katakan dibina pada tahun 64 dan kita masih gunakan dan ada tiga buah.

■1200

Mengikut kajian yang telah kita laksanakan, kita telah *phasing out*, kita telah melupuskan secara berperingkat-peringkat dengan pertambahan aset baru dan juga penerimaan kapal-kapal yang boleh digunakan dari semasa ke semasa.

Tuan Pengerusi: Hendak tanya, berapa knot laju itu tadi, kapal-kapal itu tadi?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Kalau kapal yang paling laju, kalau kita melihat PZ *class*, pada tahap yang paling baik 30 knot.

Tuan Pengerusi: Tahap yang paling...

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Paling baik. Akan tetapi pada kenyataannya pada hari ini, kita menggunakan pada tahap 20 knot sahaja. Kita tidak mahu *piping* dia pecah, kita tidak mahu ia akan melibatkan kerosakan-kerosakan pada bahagian yang lain yang sudah *fatigue*. *That is one*, kita memang menjaga hayat kapal ini seberapa baik yang mungkin. Kalau contohnya bot yang laju sekali, saya ingin berkongsi kepada ahli jemaah semua iaitu Bot Penggalang yang warna putih sebelah kanan bawah ini... [*Merujuk pada slaid pembentangan*] Ia telah pun kita terima pada tahun 2011, kelajuannya adalah lebih kurang 62 knot.

So, ini adalah '*Ferrari*' di perairan negara. *So, this is are the few assets that* kita boleh menganggap pemintasan kepada pencerobohan yang berlaku di perairan kita dapat kita pantau dengan seberapa baik yang mungkin. Jumlah semuanya ialah 20 buah, jenis Penggalang yang 60 knot ke atas ini. *So, this is one that the...* [*Disampuk*] Bot Petir 50 knot, *slightly lower*.

Tuan Pengerusi: Bot Adal?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Adal dalam 45 knot fasal Petir ini dia *open*, dia tidak ada, *basically* dia tidak ada *hut*. Maknanya dia lagi ringan. *So*, yang mana yang ada *hut*, maknanya dia lebih kita gunakan khususnya dalam keadaan-keadaan tertentu iaitu keadaan cuaca yang tidak sesuai, panas, hujan, ribut sebagainya. Ini lebih dapat memudahkan anggota-anggota kita yang bertugas di laut. Dia tidak terdedah kepada air hujan dan sebagainya, kelengkapan yang dimiliki dapat dikawal dengan rapi. Contohnya *binoculars*, senjata-senjata yang dibawa, *even the gyro system, the radar system must be protected from water*. Jadi, kelengkapan-kelengkapan seumpama ini perlu dikawal sebegitu rupa.

Dr. Tan Seng Glaw: Tuan Pengerusi, penganas ataupun lanun dari Filipina misalnya, dengan wang tebusan berjuta-juta, berbilion juga, mereka ada bot. Berapa kelajuan mereka ini?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Terima kasih Yang Berhormat. Kalau kita melihat modus operandi penjenayah dari seberang, mereka mempunyai bot laju, jauh dan rendah daripada kita, 40 knot ke-50 knot. Akan tetapi, mereka tidak akan bergerak sedemikian rupa. Ini kerana kalau dia bergerak pantas, *the radar surveillance system* yang berkawal di sana akan dapat mengesan pergerakan laju. *That is target now*. Dia akan bergerak bersama-sama kelajuan dia bersama nelayan-nelayan, 5 knot, 6 knot. Dia menyusup dalam gelap gelita dan keadaan cuaca yang agak bergelora kerana pada ketika itu dia akan lebih memudahkan menyusup masuk kerana *radar*

detection akan terhad dengan keadaan permukaan laut yang bergelora dan hujan yang lebat. *This is are under cover. So, ini tactical* yang perlu kita fahami.

Dalam masa yang sama juga, kita melihat pergerakan kumpulan-kumpulan ini bukan sahaja didalangi oleh sesetengah pihak yang tertentu. Saya ingin nyatakan sebagai contoh, mereka ada *sympathizers in our country* kerana mereka pun ada keluarga. Mereka sesetengahnya sudah berada dalam negara kita lebih awal lagi. So, mereka telah ulang-alik sebelum ini, pada masa-masa lampau. *There is blood relationship. So, kita akan melihat benda ini bukan spesifik sahaja kepada pergerakan dia direct from our neighbors but also in country we have to address the issue.*

Jadi dalam hal ini, Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia bukanlah diwujudkan bagi menangani ancaman sedemikian rupa. Kita pasukan penguatkuasaan undang-undang. Akan tetapi ancaman seperti ini, *military kind of threats. It is a combination of all the security forces and also the citizen of the country. There is no country in the world can fight it alone just by using their military strength. Can never. So, it is must be a combination of all, the peoples, the publics.*

Tuan Pengerusi: *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *I answer so that I share whatever. We have dwell on those areas in debt because saya berkhidmat di Sabah selama 12 tahun. So, it is not one month. I might be young officer and also as I grown up, special taskforce ditubuhkan dan saya pun berkhidmat di sana. Semasa kita ambil Pulau Terumbu Peninjau, saya juga one of the guys involved for that special operation. Pulau Siput dan Pulau Peninjau. So, I have been in those water for quite some times. Thank you Yang Berhormat. So, may I proceed?*

Tuan Pengerusi: Ya.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *So, this is are the pesawat yang kita adakan. Kalau melihat pesawat ini, Bombardier bukan sahaja membuat petrol, four and half hours in our waters will cover the whole of peninsular. Begitu juga AW139, airtime four hours and half.*

So, we should be able to cover the whole waters of street of Malacca with one tasking of AW139. Likewise, tasking of CL415. Dalam masa yang sama, CL415 juga digunakan untuk *fight fire*. Kalau kita lihat bukan sahaja dalam negara kita *fight fire* membantu pasukan bomba tetapi juga di Sumatera khususnya di Palembang. Kalau kita lihat tahun lepas, kita menugaskan 12 hari di mana keadaan di sana jerebu dan indeks pencemaran 1,400. *That is very high. We exposed our officers and man for 12 days to that kind of weather.*

Jadi kalau kita melihat penugasan kita bukan sahaja di laut tetapi kita melihat juga di daratan. *For medical evacuation* kita kerap mengambil warga-warga kita dari pulau-pulau untuk bawak ke tanah besar, *medical treatment. For example* dari Pulau Tioman. *Even* dari Kota Bharu, *special cases* pun kita membawa pesakit yang menghadapi penyakit jantung kronik, bayi. Contohnya kita bawak ke Kuala Lumpur, kita terbangkan menggunakan pesawat AW139. Pengurusan penyenggaraan kapal dan bot, *I will go straight* kepada penemuan audit. So...

Tuan Pengerusi: *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Terima kasih Tuan Pengerusi. Kalau kita melihat, kedua-duanya ada kelebihan. Kapal terbang, dia tidak boleh menahan. Dia tidak boleh buat *interdiction*, maknanya hendak turun dekat bot buat tangkapan. *That is one*. Akan tetapi, kita juga telah pun melaksanakan bagi *targets* tertentu, kita menggunakan *special forces* turun daripada helikopter menangkap. Kita sudah laksanakan. *That has not been done in a lot of country around the globe. We has done that and* kita telah laksanakan. Dengan itu, maklumat ini telah pun disebarikan *among this back-* apa semua. Kita nampak memberi kesan impak yang amat tinggi. Bila kita *fly* sahaja, *that mean the area is clear*. Itu sebagai contoh.

Dalam masa yang sama, pesawat hanya empat jam sahaja *endurance* tetapi kapal boleh *remain four days*. Jadi kalau pesawat balik sahaja *empty. Nobody take care. So, we need ship to be there*. Kapal besar boleh *remain in the area for 10 days. So, they will remain petrol in that area. Helicopter will be on deck* untuk kapal OPV. *So, this interaction*, kerjasama antara pesawat dengan kapal dan juga bot saling melengkapi. Jadi dalam keadaan ini, kita menggunakan kedua-dua *strength* yang ada untuk menentukan keselamatan perairan negara.

■1210

Alhamdulillah saya ingin berkongsi juga dengan semua. Kita tuduhan ataupun apa yang telah dinyatakan oleh *International Maritime Bureau at one time, Straits of Malacca is war zone area by 2006*, dia telah menarik balik *that kind of* tohmahan. Ini kerana tohmahan ini bukan sahaja berhasrat daripada segi strategik untuk menempatkan kapal-kapal mereka daripada Selat Melaka yang berhampiran dengan perairan kita di Laut China Selatan. Ini menyentuh tentang kita punya kedaulatan. *That is one, that government has come out with this kind of solution*.

Penemuan audit yang pertama kalau kita lihat ini semakan terhadap laporan perbelanjaan melalui sistem *MMEA Computerized Asset Management Portal* mendapati perbelanjaan tertinggi adalah melibatkan pembaikan, *make good* berjumlah RM131.05 juta iaitu 21.39 peratus daripada jumlah RM612 juta. Jadi kita ingin menjelaskan seperti gambaran yang saya buat sebentar tadi aset yang kita terima ini ialah aset yang lama. Jadi perbelanjaannya adalah tinggi dan kita telah mengesyorkan kepada kerajaan pelan penggantian dan perolehan aset baru sehingga tahun 2040 dan bukunya telah pun kita daftar dan telah di-*endorsed*-kan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri sendiri pada ketika itu. *Our program is until 2040*. Kita telah pun menyusun atur untuk penggantian bukan sahaja aset tetapi perkembangan agensi sehingga tahun 2040.

Jadi, maklum balas ingin saya nyatakan di sini ialah perancangan senggaraan kapal bot dibuat berdasarkan kitaran senggaraan. Kalau mengikut keadaan *good practices*, dalam tempoh dua tahun kapal kena pergi *repeat, repeat* maknanya naik pelantar cuci *bottom, the whole ships will be address on each aspect*. Selepas itu turun. *That time is about six months duration* for kapal besar. *For kapal kecil will be three months*. So, dalam keadaan biasa kita tidak dapat melaksanakan proses ini oleh sebab kekurangan bajet.

Keduanya, oleh sebab usia kapal-kapal ini telah lanjut, usang satu faktor yang kerap kita hadapi. Katakan kita hanya hendak *address* di meja *overhaul on the main engine and generators*. Tetapi bila kita angkat kapal, kita tengok sudah berlubang pula *hull*-nya apa yang tipis *because* kita buat x-ray kepada keutuhan *hull structure of the ship*. Selain daripada itu, kita melihat juga *equipment* atas kapal *gyro for example, radar, echo-sounders*. *Equipment* seumpama ini pun memerlukan perhatian dan penggantian. *So, this will incur cost.*

Dalam masa yang sama tempoh pembaikannya oleh sebab bahan-bahan ganti, alat gantinya telah lama, *obsolete*, maknanya sukar untuk didapati. Ini mengambil masa dan pakar-pakar untuk membuat kerja-kerja ini pun kita agak terhad kerana kapal kita bukannya *solid*-nya ada di Semenanjung, ada di Sarawak, ada di Sabah di mana teknikal *support* oleh masyarakat setempat, syarikat-syarikat yang berada di sana adalah *limited*. *So these are* kekangan yang kita lihat. Contoh, satu buah kapal kita hendak *repair* jangkaan kita enam bulan tetapi kita tak dapat laksanakan dalam enam bulan. *It takes time to one year. It shoot to one year, then it will incurred on charges* bukan sahaja *on maintenance but also parking fee* di sana pun akan *increase*. Itu baru satu buah kapal. Kalau 10 buah kapal? *So that is the kind of cost incurred to us.*

So, jadi dalam masa yang sama juga mana-mana kapal yang telah lanjut usia dan kita melihat daripada return on investment tidak sesuai, kita telah lupuskan. Kita lupuskan menjadi tukun tiruan. Saya ingin berkongsi di sini sebanyak 194 buah tukun tiruan telah kita wujudkan di Semenanjung di perairan Kelantan, Terengganu dan Pahang dan begitu juga perairan di Langkawi. Ini telah sedikit sebanyak menambah ikan-ikan di perairan tersebut. Ini terbukti apabila kita melihat laporan dari Jabatan Perikanan. Tahun 2004, ikan yang didaratkan ialah berjumlah lebih kurang RM4 bilion setahun tetapi menjelang tahun 2008, ia telah meningkat kepada RM8.2 bilion. *This is* laporan dari Jabatan Perikanan. Begitu juga kalau kita melihat tahun 2013, ia *maintain* dan *increase a bit* kepada RM8.7 bilion.

Ini satu peningkatan yang cukup baik di samping ia bukan sahaja menggalakkan kepada industri pelancongan khususnya *sport fishing* dan *scuba diving*. Kita melihat ini ada memberikan impak yang positif kepada kita punya industri pelancongan. *So* minggu lepas saya ingin merakamkan di sini juga bahawa kita telah menenggelamkan bukan sahaja kapal kita yang lama sebuah tetapi juga bot rampasan daripada nelayan Vietnam sebanyak empat buah. Jadi lima kita tukunkan di kawasan pulau, kawasan Tok Bali *that is about 50 miles of Tok Bali* dengan Tuanku Sultan Kelantan serentak dia- *that's* tukun, dia panggil tukun sempena kelahiran Tuanku yang ke-47 tahun. *So that* kita laksanakan. *So that is how it is.*

Jadi aset yang kita terima sebelah kiri ini kalau kita melihat *that is police boat* yang kita terima dan kita akan jadikan ia sebelah kanan warnanya putih, *hull*-nya biru asalnya kita terima dan banyak kapal ini kalau saya ingin katakan bahawa keadaannya tidak boleh kita gunakan dioperasi serta-merta. Ini *make good* ini bukan sahaja jentera dan setengah-setengah pun yang kita lihat telah enam bulan tidak berlayar, lapan bulan tidak berlayar dalam agensi terdahulu. Jikalau kita lihat dalam *engine room* seperti dipaparkan di sebelah kiri itu dengan karat dan sebagainya enjin tidak di-*start* dan sebagainya. Kita pulihkan menjadi sebelah kanan supaya ia boleh digunakan.

Next, seterusnya MSM tidak melaksanakan penambahan enam buah pejabat sebagaimana dalam kontrak. MSM sepatutnya melantik 20 orang staf pakar tetapi tidak melaksanakannya. Begitu juga penyediaan khidmat perpustakaan teknikal. *The answer that we have here*. Perpustakaan telah pun dibuat, *alhamdulillah* 4 Januari 2016 sempurna di tingkat 7, Ibu Pejabat Maritim Malaysia.

Maklum balas terkini pejabat, ini dia. Dia bina pejabat tetapi orangnya tidak ada. Lima buah iaitu Tanjung Sedili, Batu Pahat, Tanjung Manis, Kudat dan juga Lahad Datu. *The office is there but there is no people*. Dia masih kekurangan, kalau mengikut kontrak 120 orang, dia hanya dapat menyediakan keanggotaan hanya 60 lebih sedikit. *So they are still short of 50 people and that 50 include 20 orang pakar*. So bagi dia 20 orang pakar ini dia menyatakan dekat pusat *repair*-nya di Lumut, di Setiawan. Bagi kita, kita takkan 20 orang pakar ini seluruh negara. Maksudnya tiap-tiap negeri yang ada pangkalan kita, mesti ada sekurang-kurangnya dua atau tiga orang pakar di situ. *That is what we have indicated to them*.

Maklum balas terkini juga mengeluarkan tiga notis kemungkiran terhadap perkara pematuhan kontrak penyelenggaraan iaitu yang pertama kita keluar surat teguran mengenai pengisian 20 orang pakar. Kita telah memajukan kepada kontraktor melalui Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia ada rujuk di situ bertarikh 10 Ogos 2016. Ini kita ambil *immediate after we investigate* tengok keanggotaan kepekarannya yang ada.

■1220

Notis kemungkiran kontrak, kegagalan menyediakan enam buat pejabat telah dimajukan. Ini juga 4 Oktober, yang baru dan seterusnya notis kemungkiran kontrak mengenai pengisian 20 orang pakar dimajukan kepada SM 7 Oktober. So, jadi *last month we already covered all these action and just to share*, CEO ataupun pemilik syarikat telah pun berjumpa dengan saya petang semalam menyatakan perkara-perkara ini dan kita berbincang. *We want a positive answer and action from them as soon as possible before the next step to be taken by us*.

Ini tindakan susulan sekiranya surat kemungkiran yang dikeluarkan tidak diambil tindakan, langkah-langkah pertamanya penamatan kontrak. Sejajar klausa 14 dalam kontrak bagi isu penyediaan 20 orang pakar. Kedua, membawa kepada *dispute resolution Committee*. Sejajar dengan klausa 29 dalam kontrak bagi isu penyediaan pejabat. So, ini dua tindakan susulan yang akan kita susuli sekiranya pihak syarikat masih gagal untuk memenuhi syarat kontrak yang disediakan.

Isu seterusnya ialah latihan pelaksanaan penyelenggaraan tahap satu. Bagi tempoh tahun 2012 hingga 2014. Syarikat hanya dapat menyediakan daripada 65 kali tetapi sekitar bulan Oktober 2012 hanya 19 latihan iaitu 29 peratus dapat dilaksanakan. Kini perkara ini telah diperbetulkan dan kita telah dapat melaksanakan dengan melibatkan 956 orang anggota dilatih dalam *maintenance* Tahap 1. Melibatkan 22 buah kapal dan 99 buah bot. Jadi, kontrak ini telah dipenuhi.

Seterusnya ialah persaraan dan pencapaian. Terdapat pemilihan vendor oleh pihak APMM untuk selenggaraan tahunan kapal tidak seperti yang dicadangkan oleh pihak MSM. So, kita telah membantu MSM sebenarnya iaitu kita memberi *star rating*. Setiap kapal kita sentiasa menepatkan anggota kita memantau semasa pembaikan dilaksanakan di kapal- sepanjang masa. Jadi, dari situ kita menilai setiap

vendor itu sama ada dia boleh dilaksanakan ataupun tidak. *The five star rating of vendor is the highest. The most capable vendor.*

Akan tetapi, kalau dia tidak memenuhi 'ekspektasi' yang kita perlukan maka dia akan menurun kepada empat, tiga, dua dan satu. Maknanya kita tidak menyokong bagi vendor ini diberikan kerja untuk pembaikan dan pemulihan pada masa-masa yang akan datang. *We registered this and we assist* syarikat dalam usaha-usaha sedemikian. Dalam masa yang sama juga, kita sentiasa memastikan syarikat ataupun *yard* yang berdaftar sahaja untuk menjadi vendor kepada MSM.

Penemuan audit. Kriteria penetapan kesiapsiagaan aset oleh MSM tidak selaras dengan status kesiagaan sebenar *vessel*. Jadi, dia ada jurang perbezaan. Dalam kita mengkategorikan kapal itu sesuai dioperasikan di laut, kita hanya mengambil kira kalau kapal itu mempunyai dua buah jentera, dua-dua jentera itu boleh digunakan. Kalau jentera hanya satu setengah maknanya satu itu boleh *start*, boleh hidup, boleh digunakan tetapi maksimum kita boleh *revolution* nya sepatutnya seribu ia hanya mencapai 600. Kita kira dia satu setengah. Kita masih boleh gunakan dia. Kita layarkan dia ke laut. Akan tetapi, kalau dia satu buah enjin kita tidak cakup itu kapal operasi. Ini kerana kalau kapal ini menghadapi keadaan sukar sebagai contoh, rosak enjin ini ia akan terapung macam sabut di laut. Dia akan terdedah kepada cuaca dan ini telah pun berlaku.

So, kita tidak terima sedemikian rupa. Begitu juga, generator. Kalau di ada tiga buah generator, *one down, two is okay, running. Then, we say it is operational ship.* Akan tetapi, kalau tiga buah generator, dua *down* tinggal satu sahaja generator. *We cannot accept this as an operational ship.* Begitu juga, dengan bot.

Jadi pendekatan seumpama ini telah kita tubuhkan dan kita bincangkan dan kita selesaikan. Di mana kedua-dua pihak akur kepada persetujuan di mana kita punya kriteria untuk menentukan kapal ini boleh dioperasi ataupun tidak diambil kira. Ini melibatkan nyawa anggota-anggota yang bertugas di laut. Ini contoh format kriteria penetapan... [Merujuk pada *slaid* pembentangan]

Mungkin terlampau kecil. *I think this is what it is, has been done.* Kapal-kapal bot yang dikategorikan *mothball* perlu disegerakan pembaikannya dengan mendapatkan peruntukan kewangan bagi mengelakkan peningkatan kos pembaikan jika terbiar dalam jangka masa yang lama.

Now, kita telah lupuskan *patrol craft* yang kita terima daripada TLDM, daripada 15 buah kita telah pun melupuskan 12 buah. Ini semuanya telah pun melebihi 50 tahun. *I think, saya rasa ini bukan lagi beyond repair.* Sudah tidak boleh *repair* lagi sudah. *So*, jadi kita tampal sini di sana bocor. Sana bocor tampal tempat lain pula bocor. *These are the condition of the state of ships that we have here.* *So*, jadi kita sudah lupuskan dan kita jadikan tukun di tempat-tempat yang saya nyatakan sebentar tadi.

So, begitu juga dengan bot. Jadi, kita ada terima sembilan buah kapal kayu daripada Polis Diraja Malaysia dan sembilan buah kapal kayu ini pun telah berusia 44 tahun. Jadi, untuk pembaikan kapal kayu umur 44 tahun, kita fikir tidak perlu. Akan tetapi, keputusannya kita menerima sahaja pemberian daripada agensi-agensi yang lain kerana *it goes with the* perjawatan. Jadi, kita menerima dan dengan jawatan sekali. Setiap bot dan kapal itu diserahkan dengan perjawatannya. *So, this is where...*

Tuan Pengerusi: Pegawai-pegawai sekali?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Ya.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Untuk makluman Yang Berhormat Tuan Pengerusi. Semasa pengambilalihan kuasa ataupun tugas yang dilaksanakan oleh Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia pada masa itu ada *green room*, yang dipanggil *green room* untuk penyelarasan. Jadi, pada masa itu semua perjawatan daripada TLDM akan- balai polis marin dan TLDM akan diserahkan kepada pihak APMM termasuk *custom*. Termasuk aset yang digunakan pada masa itu.

Jadi, kita tidak boleh menerima perjawatan tanpa aset. Akan tetapi apa yang berlaku kebanyakan yang kita terima itu perjawatan yang diberi itu bersama aset yang kurang memuaskanlah. Jadi, kita terpaksa terima memandangkan pada masa itu kita kena beroperasi dalam masa yang segera dan kita mengambil perjawatan tersebut bersama aset yang diberikan dalam keadaan yang tidak berapa baiklah. Jadi, pada masa itulah. Jadi, itu yang berlaku pada awalnya. Akan tetapi, sekarang kita telah seperti Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar beritahu tadi mana-mana yang tidak *economic* itu kita akan lupuskanlah. Itu yang kita nampak dekat *mothball* itu banyak aset yang lama, yang tidak diperbaiki. Terima kasih.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Just* sedikit...

Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah: Tuan Pengerusi. Nampak macam ini, daripada satu buah agensi ke satu buah agensi. *They are passing the problem. They are not resolving it by right.* Sekarang kalau saya di TLDM, saya ada kapal yang teruk sekali. Saya serahkan 15, saya serah dengan perjawatan sekali tetapi daripada 15 itu, 12 kena lupus. *What happens to the perjawatan itu?*

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: *Agreed* Yang Berhormat Jasin, yang maksudkan tadi. Memang sebenarnya kalau kita hendak bagi dalam Islam pun yang kita sayang, yang baik kita bagi pada orang. Akan tetapi apa yang berlaku selepas persetujuan bersama itu *on paper is okay* lah tetapi pelaksanaan itu, di peringkat pertengahan ini ada masalah sedikitlah. Akan tetapi, kita cuba menyelesaikan sehingga ke hari ini. Ada sesetengah itu yang masih lagi belum kita putuskan lagi dan kita selesaikan lagi dan perundingan dengan agensi berkenaan masih kita teruskanlah. Sebab kita ini sama agensi sebenarnya patut perkara-perkara ini boleh kita selesaikan bersamalah.

■1230

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Saya ingin menyentuh berkenaan bidang kuasa. Mengikut keputusan Kabinet, Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia agensi tunggal untuk melaksanakan penguatkuasaan di perairan negara. Maknanya dari pantai sehingga 200 batu nautika zon ekonomi eksklusif. *It's two, three hours* termasuk *air space. That is the* bidang kuasa mengikut Akta 633 yang dikeluarkan.

Lain-lain agensi dia cuma pengurusan sahaja sebagai contoh Jabatan Perikanan, dia memberi lesen, dia memberi memperuntukkan beberapa bot nelayan yang ada krew negara asing bekerja di atas bot berkenaan. *These are all policy* dasar dan peraturan yang dikeluarkan. Akan tetapi pelaksanaan di

laut untuk memeriksa sama ada betul krew itu warganegara kita, betul tidak *net* itu 38 sentimeter. *That is what we execute, that is ours.*

So, jadi kita dalam keadaan tertentu juga kita menjemput pegawai-pegawai ini untuk bersama dengan kita *because we as platform. They become sea riders with us* kerana ada ketikanya kita memerlukan kerjasama ini khusus untuk mengenal betul tidak ini peralatan yang diluluskan. Itu sebagai contoh, selain daripada kita menghantar pegawai-pegawai kita belajar dengan Jabatan Perikanan.

Kalau polis pula ia hanyalah diberikan seperti mana yang dimaklumkan oleh Tan Sri tadi dalam *green room* diputuskan. *Green room* dipengerusikan oleh Ketua Setiausaha Negara sendiri atas arahan Timbalan Perdana Menteri pada ketika itu. Memutuskan bahawa polis bertanggungjawab dalam sungai dalam pelabuhan bersama-sama maritim. Begitu juga di tasik-tasik, *those are the- then* keputusannya ialah untuk polis menyerahkan aset-aset penguasaan kepada kita begitu juga dengan kastam begitu juga Jabatan Laut.

Jadi kita menerima semua apa aset-aset daripada penguatkuasaan agensi-agensi berkenaan. Itulah yang kita baik pulih termasuk juga keanggotaan yang membuat penguatkuasaan. Kalau mengikut perkiraan kita seharusnya menerima pegawai polis daripada polis marin berjumlah lebih kurang 580 orang. Begitu juga daripada kastam lebih kurang 400 lebih. Akan tetapi dia diberi pilihan, dia tidak berhasrat untuk menyertai Maritim Malaysia. Jadi kita terima. Jadi dengan keadaan sedemikian pun kita masih melaksanakan tanggungjawab amanah ini. *Thank you.*

Jadi makluman balas bagi penemuan seterusnya pelupusan ini sebanyak 41 buah *vessel* telah dilupuskan sejak tahun 2009. Diperakui wujud kelewatan dalam proses pelupusan yang mendatangkan implikasi kos simpanan di jeti yang disewa. Ini antara lain disebabkan pertamanya kita mengkaji *return of investment* sesuai ataupun tidak dalam memastikan aset tersebut.

Keduanya, dokumentasi dan tatacara pelupusan. Kita mendapat kelulusan- jadi prosesnya. Ketiganya, peruntukan untuk pelupusan tiap-tiap kapal ini mengambil sejumlah yang besar. Contoh, satu buah kapal untuk kita lupuskan kita perlu membersihkan *the machineries*, minyak dan sebagainya perlu dibersihkan. Kalau tidak, dia akan menjadi punca pencemaran di perairan negara. Jadi kos ini menelan belanja puluhan ribu Ringgit. *We don't have that kind of money to do.* Jadi kita bekerjasama dengan Taman Laut dan Taman Laut telah mengeluarkan peruntukan mereka kerana Taman Laut akan menempatkan tempatnya kawasan taman-taman laut sebagai tempat *sport fishing* dan juga *scuba diving*. Jadi dia akan membiayai.

Antara lain *approach* kita yang terkini ialah kita *barter trade*-kan aset-aset yang hendak kita lupuskan terutama bot-bot nelayan Vietnam yang kita tangkap.

Untuk makluman kita pun telah menangkap dan berjumlah tidak kurang 950 buah bot nelayan asing yang telah kita rampas, dilucut hak. So, jumlah yang paling besar ialah bot Vietnam dan bot Vietnam ini adalah besar *compare* dengan bot Indonesia. Indonesia punya bot yang kita tangkap sehingga kini 305 buah dan bot Thailand 100 buah. So, saya ada fakta itu semua dan bila kita tangkap, di

mana kita tangkap pasal kita mengkaji trend pencerobohan oleh nelayan-nelayan asing dalam perairan kita.

Jadi dengan jumlah ini kita bukan sahaja menggunakan dengan menghadiahkan kepada sebagai contoh APM ini untuk tugas musim banjir. Dia memerlukan bot, kita pun menghadiahkan kepada APM. Begitu juga menghadiahkan kepada ATM, ia membuat rondaan di kawasan Tasik Kenyir, bot-bot yang sesuai. Begitu juga kita menghadiahkan kepada beberapa buah agensi yang lain bagi tujuan tersebut. *This* antara lain cara kita melupuskan aset-aset ini.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Pengerusi, yang *barter trade* itu tadi—balik tadi itu. *Barter trade* masih di peringkat perancangan kah atau sudah dibuat ini?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Sudah dibuat.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: So, apa yang dibuat secara mungkin ada contoh-contoh *barter trade* yang telah pun dibuat. Pertukaran barangan ini.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Barter trade*.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Yang *barter trade* ini Yang Berhormat, sebahagian aset yang kita tidak gunakan ini kita lupuskan dengan cara kita seolah-olah macam menjual kepada satu buah syarikat dan hasil persetujuan yang kita dapat dengan syarikat berkenaan dia membekalkan keperluan yang kita hendak. Contohnya baru ini kita jual beberapa- kita lupuskan beberapa buah bot. Dia bersetuju untuk memberi beberapa buah *four wheel drive*. Akan tetapi ini kita sedang mendapat persetujuan dengan MoF. Akan tetapi dalam *circular* dan pekeliling dibenarkan untuk buat demikian. Tindakan sedang dibuat sekaranglah. Terima kasih.

Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah: Tuan Pengerusi, kalau kita lupuskan untuk tukun kita sudah ada bukti sekurang-kurangnya semasa hendak tenggelamkan kita dapat tukun. Ada tidak kes-kes kita boleh jual *scrap* hendak mendapatkan hasil?

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: *As a scrap iron* kata oranglah.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Memang ada Yang Berhormat yang kita jual kepada pihak-pihak individu yang mana mereka boleh gunakan apa sahaja. Akan tetapi ada ketikanya bot-bot yang kita rampas bila kita lelong, benda ini dia *recycle* balik. So, jadi yang *operate* itu *under license Malaysian owner* tetapi di-*alibaba*-kan kepada nelayan Vietnam. *So the same problem appear again in front of our door. Finally we request no more this kind of recycling. Enough is enough. We have tough time to face them out there*, satu.

Keduanya, kita bagi lesen bot-bot ini digunakan sebagai bot kargo untuk bawa barang-barang ke pulau-pulau kita. Akan tetapi apabila lesen diberikan untuk bot ini digunakan sebagai kargo, mereka bukan bawa kargo dia pergi ke laut lagi tangkap ikan. *So, we have stop that kind of the licensing but licensing is not under APMM. Licensing under Jabatan Perikanan dan juga Marine Department. Right for licensing. So, jadi kita sudah berurusan dan perkara ini telah kita tangani bersama demi kepentingan negara. That one has stop already.*

Just to share Yang Berhormat semua tiap-tiap tekong yang kita tangkap, tekong asing. *Fine penalty* kepada mereka boleh dikenakan maksimum RM1 juta, tekong sahaja. Pekerja atau dia punya krew RM100,000 seorang. Kalau kita mengambil kira *fine* ini kerana jumlah nelayan asing yang telah kita tangkap dan kita penjarakan berjumlah tidak kurang daripada 7,000 orang. *So, you can calculate the amount of money from there* kalau dibayar tetapi soalnya dia tidak bayar. Akan tetapi, daripada lelongan untuk makluman, lelongan barang-barang bot ini semua seperti saya katakan tadi, *total*-nya ialah lebih kurang RM350 juta dalam masa 10 tahun ini.

Tuan Pengerusi: Sudah lebih modallah.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Sudah lebih daripada modal Yang Berhormat, pasal apa itu tidak masuk dalam kita punya *search and rescue*, mencari dan menyelamatkan kerana harta yang kita selamatkan lebih daripada RM500 juta. *Thank you.*

■1240

Tuan Pengerusi: Okey.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Seterusnya, tindakan APMM menetapkan sasaran hari di laut. Saya ingin menyentuh tentang perkara ini. Aset APMM sedia ada tidak mampu menampung keperluan menjalankan tugas penguatkuasaan secara efektif disebabkan aset menjangkau usia 20 tahun dan ke atas. *This is the truth fact. We need more asset out there.* Akan tetapi kita ingin memaklumkan di sini bahawa pada setiap masa sebilangan hari sama ada cuti ataupun tidak, kita menentukan sekurang-kurangnya 40 buah aset berada di perairan negara. Keseluruhan negara.

Jadi usaha-usaha ini telah dapat kita laksanakan sebagai contoh jumlah kapal dan bot yang kita periksa, tahun lepas sahaja berjumlah 30,600 pemeriksaan dibuat siang dan malam. Mana sahaja yang *detection by radar* kita mengesyaki akan kita pintas dan kita periksa termasuk kapal dagang. Sebagai contoh usaha-usaha ini tahun lepas bulan Jun kita telah dapat menahan kapal dagang yang cuba menyeludup rokok di Miri. Jumlah rokok yang cuba diseludupkan ialah RM33 juta, enam buah kontena. *That is the amount that we get from that operation.* Itu sebagai contoh.

Now, tahun ini sahaja kita juga telah pun mencapai lebih daripada 30,000 pemeriksaan. *So, this is where* kita *share* kalau kita tengok statistik di hadapan kita ini jumlah-jumlahnya yang hitam atas itu ialah jumlah pemeriksaan yang kita laksanakan... [Merujuk pada slaid pembentangan]

Di peringkat awal itu kita aset sedikit tetapi apabila aset meningkat pemeriksaan pun makin bertambah sehingga mencecah *the highest at the moment is 33,711 that is the highest and...*

Tuan Pengerusi: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Ya, *next*. Pelanunan dan rompakan. Ini yang saya nyatakan di Selat Melaka tadi. [Merujuk pada slaid pembentangan] Kalau kita tengok statistik saya sudah sebut *that is* kosong, kosong, kosong *then* kita kekalkan 2011, 2 itu pun kita dapat tangkap. *That is* jumlah, saya sudah *cover* tadi. *That is* jumlah. Jumlah harta yang diselamatkan. Maklum balas terkini, perolehan aset baru. Enam buah dalam pembinaan dan juga tiga OPV dan juga

insya-Allah dua buah kapal yang dihadiahkan oleh Kerajaan Jepun akan kita bawa balik pada awal tahun hadapan.

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Beberapa umur, umur kapal?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Umurnya 25 tahun tetapi dia membelanjakan sejumlah JPY700 juta bersamaan lebih kurang RM28 juta *upgrade the ship to meet our requirement*. Kita telah hantar *team* kita buat *survey* dan kita telah maklumkan apa pindaan, pembaikan yang perlu dibuat. Dia buat sekali dengan *major overhaul* semua sekali. Ini kerana enjin yang digunakan enjin Jepun, *Niigata* dan juga *Yanmar engine*. Dia tidak menggunakan *MTU engine*. Kebanyakan kapal kita menggunakan *MTU engine*. *So, this is a different technology that we have being exposed and look from the record...*

Tuan Pengerusi: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Niigata*.

Tuan Pengerusi: *Niigata*.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Niigata, Yanmar and* lagi satu *is Fuji*. Ada tiga jenis enjin di situ. Program-program yang kita laksanakan. Itu kapalnya, dua itu kapal Jepun ya di penyerahan... *[Merujuk pada slaid pembentangan]*

Kekangan jeti milik APMM bagi menempatkan *vessel*. Isu kekurangan jeti milik APMM menyebabkan penambahan kos sewaan jeti, keselamatan tidak terjamin, penempatan *vessel* melebihi keluasan dan keupayaan jeti. *So, this is what we have*. Milik APMM ada 11, perkongsian bersama *under NBOS* 17 buah, jeti sewaan enam buah dan kita telah pun buat perancangan perolehan jeti di Miri Sarawak, Pekan Pahang, Semporna Sabah.

Di Semporna peruntukan telah pun diluluskan *under ESSCOM* bajet. *So, that is about RM17 million, about that. That is also under NBOS* di mana bukan sahaja APMM punya aset ditempatkan di situ tetapi juga *the police* begitu juga dengan askar, tentera. Setakat bulan Januari 2015 bilangan perjawatan diluluskan sebanyak 5,418 jawatan dengan 4,467 iaitu 82 peratus jawatan telah diisi. Jadi pada tahun ini iaitu pada akhir November 2016 seramai 233 perjawatan lagi telah pun dibuat pengisian. Jadi *total 89.81 percent* berbanding jumlah keseluruhan 5,369.

So, penemuan audit berdasarkan surat dari Jabatan Perkhidmatan Awam Malaysia bertarikh 31 Disember berkenaan dasar penempatan secara pentadbiran. Semakan Jabatan Audit mendapati masih terdapat anggota APMM yang ditempatkan secara pentadbiran bagi kapal dan bot. Penempatan secara pentadbiran terpaksa dilaksanakan atas keperluan kritikal operasi. Jumlah penempatan secara pentadbiran telah berkurang daripada 1,249 semasa audit dilaksanakan kepada 247 buah penempatan pada masa ini. Saya ingin menyatakan di sini bahawa setengah-setengah projek yang kita laksanakan ini perawatannya belum diluluskan. Sebagai contoh kapal baru, *there must be a project team. Project team* tidak diluluskan. *We have to pinch from some areas to make sure* perkara ini dilaksanakan.

Sebagai contoh kapal yang kita terima dari Jepun tidak ada perjawatan *because suddenly the Japanese want to give us*. Jadi kita terpaksa menempatkan 50 orang sekurang-kurangnya untuk bawa kapal itu balik. Belum lagi pengoperasiannya. *So, we are looking at the 120 people combines ship 60:60. This are estimated people at the moment*. Jadi ini perlu kita tarik daripada ini dan ini juga menjawab Yang Berhormat bertanya tadi, banyak kapal yang kita lupuskan perjawatannya, inilah yang kita gunakan.

Saya ingin menyatakan bahawa semasa ESSCOM berlaku, ditubuhkan, kita menambah kekuatan di Sabah daripada 700 kepada 1,100. *That is an increase of about 30 percent just to meet the requirement, the track that we have in Sabah Timur. So that is the kind. Even asset also kita menambahkan double the number of asset di Sabah alone*.

Jumlah keperluan optimum kita memang 5,380. Malahan kita pernah pun diarah semasa penubuhan dulu untuk mengkaji setiap tiga tahun. Kajian tiga tahun kita telah pun mengesyorkan kekuatan kita supaya ditingkatkan kepada 10,750. *That is the ideal figures in line with the projection of the asset that we want to have. However we have to meet the government* punya kemampuan. Jadi kita bergerak selari dengan peruntukan yang dibenarkan dan polisi semasa. Pengambilan ini, perjawatan ini 5,380 *which is not enough*. Kita pun baru sahaja menerima tugas iaitu Batuan Tengah, dekat Batu Putih kita telah membina- Majlis Keselamatan Negara telah membina kita punya pangkalan hadapan bersebelahan Batu Putih.

Kalau kita tengok situ Pulau Batu Putih dulu, kita tidak sebut pulau, kita sebut Batu Putih sahaja. Batuan Tengah dan itu pun akan ditempatkan orang kita untuk menjaga kawasan tersebut. Jadi ini pun perlukan penambahan keanggotaan. Jadi tiga buah *new generation patrol vessel* dalam peringkat akhir dan akan dibina *insya-Allah* pada tahun hadapan dan ini juga memerlukan keanggotaan. Saya ingin tegaskan di sini juga bahawa anggota-anggota yang kita ambil dia orang *graduate* ataupun daripada lulusan SPM dan sebagainya ataupun STPM. Mereka ini perlu dilatih selama tempoh 13 bulan baru boleh mengambil jawatan di kapal.

■1250

Therefore we need lead time for this kind of projection. So, therefore, apa yang kita tunjukkan, yang kita paparkan ini adalah yang minimum mungkin. Dalam hal ini, our people have been stress very much. Saya bersyukur kerana *these people have been very committed*, saya ingin menegaskan di sini. Pusat latihan. Kita boleh melatih maksimumnya 900 orang setahun. Jadi perancangan kita bukan sahaja melatih anggota dalam kita punya agensi tetapi *to be the center of excellent for enforcement*. Jadi, kita sudah melatih pelatih-pelatih daripada *ASEAN countries* dan juga *African continent*.

This is last slide. Kepatuhan pengisian kekosongan, APMM sentiasa melaksanakan pengisian pada setiap tahun berdasarkan kekosongan di gred-gred lantikan bermula tahun 2007 sehingga tahun 2016. Jumlah pengambilan yang telah dan akan dilaksanakan 3,125 orang pegawai. Pecahan adalah seperti dipaparkan dan di mana sehingga November 2016, bilangan perjawatan terkini diluluskan 5,369 dengan 4,589 perjawatan telah diisi. Pengambilan baru dan menempatkan kita sejumlah 233 lagi pegawai dan anggota, itu hampir kepada 90 peratus. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Terima kasih. Kalau daripada polis diserapkan kepada sini, dari TLDM diserap di sini, dari TUDM diserap di sini. Pilihan mereka atau di-transfer?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Semuanya pilihan Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Pilihan mereka ya. Ada kesan kenaikan pangkat?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Alhamdulillah* Tuan Pengerusi. *I think JPA, JPM has given us a very good kind of arrangement.* Saya nampak di sini KUP is one way that it has encourage our people, pertamanya dia memberikan khas untuk penyandang bagi mereka yang telah sampai umur yang hampir bersara itu satu tingkat lagi kenaikan pangkat. *So, this is a very positive and it is a good impact* kepada agency. Dalam masa yang sama juga, kita melihat bahawa kita telah pun kenal pasti pelapis-pelapis dan kita kenal pasti pengambilan baru pula untuk dilatih bagi memenuhi keperluan pada masa akan datang. *So, this is a very good strategy for human resource management in the future.*

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, apakah tahap kerjasama APMM dengan TLDM?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Terima kasih Yang Berhormat. Kita dengan semua agensi bukan sahaja TLDM, kita macam adik-beradik. Contohnya di ESSCOM, *we sit together, our people stay in the same boat, in the same camp just to ensure the safety of Sabah.* Sebagai contoh. Di perairan negara, *information* yang kita ada kita panjangkan kepada TLDM apabila pesawat kita membuat tinjauan. Begitu juga tentera udara membuat tinjauan, dia akan memaklumkan kepada kita kelihatan apa juga bentuk ancaman daripada mana-mana pihak. Itu memang telah pun dilaksanakan sejak kita diwujudkan.

On top of that, kita bekerjasama bukan sahaja agensi dalam negara tetapi juga di luar negara. *All the ASEAN countries,* termasuk juga kita menerima maklumat daripada INTERPOL. *We have been working together with Australia, we have been working with Japan, United States and a lot of other countries in this region. Thank you.*

Dr. Tan Seng Giaw: Tuan Pengerusi, kita memang menghargai jasa baik untuk menjaga negara. Akan tetapi hari ini, kita hendak tahulah masalah audit kita kerana kepakaran audit ini berlainan kalau berbanding dengan kepakaran marin. Jadi itulah Laksamana ya dan Tuan Pengerusi, kita dapati peruntukan dari tahun 2012 sehingga tahun 2014, lebih RM678 juta tetapi dibelanjakan RM669 juta. Ini bermakna hampir lebihlah RM100 juta. Jadi kita hendak tahulah bagaimana hal ini boleh berlaku dan lain kali bolehkah kita elakkan daripada berlakunya masalah seumpama ini?

Soalan yang terakhir itu, aset-aset yang akan diperolehi termasuk enam buah *new generation patrol craft*, itu baik, tiga buah *new generation patrol vessel* dan dua buah kapal terima dari Jepun. Ini mereka tidak boleh gunakan lagilah di Jepun itu, sudah usang bagi mereka.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Boleh saya menjawab Yang Berhormat? Tuan Pengerusi, pertama sekali Kerajaan Jepun, ini bukannya kapal yang *mothball*. Kapal ini kapal *operational* dan dalam sekelas dengannya bukan dua, ini banyak dia punya kapal-kapal.

Dia ada lebih kurang 400 buah. Jadi, bagi dia dua ini *is nothing*. Dia melihat sumbangan kita menentukan perairan di mana 12,000 buah kapal mereka melalui Selat Melaka tanpa diganggu. *They admire the contribution that we have. That is why Australia also at the same time admire the contribution. We have been recognized internationally.* Kita dalam hal ini menyatakan bahawa untuk mengukuhkan lagi keupayaan kita, kita inginkan *cost sharing*.

Our country is small country. Apabila kita berbincang dengan pihak mereka, kita cakap *small country, our government has spent billions of ringgit to ensure the waters especially the Straits of Malacca and South China Sea is safe.* Jadi kita mohon kalau boleh dipanjangkan apa juga bentuk. Akan tetapi Kerajaan Jepun bukan itu sahaja, dia telah memberi kapal pertama *brand new ship* yang kita gunakan untuk kapal latihan. Dia telah pun menghadiahkan dia punya *radar surveillance system* yang kita gunakan di Selat Melaka dengan kamera yang baru, dengan yang dalam perbincangan ini, simulator untuk pusat latihan kita yang dianggarkan lebih kurang RM20 juta. So, ini satu bantuan ataupun yang kita anggap sebagai *cost sharing*...

Tuan Pengerusi: Korea tidak ada?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Korea, *so far* ini sesen pun tidak ada, Tuan Pengerusi. Saya ingin menyatakan tidak ada. China ada jugalah sedikit fasal latihan-latihan. Negara yang banyak juga dari Australia. Dia ada *mobile team training* yang dihantar kepada kita setiap tahun melatih pegawai-pegawai kita untuk pakar dalam forensik. So, sekarang kita sudah boleh buat sama, setaraf dengan mereka. *Even* kita mengadakan forensik bersama dengan Universiti Kebangsaan Malaysia, kita sudah wujudkan latihan untuk pegawai-pegawai *ASEAN countries*. *Next year we are expecting six countries from African continent to attend courses in our academy. So kita...*

Tuan Pengerusi: Ada apa-apa lagi?... [Disampuk] Tadi Yang Berhormat, macam mana kalau dia berbelanja lebih, macam mana tadi? Yang Berhormat Kepong.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Untuk makluman Tuan Pengerusi dan juga Yang Berhormat, sebenarnya peruntukan yang dimaksudkan tadi bukan lebihan belanja. Dia sebenarnya adalah tambahan peruntukan yang telah diberikan oleh kerajaan untuk menyenggara bot-bot yang kita kena *make good*. Sebenarnya peruntukan itu memang agak kurang daripada yang kita telah belanjakan, tetapi kita ada peruntukan tambahan yang telah kita bawa ke Parlimen dan kita beri kepada pihak APMM. Sebahagian daripada peruntukan itu kita ambil daripada penjimatan dari agensi lain kerana keselamatan kita tidak boleh *compromise*, kita terpaksa juga beri duit. Jadi sebab itu dalam teguran audit, dia tidak ada membangkitkan mengenai peruntukan yang dibelanjakan lebih daripada yang telah diluluskan. Sebenarnya memang kita dapat peruntukan tambahan, Yang Berhormat.

■1300

Tuan Pengerusi: Apa ini, ada audit daripada jabatan kerajaan ini, kewangan.

Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah: Saya sebenarnya Tuan Pengerusi, *we have to recognize the contribution made by our APMM.* Akan tetapi kita mengharap Tan Sri kerana Tan Sri pun ada sama-sama daripada Kementerian Kewangan, kita mahu kalau boleh agensi ini bukan jadi sebagai

satu buah agensi yang bersangkutan tetapi agensi yang telah menyumbang banyak untuk negara. Maknanya mana bot-bot yang tak guna dari agensi lain hantar kepada APMM. Selepas itu APMM boleh *repair*, jadi *cost of maintenance* kita tengok kat sini terlalu tinggi. *Possibly now the cost and maintenance now maybe we will be able to buy another good new ship*. Itu untuk sekali tetapi kalau bot lama ini macam Laksamana cakap tadi kita sudah *repair* enjin siap-siap tiba-tiba bocor.

Kedua, soalan saya, sekarang kita dapat lihat APMM selain daripada dapat menjaga keselamatan perairan kita, dapat mencegah lanun dan banyak rampasan kapal yang berlaku. Namun saya hendak tanya tentang *human trafficking*, fasal negara kita suatu ketika dulu diletakkan sebagai *tier 3*. Sekarang kita sudah tingkatkan *tier 2* tetapi *don't forget we are in the watch now. Malaysia is on the watch now*.

Seorang Ahli: *We are being watch.*

Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah: *We are being watch by the international party* kerana ada tanda-tanda bahawa ada *human trafficking* yang berlaku... *[Disampuk]* Jadi kita jadi transit.

Jadi ketiganya, APMM ini ada senjata tak dan apa SOP yang kita boleh guna. Sekarang katakan kita kejar lanun, lanun tembak kita balik, apakah kita hendak buat? Kita tak ada senjata tapi *are we allow to shoot back?*

Selepas itu saya hendak ucap tahniahlah fasal satu lagi, APMM telah meletakkan anggota di Batuan Tengah sebagai *our* kita- kita mesti buat *as forward defense*. Kita tak hendak hilang Batu Putih sekali lagilah. Kalau kita ada *the moment you have the presence of our force, be it APMM or TLDM or anybody at least now the international people will recognize this is our land*. Kalau boleh kita buatkan macam bukan fasal hentian tak mahu, kita buat macam kem kecil itu supaya orang nampak kita Malaysia sudah ada di sana sudah. Terima kasih Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Buat kem di pulau.

Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah: Ya, dekat pulau itu.

[Ahli-ahli berbincang sesama sendiri]

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Pengerusi, Laksamana tadi *all this surveillance*, Laksamana sebut fasal dihadiahkan oleh Jepun so ini semua diserahkan di bawah penyelenggaraan APMM dan *costing* penyelenggaraan teknikal *services* sekalilah, teknologi *transfer* sekalilah dengan APMM, macam itu kah yang dihadiahkan?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Ya, yang dihadiahkan itu dihadiahkan *but maintenance*, selepas itu kita punya.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Untuk makluman Yang Berhormat, Tuan Pengerusi dan ahli-ahli, dalam kes Jepun ini dia membelanjakan RM14 juta bagi setiap satu buah kapal, sebelum itu dia *refurbish* kapal sebelum diserahkan kepada kita. Namun selepas kapal itu diserahkan kita akan menyediakan peruntukan untuk *maintenance* pada tahun depan. Cuma dalam bajet yang baru ini kita sebenarnya memang tidak diberikan tambahan untuk dua buah kapal ini tetapi kita akan usahakanlah

sebab kerana benda ini telah ada pada kita *by hook or by crook* kita akan laksanakan penyelenggaraan pada masa akan datang. Ini tanggungjawab kita.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Soalan kedua, fasal tadi kita mengikut audit *report* banyak yang jadi *mothball*. Jadi setengah kapal itu dilupuskan dan yang tak dilupuskan, yang masih dalam limbungan kita kena bayar pada masa ini macam mana?

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Yang Berhormat untuk peringkat awal hari itu yang kita jelaskan tadi memanglah kita terpaksa menerima kapal-kapal yang tidak ekonomik untuk digunakan tetapi *from time to time* kita *try* lupuskan kapal-kapal yang tak elok ini, kita hanya meninggalkan kapal-kapal yang masih boleh digunakan. Kita dalam proses untuk membaik pulih mana-mana kapal-kapal yang masih boleh digunakan lagi. Ini tertakluk kepada peruntukan yang kita sediakan Yang Berhormat.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Yang dilupuskan itu kira *not economically worth to maintain anymore*?

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Ya, ya betul.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Just* untuk menambah Yang Berhormat, contohnya kalau macam enjin petrol *craft* itu kita pilih betul-betul dan kita ambil yang mana boleh gunakan. Kita gunakan untuk sebuah kapal, contoh sekarang ini ada tiga yang *still operational*. Ini cara kita menggunakan peralatan yang masih boleh digunakan kepada kapal-kapal yang hendak kita lupuskan. Masih kita gunakan lagi, kita ambil lagi, itu sebagai contoh.

Kedua, hendak menjawab tadi fasal senjata kapal kita memang mempunyai meriam fasal kita terima daripada kapal TLDM kita ada meriam 57 milimeter *it is are warship* sebenarnya kapal perang... [Disampuk] Pengalang dia ada *smaller, 20 millimeter* dia ada. Semua sekali kita menggunakan senjata, orang kita dilengkapi dengan senjata. Sampaikan yang kalaupun *personal weapons CZ for example is quite one of the best...* [Disampuk] Ya, kita boleh menggunakan senjata.

Akan tetapi dalam pelaksanaan penguatkuasaan ini yang pertama sekali kita tak macam tentera laut, tentera laut *search and destroy that is the concept operation. Our concept operation is to catch them to bring to court*. Jadi semua sekali mesti *intact* sebagai bahan bukti dalam mahkamah. Jadi kita tidak akan menggunakan senjata kecuali kita menerima ancaman sedemikian. *So, we will use the concept the principal of minimum force to get them to face the music*. Contohnya, kita tangkap perompak hari itu, dalam 12 hari kita sudah dapat buat pendakwaan 15 tahun penjara dan lima kali sebatan. *It's not happen in any part of the world yet and* kita dijemput ke Amerika Syarikat untuk bersama-sama berkongsi pengalaman dengan *Head of Police Chief of the world conference di Chicago. Year before that* kita dijemput di *Lagos Nigeria during the head of chief of Navy and post guard of African continent share our experiences*. Ini satu pengiktirafan kepada negara kita.

Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah: Tuan Pengerusi, ada sedikit ya. Tahniah Laksamana. Tadi ada dibangkit Jabatan Audit tentang jeti-jeti tumpangan ini, *I mean* Tan Sri pun ada sini *what are we going to do about this*, jeti-jeti tumpangan ini. *I mean* dalam masa depan atau perancangan daripada APMM dengan kerajaan, *on your part* lah jeti-jeti tumpangan ini.

Tan Sri Othman bin Haji Mahmood: Untuk makluman Yang Berhormat dalam bajet yang telah diluluskan bagi tahun 2017 kita ada tiga buah jeti yang sedang dalam perancangan kitalah satu di Miri, Semporna dan juga di Pekan. Dalam masa yang sama di bawah ESSCOM kita juga diberi satu bajet untuk pembinaan jeti di Lahad Datu yang diguna sama oleh pihak ESSCOM dan juga pihak APMM. Jadi pembinaan jeti ini kita tertakluk kepada peruntukan yang diluluskan, Yang Berhormat. Namun, *aim* kita pada tempat-tempat yang betul-betul kritikal dan perlukan keutamaan dahulu. Yang lain-lain itu kita akan buat dari semasa ke semasa Yang Berhormat. Yang lain itu kita akan sewa kepada pihak...

Tuan Pengerusi: Pihak PAC, kita mengucapkan terima kasih kepada Tan Sri dan Datuk Sri. Dato' Sri beberapa tahun sudah dengan APMM?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Sejak diwujudkan lagi. Saya sudah 30 tahun dalam TLDM.

Tuan Pengerusi: Masa TLDM 3, kah, 4 Star- 3 ya?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Masa itu saya *Four Ring, Captain*.

Tuan Pengerusi: Masa dekat TLDM.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: Dekat TLDM.

Tuan Pengerusi: 4 star sudah?

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *No, Four Ring, it is Captain, full colonel*.

Tuan Pengerusi: *Full colonel*, okey lah itu kira 4 Star sekarang [*Ketawa*]

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: *Alhamdulillah. I have no complain at all*.

Tuan Pengerusi: Okey, kita mengucapkan terima kasih kepada Tan Sri, Dato' Sri dan semua pegawai. Kita puas hati tentang penjelasan yang diberikan oleh Tan Sri dan Dato' Sri. Kita faham *constrain*, oleh sebab APMM baru ditubuhkan, kita faham baru ditubuhkan dan kita faham itu. *Insyallah, over the years* kita rasa *department* ini akan lebih mantaplah- 10,000 itu *aim* tahun berapa hendak 10,000 ini?... [*Disampuk*] Tak adalah, nampak gaya tidak sampailah ya.

Laksamana Maritim Dato' Sri Haji Ahmad Puzi bin Haji Ab Kahar: [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

Tuan Pengerusi: Okey, terima kasih.

[Mesyuarat ditangguhkan pada pukul 1.10 tengah hari]



**DOKUMEN
PEMBENTANGAN**



LAPORAN KETUA AUDIT NEGARA TAHUN 2014 SIRI 2
AKTIVITI KEMENTERIAN/JABATAN DAN PENGURUSAN
SYARIKAT KERAJAAN PERSEKUTUAN
- DIBENTANG DI DEWAN RAKYAT PADA 15 JUN 2015



**TAKLIMAT HASIL PENGAUDITAN TERHADAP
PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL/BOT
(Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia,
Jabatan Perdana Menteri)
UNTUK
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA (PAC)**



22 November 2016

JABATAN AUDIT NEGARA



LATAR BELAKANG



LATAR BELAKANG

RINGKASAN LATAR BELAKANG

- **Penubuhan** : APMM ditubuhkan pada Februari 2005
- **Bilangan Kapal/Bot** : 233 buah (Setakat Bulan Ogos 2014)
- **Konsep senggaraan** : Penswastaan
- **Kaedah Perolehan** : Rundingan Terus
- **Pegawai Penguasa** : Ketua Pengarah APMM
- **Wakil Penguasa** : Pengarah Cawangan Kejuruteraan
- **Kontraktor** : Syarikat MTU Services Malaysia Sdn. Bhd. (MSM)
- **Tempoh Kontrak dan Kos Asal** : Kontrak Ke-3 (01.08.2010 - 31.07.2013) : RM600 Juta
Kontrak Tambahan (01.08.2013 – 31.07.2018) : RM 1 Bilion
- **Skop pengauditan** : 01.01.2012 – 31.12.2014



LATAR BELAKANG (Samb.....)

	JENIS CAJ		KONTRAK KE 3 (01.08.2012 - 31.07.2014)	KONTRAK TAMBAHAN (01.08.2014 -31.07.2018)		
	Kadar Bayaran Kontrak	Caj Pengawasan (Overseeing rate)	Perincian Kadar	MSM	Bahan	3% setiap invois
Vendor				Perkhidmatan	3% setiap invois	6% setiap invois
				Tuntutan Perjalanan	3%	0%
MSM			Bahan dan Perkhidmatan	7.5% setiap invois	7.5% setiap invois	
			Tuntutan Perjalanan	7.5%	0%	
Caj Pengurusan (Management rate)			RM730,000.00/bulan	RM1,250,000.00/bulan		
Caj Pengurusan Tertinggi (Tahunan)			Sekiranya jumlah keseluruhan kos senggaraan pada tahun semasa melebihi RM125juta (termasuk general rate, overseeing rate dan management rate), 7% daripada keseluruhan kos senggaraan ditolak dengan caj pengurusan tahunan akan dikenakan.	Tidak dikenakan		
			3% setiap invois	0%		
			3% setiap invois	6% setiap invois		



PERIHAL PENGAUDITAN



OBJEKTIF PENGAUDITAN

Pengauditan ini dijalankan bagi menentukan sama ada pengurusan penyenggaraan kapal/bot telah diuruskan dengan teratur, cekap dan berhemat serta mencapai matlamat yang ditetapkan.



SKOP PENGAUDITAN:

Skop pengauditan meliputi perancangan, pelaksanaan dan pemantauan terhadap pengurusan penyenggaraan kapal/bot bagi tahun 2012 hingga 2014. Pengauditan telah dijalankan di pejabat/lokasi seperti berikut:

- Ibu Pejabat APMM;
- Bahagian Hal Ehwal Penguatkuasaan Maritim Malaysia (BHEPMM);
- 4 Pejabat APMM Wilayah;
- 6 Pejabat APMM Daerah;
- Ibu Pejabat MSM, Rawang;
- 4 Pejabat MSM Wilayah;
- 6 Pejabat MSM Daerah; dan
- 14 Pejabat Vendor/Limbungan/Bengkel.



METODOLOGI PENGAUDITAN:

1. Semakan fail, rekod dan dokumen yang berkaitan dengan pengurusan penyenggaraan;
2. pemeriksaan fizikal di pejabat APMM, MSM, vendor, kapal, bot, limbungan, bengkel;
3. temu bual dengan pegawai dan vendor yang berkaitan;
4. analisis data pelayaran dan penyenggaraan; dan
5. sesi Pre Exit Conference bersama Ketua Penguatkuasa atau wakilnya dan MSM di setiap Wilayah yang dilawati telah diadakan.



HASIL PENGAUDITAN



RUMUSAN KESELURUHAN

10

Pengauditan yang dijalankan antara bulan Jun hingga September 2014 mendapati penyenggaraan kapal/bot telah dilaksanakan seperti mana yang telah di nyatakan dalam kontrak yang telah dimeterai. Secara keseluruhannya, prestasi kontraktor dan APMM dalam menguruskan penyenggaraan kapal/bot adalah memuaskan kecuali bagi perkara seperti berikut:

1. prestasi kewangan setakat bulan Disember 2014 menunjukkan *project commitments* telah melebihi siling peruntukan berjumlah RM50.61 juta;
2. peningkatan kos penyenggaraan akibat tiada perancangan bagi melaksanakan kerja pembaikan make good; ➔
3. obligasi tambahan kontraktor tidak dinyatakan dengan jelas dalam kontrak tambahan; ➔
4. Latihan pelaksanaan penyenggaraan tahap 1 tidak dapat dilaksanakan seperti dirancang; ➔
5. kerja pembaikan senggaraan tahunan (AD) ditawarkan kepada vendor yang tidak berdaftar dengan MSM dan kerja pembaikan AD yang dilaksanakan pada tahun 2012 lewat diselesaikan iaitu antara 20 hingga 389 hari; ➔



6. wujud perbezaan dalam penentuan kategori kesiagaan kapal/bot APMM dan MSM; ➔
7. pengurusan aset mothball akan melibatkan kos meletakkan kapal/bot akan dikira bersama kerja pembaikan; ➔
8. kelewatan dalam proses pelupusan kapal/bot menyebabkan APMM perlu membayar kos sewaan jeti, bekalan elektrik dan kawalan keselamatan; ➔
9. rancangan bulanan rondaan dan pengawasan bagi 46 buah kapal/bot tidak dapat dicapai; dan ➔
10. sewaan dan tumpangan kapal/bot menyebabkan APMM perlu menanggung kos sewaan, kedudukan jeti agak jauh, jeti tumpangan sempit dan kedudukan kapal/bot agak rapat semasa berlabuh dan kebakaran telah berlaku di limbungan tumpangan di Kuantan yang melibatkan 5 kapal/bot dan APMM telah mengalami kerugian berjumlah RM10.36 juta. ➔



1. PENCAPAIAN KEWANGAN

PENEMUAN AUDIT

PERUNTUKAN DAN PERBELANJAAN PENYENGGARAAN BAGI TEMPOH TAHUN 2012 HINGGA 2014

TAHUN	PERUNTUKAN (RM)	PERBELANJAAN (RM)	PERATUS PERBELANJAAN SEBENAR (%)
2012	298,365,045.00	293,583,594.60	98.40
2013	180,392,416.00	175,518,623.34	97.30
2014	200,000,000.00	200,000,000.00	100.00
JUMLAH	678,757,461.00	669,102,217.94	98.58

- Kertas Taklimat Rundingan Harga, kos tahunan yang diperuntukkan untuk melaksanakan kerja senggaraan adalah berjumlah RM200 juta setahun (siling).
- *Project commitments* setakat bulan Disember 2014 berjumlah RM250.61 juta di mana telah melebihi peruntukan tahunan berjumlah RM50.61 juta (20.19%).



1. PENCAPAIAN KEWANGAN (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

- Perbelanjaan tertinggi adalah melibatkan pembaikan make good berjumlah RM131.05 juta (21.39%) daripada RM612.66 juta bagi tempoh tahun 2012 hingga 2014 di mana perbelanjaan ini tidak dirancang semasa kontrak ke 3 dan kontrak tambahan disediakan.
- 37 (34.6%) daripada 107 baucar bayaran berjumlah RM65.02 juta adalah untuk kerja senggaraan yang dilaksanakan pada tahun sebelumnya.

BILANGAN KERJA SENGGARAAN YANG DILAKSANAKAN PADA TAHUN SEBELUMNYA DAN JUMLAH YANG DIBAYAR PADA TAHUN BERIKUTNYA

TAHUN KERJA DILAKSANAKAN	TAHUN BAYARAN	BILANGAN INVOIS	JUMLAH BAYARAN (RM)
2011	2012	3	10,520,424.45
2012	2013	2	3,516,452.44
	2014	2	48,823.96
2013	2014	30	50,933,038.59
JUMLAH		37	65,018,739.44



1. PENCAPAIAN KEWANGAN (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Kekurangan peruntukan kewangan kerana MOF hanya meluluskan sebanyak RM200 juta setahun berbanding permohonan APMM berjumlah RM220 juta setahun (pihak MSM telah mencadangkan sebanyak RM250 juta setahun).
- Masalah kekangan kewangan yang timbul pada tahun 2013 adalah berpunca dari penerimaan 91 buah aset Kastam DiRaja Malaysia dan Polis DiRaja Malaysia, 2 buah bot (sumbangan Australia) dan 27 buah bot perolehan baru tanpa peruntukan tambahan.
- APMM telah memohon peruntukan tambahan untuk penyenggaraan aset tersebut kerana agensi asal tidak menyerahkan peruntukan seperti yang telah diputuskan permohonan bagi mendapatkan peruntukan tambahan. Penerimaan aset dan jabatan lain perlulah disertakan dengan peruntukan tambahan supaya senggaraan aset sedia ada tidak terjejas. Senggaraan berjadual pada dasarnya tidak boleh ditangguhkan atau tidak dilaksanakan.
- APMM telah membangkitkan tentang keperluan peruntukan tambahan kerana pertambahan aset dalam mesyuarat peringkat tinggi (Green Room) dan pada dasarnya telah dipersetujui untuk diberikan pertambahan peruntukan tetapi peruntukan tersebut tidak diberikan sehingga tamat tempoh kontrak senggaraan ke 3.



2/10
1/10
1/10
5/10

**2. PEMATUHAN KONTRAK PENYENGGARAAN****PENEMUAN AUDIT**

Perkara yang dipersetujui dalam mesyuarat rundingan harga tidak dimasukkan ke dalam kontrak tambahan antaranya:

- pertambahan 6 buah pejabat;
- pertambahan 20 staf pakar; dan
- penyediaan khidmat perpustakaan teknikal di pejabat APMM.

MAKLUM BALAS

- Draf perjanjian tambahan yang dipinda telah dikemukakan kepada MSM.
- APMM akan mengenakan sewaan bagi pejabat MSM di Kuala Perlis.
- Pengisian 13 anggota MSM telah dilaksanakan sepenuhnya pada bulan Mac 2015.
- Penubuhan perpustakaan dijangka siap pada bulan September 2015.

**3. PENYENGGARAAN TAHAP ORGANISASI
- LATIHAN PELAKSANAAN PENYENGGARAAN TAHAP 1****PENEMUAN AUDIT**

- MSM telah merancang untuk mengadakan latihan sebanyak 65 kali.
- Setakat bulan Oktober 2014, hanya 19 latihan (29.23%) telah berjaya diadakan.

BILANGAN LATIHAN YANG TELAH DIADAKAN BAGI TEMPOH TAHUN 2012 HINGGA 2014

TAHUN	BILANGAN KURSUS DIRANCANG	BILANGAN KURSUS DILAKSANAKAN	PERATUSAN PELAKSANAAN KURSUS (%)
2012	16	14	87.50
2013	23	3	13.04
2014 (Oktober)	26	2	7.69
JUMLAH	65	19	29.23



3. PENYENGGARAAN TAHAP ORGANISASI (sambungan)
- LATIHAN PELAKSANAAN PENYENGGARAAN TAHAP 1

MAKLUM BALAS

- Latihan yang telah dirancang bagi tempoh tahun 2013 dan 2014 tidak dapat dilaksanakan sepenuhnya disebabkan kekangan kewangan dan proses pembaharuan kontrak.
- Peruntukan sedia ada telah diberikan keutamaan untuk proses pembaikan kapal/bot selepas kontrak dimeterai.



4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGGERAAN TAHUNAN (AD)

PENEMUAN AUDIT

- Pada tahun 2012, sebanyak 6 vendor yang ditawarkan kerja pembaikan AD oleh APMM sama seperti cadangan MSM, 3 vendor yang ditawarkan kerja pembaikan AD berbeza daripada cadangan MSM dan 7 vendor yang ditawarkan kerja pembaikan AD tidak dicadangkan oleh MSM.
- Bagi tahun 2013 tiada pembaikan AD dilaksanakan.
- Syarikat Oxycom Marine Sdn. Bhd. (Oxycom) tidak berdaftar dengan MSM tetapi telah ditawarkan untuk melaksanakan kerja pembaikan AD bagi KM Kukup. Justifikasi pemilihan Oxycom tidak dapat dikemukakan oleh APMM.
- Syarikat Oxycom juga gagal menyiapkan kerja AD KM Kukup dalam tempoh yang ditetapkan iaitu dengan tempoh kelewatan selama 389 hari dan telah menjejaskan operasi APMM.
- Pembayaran akhir kepada Oxycom telah dibuat pada 10 Mac 2014 walaupun pemasangan 1 unit Monitor ECDIS masih belum dibuat.
- Pembaikan AD bagi KM Marudu telah diberikan kepada Oxycom pada 14 April 2014 sebelum mendapat kelulusan dalam Mesyuarat KJPKP Bil 13/2014 pada 30 Jun 2014.



4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGGARAAN TAHUNAN (AD) (sambungan)

PENEMUAN AUDIT



Oxycom Marine Sdn. Bhd.
- KM Marudu Sedang Menjalani Pembaikan AD
(Sumber: MSM 12.11.2014)



Oxycom Marine Sdn. Bhd.
- KM Marudu Sedang Menjalani Pembaikan AD
(Sumber: MSM 12.11.2014)



4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGGARAAN TAHUNAN (AD) (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

- Analisis Audit telah dijalankan terhadap 16 buah kapal/bot yang menjalani pembaikan AD pada tahun 2012 dan didapati kerja pembaikan lewat diselesaikan iaitu antara 20 hingga 389 hari. Jadual.
- APMM dan MSM tidak mengenakan denda kepada vendor yang gagal menyiapkan kerja pembaikan dalam tempoh masa diberikan kerana tidak dinyatakan dalam syarat-syarat kontrak ke 3.
- Tindakan penambahbaikan dalam kontrak tambahan berkenaan denda kepada vendor telah dinyatakan di bawah klausa 13.4 di mana vendor akan dikenakan denda 0.001% sehari daripada jumlah kontrak yang dianugerahkan kepadanya atas kelewatan dalam melaksanakan pembaikan AD.

4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGGARAAN TAHUNAN (AD) (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

TEMPOH DAN KOS PEMBAIKAN AD PADA TAHUN 2012

BIL.	WILAYAH	NAMA KAPAL	TARIKH MULA SEBENAR	TARIKH SEPATUT SIAP	TARIKH SIAP SEBENAR	TEMPOH PEMBAIKAN (HARI)	KOS PEMBAIKAN (RM)
1.	Selatan	KM Kukup	02.08.2012	05.11.2012	29.11.2013	389	5,457,253.43
2.	Utara	KM Malawali	14.06.2012	03.10.2012	25.07.2013	295	4,552,556.94
3.	Selatan	KM Manjung	21.05.2012	30.11.2012	20.09.2013	294	6,745,028.65
4.	Sarawak	KM Siakap	23.03.2012	11.12.2012	08.09.2013	271	2,146,812.92
5.	Sabah	KM Rumbia	06.06.2012	19.09.2012	10.04.2013	203	3,447,486.27
6.	Sabah	KM Berani	11.12.2012	10.06.2013	15.12.2013	188	7,953,559.46
7.	Sabah	KM Banggi	14.03.2012	29.06.2012	09.12.2012	163	9,851,777.38
8.	Utara	KM Kimanis	11.02.2012	23.05.2012	08.10.2012	138	2,150,000.00
9.	Sabah	Pengawal 3 (Re-Engine)	29.08.2012	08.01.2013	24.05.2013	136	1,422,670.23
10.	Timur	KM Amanah	24.06.2012	24.02.2013	11.06.2013	107	5,169,477.45
11.	Selatan	KM Danga	23.02.2012	08.08.2012	11.11.2012	95	3,492,065.43
12.	Timur	KM Segantang	10.09.2012	31.03.2013	04.07.2013	95	2,755,622.64
13.	Sarawak	KM Bijak	13.02.2012	15.08.2012	11.10.2012	57	3,563,912.44
14.	Sarawak	Pengawal 6 (Re-Engine)	24.08.2012	22.03.2013	16.05.2013	55	1,649,872.46
15.	Sabah	Pengawal 2 (Re-Engine)	29.08.2012	20.03.2013	03.05.2013	44	1,413,230.89
16.	Sarawak	Pengawal 7 (Re-Engine)	10.08.2012	22.03.2013	11.04.2013	20	1,603,902.35
JUMLAH KESELURUHAN							63,375,228.94

4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGGARAAN TAHUNAN (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Berdasarkan kepada klausa 25.4, APMM dibenarkan untuk membuat pilihan vendor sendiri bagi melaksanakan kerja-kerja senggaraan kapal dan bot.
- Isu tawaran kerja oleh APMM kepada Syarikat Oxycom Marine Sdn. Bhd. Bagi kerja AD KM Kukup adalah masih di dalam kontrak senggaraan.
- Isu pendaftaran ini telah diselesaikan di dalam Mesyuarat Jawatankuasa Pelantikan Vendor yang telah bersidang pada 6 Mac 2015. Sijil pendaftaran syarikat telah dikeluarkan oleh pihak MSM pada 24 Mac 2015.
- Isu pembaikan ECDIS KM KUKUP, pihak Oxycom membuat pemeriksaan dan didapati selain daripada masalah monitor, sistem ECDIS juga mengalami kerosakan.
- Surat amaran daripada pihak APMM bertarikh 2 Januari 2015 telah dikeluarkan dan surat maklum balas pihak Oxycom bertarikh 8 Januari 2015 telah diterima di mana Oxycom bersetuju untuk menggantikan monitor yang hilang dan melaksanakan pembaikan ke atas sistem ECDIS.
- Pemantauan berterusan oleh pihak MSM dan pelaksanaan pemasangan dijangka akan dapat diselesaikan selewat-lewatnya pada 9 Mei 2015.



4. PENYENGGARAAN TAHAP BANTUAN LUAR
- SENGARAAN TAHUNAN (sambungan)

MAKLUMBALAS

- Kerja pembaikan AD lewat diselesaikan adalah disebabkan kerosakan baru yang ditemui selepas kapal naik galangan dan pembongkaran peralatan perlu dilaksanakan, kerja rintangan yang perlu dilaksanakan sewaktu penukaran hull plating, keupayaan dan kapasiti limbungan yang terhad,
- *Obsolescence* mengakibatkan alat ganti sukar diperolehi dan jangka masa tiba alat ganti akan mengambil masa yang lama dan kekurangan peralatan apungan.



5. KESIAGAAN ASET APMM

PENEMUAN AUDIT

- Pegawai Pemerintah Kapal/Bot adalah bertanggungjawab untuk memberikan kategori tahap kesediaan kapal/bot masing-masing berdasarkan keseluruhan maklumat termasuk kelengkapan peralatan, sistem, persenjataan dan kemahiran warga kapal/bot.
- MSM hanya melibatkan kuasa gerak, penjanaan kuasa, struktur badan rangka kapal, mengawal kerosakan dan melawan kebakaran, pandu arah dan domestik.



5. KESIAGAAN ASET APMM (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Satu format baru telah digunakan bermula pada bulan Mac 2015 bagi menyelaraskan laporan status kerosakan kapal dan bot APMM.
- Status tersebut akan disahkan oleh Pengarah Logistik Wilayah bersama Regional Manager MSM. Seterusnya akan dihantar ke Ibu Pejabat MSM Rawang sebelum dimajukan ke Ibu Pejabat APMM.



6. MOTHBALL

PENEMUAN AUDIT

- Pada tahun 2013 dan 2014 masing-masing sebanyak 29 dan 6 kapal/bot telah diberi kelulusan mothball.
- Bagi tempoh tahun 2013 hingga bulan Ogos 2014, daripada 35 kapal/bot yang diberi status mothball, sebanyak 6 kapal/bot telah diberi kelulusan AD pada tahun 2014, 11 kapal/bot telah dilupuskan dan 2 kapal/bot dalam proses pelupusan manakala 16 kapal/bot masih dalam status mothball.

BILANGAN KAPAL/BOT YANG DIBERI KELULUSAN STATUS MOTHBALL BAGI TAHUN 2013 DAN 2014

TAHUN	BILANGAN KELULUSAN STATUS MOTHBALL	STATUS KAPAL/BOT SETAKAT OGOS 2014			
		ANNUAL DOCKING	TELAH DILUPUSKAN	DALAM PROSES PELUPUSAN	MASIH STATUS MOTHBALL
2013	29	6	11	2	10
2014	6	-	-	-	6
JUMLAH	35	6	11	2	16



6. *MOTHBALL* (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

- Bagi tujuan keselamatan bot Pengawal 14 telah dinaikkan ke galangan di Limbungan Dalac Marine Sdn. Bhd. pada 22 April 2014 kerana APMM Wilsel tidak mempunyai limbungan/jeti sendiri.
- Setakat 31 Ogos 2014, bot Pengawal 14 masih dalam status mothball dan ini akan menyebabkan peningkatan kos kerana kos untuk meletakkan bot Pengawal 14 akan dikira bersama dengan kerja pembaikan.



**Bot Pengawal 14,
Dalac Marine Engineering & Services
Sdn. Bhd., Johor Bahru
- Mothball
(24.06.2014)**



6. *MOTHBALL* (sambungan)

MAKLUM BALAS

- APMM akan melaksanakan pembaikan kapal/bot yang telah dikategorikan *mothball*.
- APMM berpendapat perolehan aset baru adalah lebih baik dan seterusnya dapat meningkatkan *reliability* aset.
- Pembaikan aset sedia ada yang telah berusia serta memerlukan kos senggaraan yang tinggi adalah tidak kos efektif dan tidak memberikan pulangan operasi yang baik.
- APMM memerlukan perolehan aset baru bagi menggantikan aset sedia ada yang semakin berusia serta memerlukan kos senggaraan yang tinggi.





7. PELUPUSAN

PENEMUAN AUDIT

- Kelewatan membuat proses pelupusan kapal/bot menyebabkan APMM perlu membayar sejumlah RM0.90 juta bagi kos sewaan jeti/limbungan, bekalan tenaga elektrik dan kawalan keselamatan bagi 10 buah kapal/bot.
- Sebanyak 8 daripada 10 buah kapal/bot yang dilupuskan adalah kapal kayu yang diterima daripada PGM pada tahun 2011. Jadual



*Prospect Dockyard Sdn. Bhd., Rompin, Pahang.
KM Bidong Telah Ditempat Pada 27.07.2013
di Prospect Dockyard Sdn. Bhd., Rompin, Pahang.
Telah dilupuskan pada 22.08.2014
(25.06.2014*



7. PELUPUSAN (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

**KOS PERLU DIBAYAR BAGI KAPAL/BOT YANG TELAH DIBUAT PELUPUSAN
BAGI TEMPOH TAHUN 2013 HINGGA BULAN OGOS 2014**

BIL.	NAMA KAPAL/BOT	TAHUN DIBINA	TARIKH DILUPUSKAN	PENEMPATAN KAPAL/BOT SEBELUM PELUPUSAN	
				TARIKH MULA DITEMPAT DI SYARIKAT LIMBUNGAN	JUMLAH KOS (RM)
1.	KM Tuba (PX13)	1964	30.07.2013	06.07.2011	89,106.90
2.	KM Rimau (PX 2)	1964	30.07.2013	06.07.2011	94,386.90
3.	KM Kendi (PX10)	1964	03.09.2013	29.06.2011	120,407.65
4.	KM Aur (PX 25)	1982	30.07.2013	08.07.2011	29,725.90
5.	KM Serimbun (PX 8)	1966	19.06.2013	08.07.2011	29,725.90
6.	KM Gador (PX15)	1969	07.06.2013	05.07.2011	139,314.52
7.	KM Layang.Layang (PX 17)	1970	20.06.2013	07.07.2011	180,517.70
8.	KM Mantanani (PX26)	1970	20.06.2013	15.09.2011	105,183.98
9.	KM Bidong	1967	22.08.2014	27.07.2013	68,549.00
10.	Penyelamat 3	1999	21.02.2014	19.12.2011	38,132.10
JUMLAH KOS KESELURUHAN					895,050.55



7. PELUPUSAN (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Pelaksanaan pelupusan bergantung kepada keadaan aset tersebut.
- Aset akan digunakan sehingga tidak lagi ekonomi dibaiki.
- Ada di antara peralatan kapal telah diambil dan disimpan untuk tujuan sebagai alat ganti apungan.
- APMM mengalami masalah penempatan kapal/bot kerana tidak mempunyai jeti sendiri.
- Kapal/bot telah ditempatkan di sebuah tempat selamat bagi mengelakkan sebarang kejadian yang tidak diingini berlaku.



8. RANCANGAN PERGERAKAN DAN PELAYARAN SEBENAR KAPAL/BOT
- PENCAPAIAN BERDASARKAN SASARAN YANG DITETAPKAN

PENEMUAN AUDIT

- Analisis Audit dijalankan terhadap rancangan dan pencapaian harian rondaan dan pengawasan oleh kesemua wilayah APMM bagi tempoh tahun 2012 hingga bulan Ogos tahun 2014.
- Analisis mendapati rancangan bulanan rondaan dan pengawasan bagi 46 buah kapal/bot tidak dapat dicapai iaitu antara satu hingga 31 hari.
- Terdapat juga kapal/bot telah mencapai lebih daripada yang disasarkan.
- Ini kerana APMM akan menggantikan kapal/bot yang tidak dapat beroperasi kerana mengalami kerosakan dengan kapal/bot lain bagi memastikan sasaran yang ditetapkan dapat dicapai.

BILANGAN HARI DIRANCANG YANG TIDAK DICAPAI
BAGI TEMPOH TAHUN 2012 HINGGA BULAN OGOS 2014

WILAYAH	2012	2013	2014
WILUTA	1 - 10 hari	2 - 22 hari	1 - 31 hari
WILSEL	1 - 9 hari	3 - 27 hari	1 - 30 hari
WILTIM	1 - 10 hari	1 - 17 hari	1 - 9 hari
WILSAB	1 - 16 hari	1 - 14 hari	1 - 14 hari



8. RANCANGAN PERGERAKAN DAN PELAYARAN SEBENAR KAPAL/BOT
- PENCAPAIAN BERDASARKAN SASARAN YANG DITETAPKAN (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Sasaran bilangan kapal/bot yang ditetapkan perlu rasional dengan keupayaan aset yang dimiliki.
- Lebih 50% dari jumlah kapal APMM telah berusia lebih 30 tahun.
- Keadaan ini secara tidak langsung meningkatkan kos senggaraan kapal/bot tersebut.
- Pada awal tahun 2014, terdapat banyak kapal yang tersadai kerana mengalami masalah kerosakan dan juga terbengkalai bagi menunggu menjalani rutin senggaraan tahunan AD/MG.
- Faktor kekangan kewangan adalah punca utama sasaran peratusan kesiagaan aset tidak tercapai.



9. JETI

PENEMUAN AUDIT

- APMM kini menempatkan 230 kapal/bot di 42 jeti di seluruh Malaysia.
- Hanya 7 daripada 42 jeti tersebut adalah milik APMM.
- Manakala 9 jeti pula merupakan jeti yang disewa oleh APMM milik vendor, limbungan atau pelabuhan dan 26 jeti merupakan jeti tumpangan di jeti jabatan Kerajaan lain dan vendor limbungan.

SENARAI JETI BAGI MENEMPATKAN KAPAL/BOT APMM

WILAYAH	BILANGAN PEMILIKAN JETI		
	MILIK APMM	SEWA	TUMPANG
WILUTA	1	3	7
WILSEL	3	1	4
WILTIM	1	2	4
WILSAR	1	3	1
WILSAB	1	0	11



9. JETI (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

GAMBAR 3.5



Teluk Sepanggar
- Jeti Milik APMM Yang Diserahkan Oleh Jabatan Laut
(28.08.2014)

GAMBAR 3.6



Jeti Pejabat Pengkalan Kemaman
- Jeti Milik APMM Yang Diserahkan Oleh PGM
(14.08.2014)

GAMBAR 3.7



Jeti Swasta Di Sandakan
- Jeti Tumpangan
(26.08.2014)

GAMBAR 3.8



Jeti Swasta Di Kuantan
- Jeti Sewaan
(13.08.2014)



9. JETI (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

- Pada 31 Julai 2013, satu kebakaran telah berlaku di jeti tumpangan di Kuantan yang melibatkan 5 kapal/bot APMM iaitu KM Mukah, KM Rentap, Penyelamat 6, Penggalang 19 dan Pengawal 15.
- Berdasarkan laporan kejadian, kebakaran tersebut dipercayai berpunca daripada kebakaran ke atas salah satu bot nelayan yang juga berlabuh di jeti yang sama dan telah merebak ke kapal/bot APMM.
- Akibat daripada kebakaran tersebut KM Mukah dan Penyelamat 6 mengalami kerosakan yang amat teruk dan dicadangkan untuk dilupuskan oleh pasukan yang membuat siasatan dari MSM.
- Dalam kejadian tersebut APMM telah mengalami kerugian berjumlah RM10.36 juta.
- APMM telah membelanjakan sejumlah RM2.58 juta untuk pembaikan MG KM Mukah pada tahun 2012 dan RM7.15 juta untuk pembinaan bot Penyelamat 6.
- APMM juga telah membelanjakan sejumlah RM0.64 juta untuk membaiki KM Rentap.



9. JETI (sambungan)

PENEMUAN AUDIT

GAMBAR 3.9



*Jeti Tumpangan, Kuantan
- Keadaan Bot Penyelamat 6 Yang
Mengalami Kebakaran
(12.08.2014)*

GAMBAR 3.10



*Jeti Tumpangan, Kuantan
- Keadaan KM Mukah Yang Mengalami Kebakaran
(12.08.2014)*



9. JETI (sambungan)

MAKLUM BALAS

- Pihak BHEPMM sememangnya membuat perancangan bagi menyediakan kemudahan infrastruktur kepada APMM dari segi pejabat dan jeti sebagaimana terkandung dalam dasar perancangan infrastruktur APMM yang disediakan oleh BHEPMM.
- Bagaimanapun, peruntukan yang dimohon kepada Unit Perancang Ekonomi (EPU) tidak diluluskan.
- Hasil mesyuarat *green room* menyatakan bahawa APMM akan menerima beberapa buah markas Polis Marin dan beberapa Marina kepunyaan Jabatan Laut.
- Dimaklumkan hasil mesyuarat tersebut tidak dipatuhi.
- Kekangan keperluan jeti untuk kegunaan APMM amatlah mendesak kerana banyak kerja-kerja penyenggaraan tidak dapat dilaksanakan dengan lancar kerana menumpang di jeti agensi lain.
- APMM berpendapat hasil mesyuarat *green room* dipersetujui oleh peringkat tertinggi sahaja tetapi gagal dalam peringkat pelaksanaan.





**Sekian
Terima Kasih**



SEMULA



**MESYUARAT
JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
(PAC) PENGGAL KEEMPAT PARLIMEN KETIGA
BELAS BIL.25 TAHUN 2016**

**“PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL DAN BOT”
OLEH AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA
JABATAN PERDANA MENTERI**

STRUKTUR PENYALURAN PERUNTUKAN

JPM

**MENYALURKAN PERUNTUKAN
BERDASARKAN BAJET YANG TELAH
DILULUSKAN**

BHEPMM

- **PENGGUBAL DASAR
PENGUATKUASAAN MARITIM**
- **DISALURKAN BELANJA MENGURUS**
- **PTJ**

APMM

- **MENGUATKUASAKAN UNDANG-UNDANG
MARITIM DAN KETENTERAMAN**
- **DISALURKAN BELANJA MENGURUS DAN
PEMBANGUNAN**
- **PTJ**

PERANAN JPM

- ▶ Merancang, merangka, menggubal dan memantau dasar-dasar penguatkuasaan maritim serta membantu Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM) menjadi sebuah agensi yang cekap dengan menyediakan peralatan dan infrastruktur melalui pembangunan dan perolehan.

PERANAN BHEPMM

- ▶ Menggubal dasar penguatkuasaan maritim negara, dasar pengambilan dan dasar perkhidmatan anggota APMM serta melaksanakan urusan perolehan dan pembangunan bagi APMM.

PERANAN APMM

- ▶ Menguatkuasa Undang-undang & Ketenteraman Serta Koordinasi Operasi Carilamat di dalam Zon Maritim Malaysia & Laut Lepas

PENEMUAN AUDIT NEGARA : STATUS TERKINI LAPORAN PENGAUDITAN TENTANG PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL DAN BOT

Tiada tindakan
→
Dalam tindakan
→
Selesai
→





AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA (APMM)

SKOP TAKLIMAT



1. TUJUAN
2. KRONOLOGI PENUBUHAN APMM
3. ZON MARITIM MALAYSIA
4. FUNGSI DAN TUGAS
 - a. PERANAN DAN TANGGUNGJAWAB
 - b. SAR
 - c. KUASA APMM
5. AKTA DAN PERATURAN YANG DIKUATKUASAKAN
6. STRATEGI APMM
7. ASET OPERASI APMM
8. PEMBAHAGIAN WILAYAH MARITIM MALAYSIA



KRONOLOGI PENUBUHAN APMM

- 21 Ogos 2002 – Keputusan kerajaan menubuhkan APMM, diletakkan di bawah JPM dengan YAB TPM sebagai Menteri.
- 16 Ogos 2003 – Penubuhan Tim Nukleus, pewujudan APMM.
- 1 Jul 2004 – Akta APMM (Akta 633) digazetkan.
- 15 Feb 2005 – Kuatkuasa Akta 633.
- 10 Okt 2005 – *Soft launching* APMM oleh YAB TPM.
- 30 Nov 2005 – Tim Nukleus dibubarkan. Pelancaran operasi.
- 21 Mac 2006 – Pelancaran rasmi APMM oleh YAB TPM sempena Persidangan Kedua Ketua-ketua *Coast Guard* Asia.

11/21/2016



TUJUAN

UNTUK MENERANGKAN TUGAS DAN FUNGSI
OPERASI PENGUATKUASAAN DAN CARILAMAT
MARITIM



**MENGAWAL, MELINDUNG,
MENYELAMAT**

FUNGSI & TUGAS



**MENGUATKUASA UNDANG-
UNDANG & KETENTERAMAN
SERTA KOORDINASI
OPERASI CARILAMAT**



DI DALAM

**ZON MARITIM MALAYSIA &
LAUT LEPAS**





ZON MARITIM MALAYSIA

Keluasan Perairan Malaysia

556,285 KM Persegi

561 Pulau

Penduduk

Pesisir

Pantai

60%

Panjang Pantai

4,490 KM

Panjang Sempadan Maritim Malaysia

6,200 KM

11/21/2016

6



PERANAN DAN TANGGUNGJAWAB

- MENENTUKAN ZON MARITM MALAYSIA SELAMAT DAN AMAN UNTUK PENGGUNA
- MELAKSANAKAN PENGUATKUASAAN YANG BERKESAN
- MENGURANGKAN KEHILANGAN NYAWA DAN HARTA BENDA DILAUT
- PENCEGAHAN DAN PENYEKATAN PELANUNAN
- PENCEGAHAN DAN PENYEKATAN PENGEDARAN HARAM DADAH NARKOTIK
- PENGAWALAN DAN PENCEGAHAN PENCEMARAN MARITIM DI LAUT LEPAS





SAR

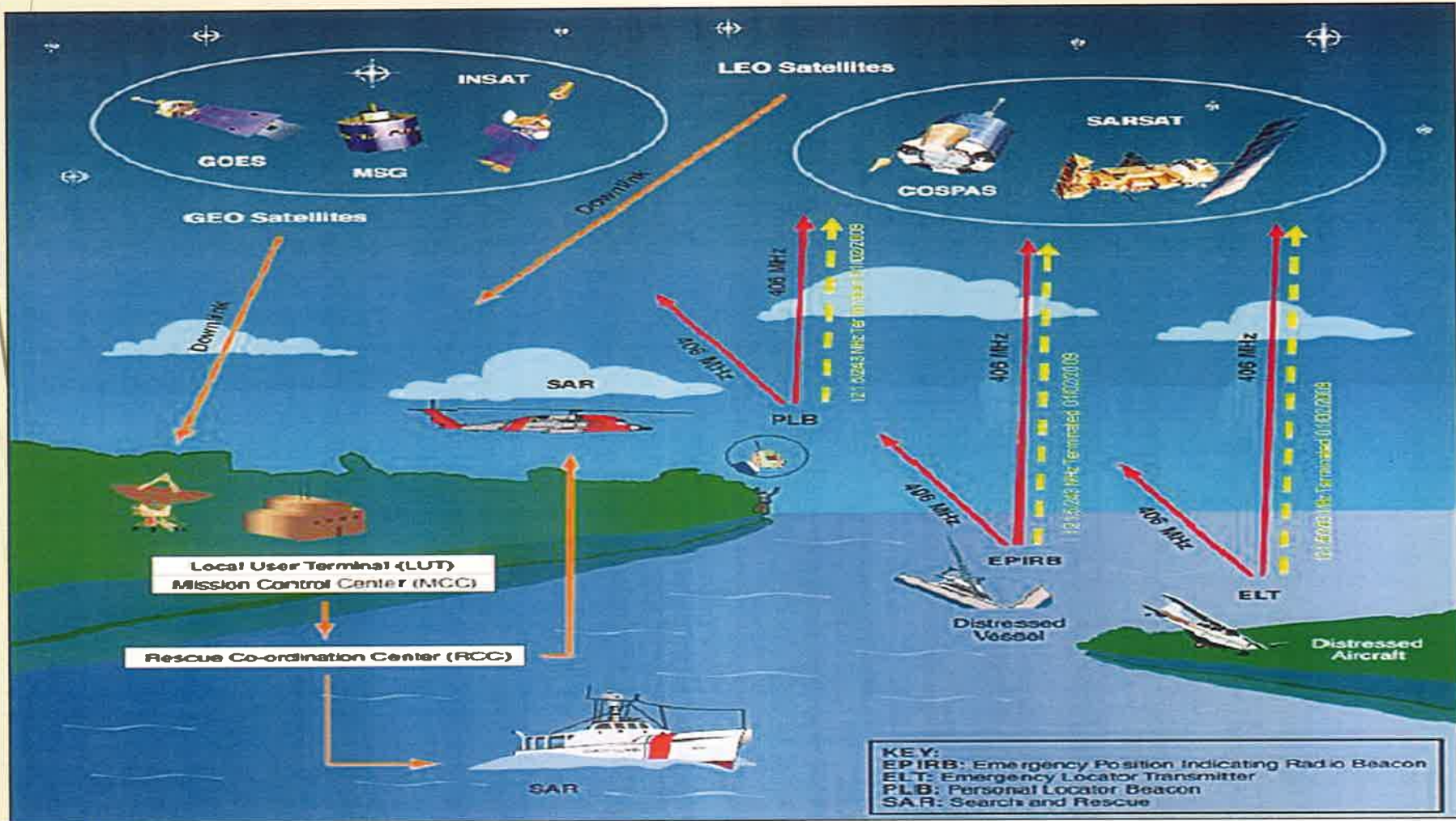
- Pelaksanaan Tugas Carilamat Maritim
- Kawasan Operasi Maritim dan Sebahagian Dari Laut Andaman





SAR

- Sistem satelit Corpas- SARSAT APMM





KUASA APMM

- **Memberhentikan**
- **Memasuki**
- **Menaiki**
- **Memeriksa**
- **Menggeledah**
 - **Mana-mana tempat, struktur, vesel atau pesawat udara**
- **Menyiasat dan**
- **Mendakwa.**





AKTA DAN PERATURAN-PERATURAN YANG DIKUATKUASAKAN

UNDANG-UNDANG DALAM NEGARA

1. **AKTA AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA 2004 (AKTA 633)**
2. **AKTA PERIKANAN 1985 (AKTA 317)**
3. **AKTA IMIGRESEN 1959/63 (AKTA 155)**
4. **AKTA POLIS 1967 (AKTA 344)**
5. **AKTA DADAH BERBAHAYA 1952 (AKTA 234)**
6. **AKTA KASTAM 1967 (AKTA 235)**
7. **ORDINAN PERKAPALAN SAUDAGAR 1952**
8. **AKTA PELANTAR BENUA 1966**
9. **AKTA PERLINDUNGAN HIDUPAN LIAR 1972 (AKTA 76)**
10. **AKTA PERKAPALAN SAUDAGAR (PENCEMARAN MINYAK) 1994 (AKTA 515)**
11. **KANUN KESEKSAAN (AKTA 574)**
12. **LIGHT DUES ACT 1953**
13. **PETROLEUM SAFETY MEASURES ACT 1984**
14. **FEDERATIONS PORT RULES 1953**
15. **BOAT RULES 1953**
16. **KANUN PROSEDUR JENAYAH (CPC)**





AKTA DAN PERATURAN-PERATURAN YANG DIKUATKUASAKAN

UNDANG-UNDANG ANTARABANGSA

1. ***UNITED NATIONS CONVENTION LAW OF THE SEA 1982***
2. ***CONTINENTAL SHELF ACT 1966***
3. ***EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE ACT 1984***





STRATEGI APMM

1. BERTINDAK PANTAS
2. MEMPERAGA KEHADIRAN
3. KESEDARAN PERSEKITARAN MARITIM
4. CEGAH RINTANG YANG NYATA
5. JANGKAUAN HADAPAN
6. KERJASAMA KOMUNITI MARITIM





JUMLAH ASET APMM MENGIKUT USIA

USIA KAPAL/BOT (Tahun)	BIL. KAPAL	BIL. BOT	BIL. KESELURUHAN
1 - 5	-	30	30
6 - 10	1	117	118
11- 20	25	16	41
21 - 30 *	8	27	35
>30 *	58	-	58
JUMLAH			282
BIL. ASET YANG DILUPUSKAN SEHINGGA NOV 2016	20	21	41
BILANGAN KESELURUHAN TERKINI	70	171	241

* : Melampaui Jangka Hayat



ASET SEMASA APMM

JENIS ASET	JUMLAH	
KAPAL	70	241
BOT	171	
PESAWAT UDARA	6 X HELIKOPTER (3 X DAUPHIN AS365 N3 3 X AGUSTA AW139) 2 X BOMBARDIER CL415 (PESAWAT AMFIBIA)	8
RADAR	9 X RADAR SEMENANJUNG 3 X RADAR SABAH 2 X RADAR MUDAH ALIH	14
JUMLAH	241 X KAPAL DAN BOT 6 X HELIKOPTER 2 X PESAWAT AMFIBIA 14 X RADAR	263



KAPAL APMM



**KELAS MARLIN
(1 BUAH; 2006)**



**KELAS TUGAU
(15 BUAH; 2001)**



**KELAS BAY
(2 BUAH; 2000)**



**KELAS MALAWALI
(4 BUAH; 2000)**



**KELAS NUSA
(5 BUAH; 1992)**



**KELAS RHU
(2 BUAH; 1990)**



KAPAL APMM



**KELAS LANGKAWI
(2 BUAH; 1987)**



**KELAS SEMILANG
(4 BUAH; 1986)**



**KELAS RAMUNIA
(7 BUAH; 1982)**



**KELAS GAGAH
(15 BUAH; 1981)**



**KELAS GEMIA
(9 BUAH; 1980)**



**KELAS SIRADAN
(15 BUAH; 1964)**



BOT APMM



KELAS PETIR
(12 BUAH; 2011)



KELAS PENGGALANG
(18 BUAH; 2011)



KELAS KILAT
(53 BUAH; 2006)



KELAS PENGGALANG
(16 BUAH; 2003)



KELAS ADAL
(5 BUAH; 2016)



KELAS PENGGALANG
(2 BUAH; 2011)



KELAS CENDERAWASIH
(3 BUAH; 2016)



KELAS BANGGI
(6 BUAH; 2016)



BOT APMM



KELAS PENGAWAL
(46 BUAH ; 1992)



KELAS HALILINTAR
(9 BUAH ; 2014)



KELAS PENYELAMAT
(6 BUAH ; 2011)



PESAWAT UDARA APMM



AS365 N3 DAUPHIN (3 BUAH; 2007)



AW 139 (3 BUAH; 2010)



BOMBARDIER CL 415MP (2 BUAH; 2009)



PEMBAHAGIAN WILAYAH MARITIM MALAYSIA

IBU PEJABAT

WILAYAH UTARA

WILAYAH SELATAN

WILAYAH TIMUR

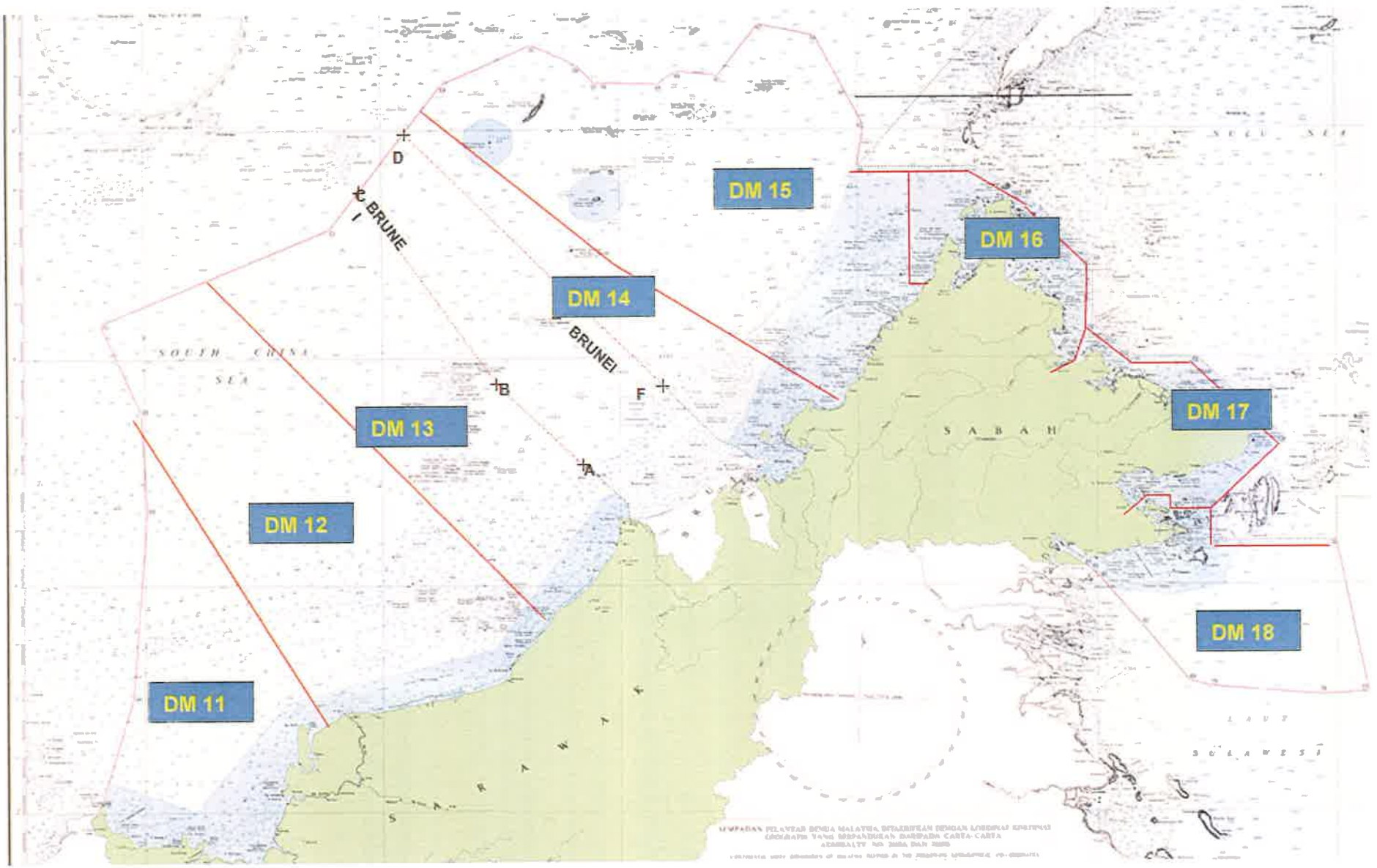
5 WILAYAH MARITIM

WILAYAH SARAWAK

WILAYAH SABAH

18 DAERAH MARITIM

10 PANGKALAN MARITIM





PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL/BOT

**PENEMUAN DAN SYOR AUDIT
TINDAKAN PEMBETULAN/MAKLUM BALAS TERKINI**



PENEMUAN AUDIT NEGARA : STATUS TERKINI LAPORAN PENGAUDITAN TENTANG PENGURUSAN PENYENGGARAAN KAPAL DAN BOT

Tiada tindakan



Dalam tindakan



Selesai



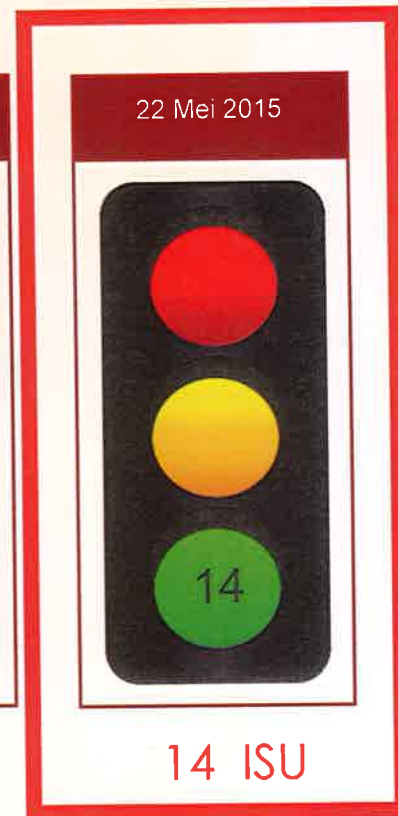
14 ISU



14 ISU



14 ISU



14 ISU



Prestasi Kewangan

Perenggan 3.5.1

PENEMUAN AUDIT

- Semakan terhadap Laporan Perbelanjaan melalui Sistem MMEA *Computerized Asset Management Portal* (MCAMP) mendapati perbelanjaan tertinggi adalah melibatkan pembaikan *make good* berjumlah RM131.05 juta (21.39%) daripada RM612.66 juta bagi tempoh tahun 2012 hingga 2014 di mana perbelanjaan ini tidak dirancang semasa kontrak ke 3 dan kontrak tambahan disediakan.
- Antara punca yang menyebabkan kos pembaikan *make good* tinggi adalah disebabkan kapal/bot terbiar sebelum diserahkan kepada APMM; rekod sejarah penyenggaraan bagi kebanyakan kapal/bot yang diterima daripada jabatan lain tidak diserahkan kepada APMM; dan peralatan dan sistem kapal/bot yang rosak dan usang kerana usia kapal/bot telah melebihi 10 tahun.



Prestasi Kewangan

Perenggan 3.5.1

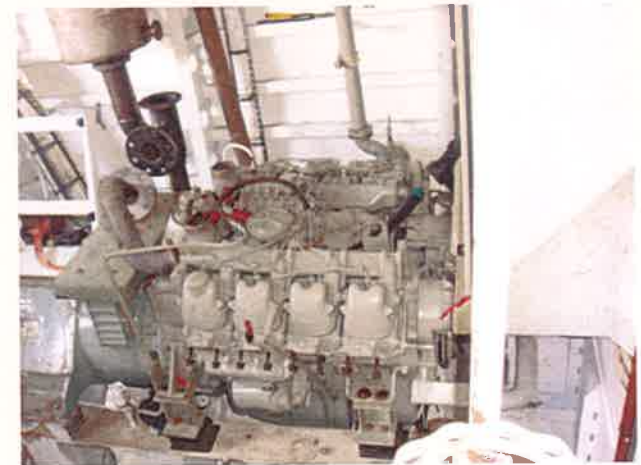
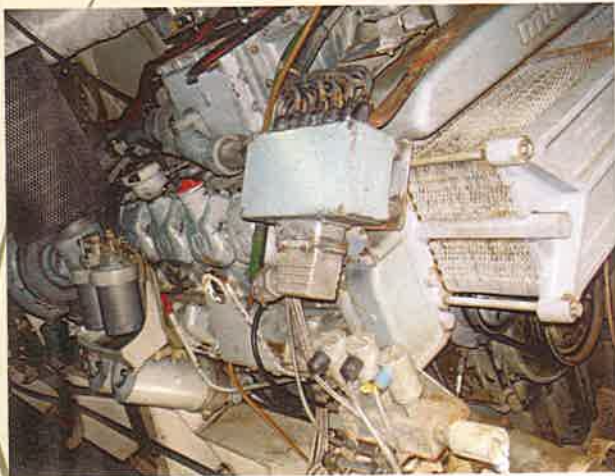
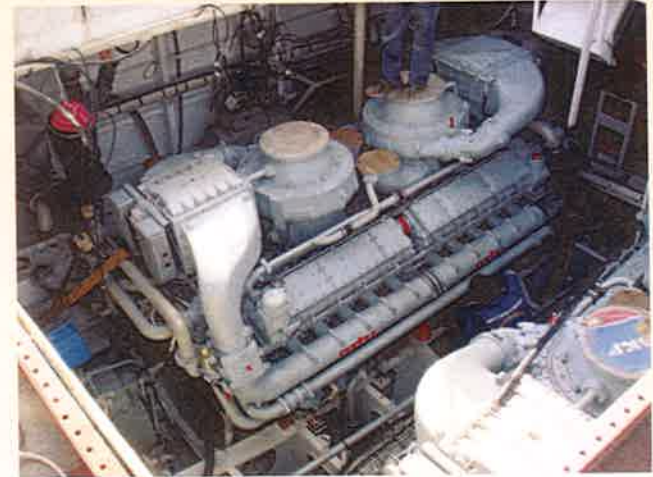
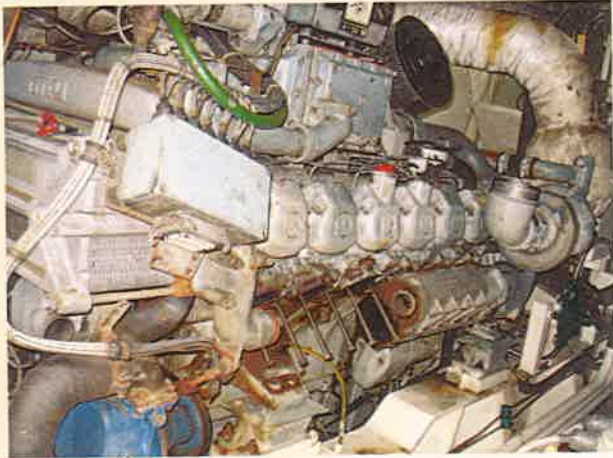
MAKLUM BALAS TERKINI

- Perancangan senggaraan kapal/ bot dibuat berdasarkan kitaran senggaraan.
- Peruntukan tambahan tidak diperolehi bagi menampung pembaikan 91 buah aset dari lain-lain agensi dan 27 buah bot perolehan baharu. Peruntukan semasa hanya dapat menampung 138 aset sedia ada.
- Diperingkat awal, peruntukan yang telah diputuskan bagi menyenggara aset dari agensi asal tidak disalurkan sepertimana diputuskan dalam mesyuarat Green Room.
- Rekod senggaraan kapal dan bot diwujudkan secara berperingkat berlandaskan rutin senggaraan yang dilaksanakan oleh APMM

**ASET YANG DITERIMA DAN MENJALANI
MAKE GOOD**



**ASET YANG DITERIMA DAN MENJALANI
MAKE GOOD**





Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

Perenggan 3.5.2.1

MSM tidak melaksanakan penambahan 6 buah pejabat sebagaimana dalam kontrak

Perenggan 3.5.2.2

MSM sepatutnya melantik 20 staf pakar tetapi tidak melaksanakannya.

Perenggan 3.5.2.3

Penyediaan Khidmat Perpustakaan Teknikal Di Pejabat APMM.

PENEMUAN AUDIT



**Pematuhan Kontrak
Penyenggaraan**

**Perenggan
3.5.2.3
Penyediaan
Perpustakaan
Teknikal**

MAKLUM BALAS TERKINI - PERPUSTAKAAN

Perpustakaan telah diwujudkan dan beroperasi di Aras 7 Ibu Pejabat APMM mulai 4 Januari 2016. Perpustakaan ini dimanfaatkan sepenuhnya untuk rujukan dan penyimpanan maklumat senggaraan.





Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

Perenggan 3.5.2.1 Penambahan 6 Buah Pejabat

MAKLUM BALAS TERKINI - PEJABAT

- Semasa ini MSM hanya mengoperasikan sebuah pejabat iaitu di Kuala Perlis
- Pihak MSM masih belum mengoperasikan 5 buah pejabat iaitu:
 - Tanjung Sedili, Johor
 - Batu Pahat, Johor
 - Tanjung Manis, Sarawak
 - Kudat, Sabah
 - Lahad Datu, Sabah



Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

Perenggan 3.5.2.2 Pertambahan 20 Staf Pakar

MAKLUM BALAS TERKINI - 20 PAKAR

- MSM masih gagal menyediakan pertambahan 20 staf pakar
- MSM menyatakan 20 pakar sedia ada dalam organisasinya. Walaubagaimanapun APMM menyatakan MSM perlu menyediakan 20 pakar selari untuk memuaskan kontrak APMM / MSM



Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

MAKLUM BALAS TERKINI - TINDAKAN SEMASA

APMM telah mengeluarkan 3 notis kemungkiran terhadap perkara Pematuhan Kontrak Penyenggaraan iaitu:

1. Surat teguran mengenai pengisian 20 orang pakar telah dimajukan kepada kontraktor melalui BHEPMM rujuk APMM.JUTRA.100-1/7/1Jld.5-(77) bertarikh 10 Ogos 2016.
2. Notis kemungkiran kontrak kegagalan menyediakan 6 buah pejabat telah dimajukan melalui surat Ruj. APMM/JUTRA/100/1/7 JLD.6-(29) bertarikh 4 Oktober 2016.
3. Notis kemungkiran kontrak mengenai pengisian 20 orang pakar telah dimajukan kepada MSM melalui APMM/JUTRA/100/1/1 Jld.6 (35) bertarikh 7 Oktober 2016



Pematuhan Kontrak Penyenggaraan

MAKLUM BALAS TERKINI - TINDAKAN SUSULAN

Sekiranya surat kemungkiran yang di keluarkan tidak diambil tindakan, langkah - langkah berikut akan diambil:

1. Penamatan kontrak sejajar dengan klausa 14 dalam kontrak bagi isu penyediaan 20 pakar
2. Membawa kepada *Dispute Resolution Committe* sejajar dengan klausa 29 dalam kontrak bagi isu penyediaan pejabat



Penyelenggaraan Tahap Organisasi

Perenggan 3.5.3.1 Latihan Pelaksanaan Penyelenggaraan Tahap 1

ISU/PENEMUAN AUDIT

Latihan Pelaksanaan Penyelenggaraan Tahap 1 bagi tempoh tahun 2012 hingga 2014, MSM telah merancang untuk mengadakan latihan sebanyak 65 kali tetapi setakat bulan Oktober 2014, hanya 19 latihan (29.23%) telah berjaya diadakan.



Penyelenggaraan Tahap Organisasi

Perenggan 3.5.3.1 Latihan Pelaksanaan Penyelenggaraan Tahap 1

MAKLUM BALAS TERKINI

Sebanyak 66 latihan tahap 1 melibatkan 22 buah kapal dan 99 buah bot (50% kapal dan bot melibatkan 956 anggota), telah dilaksanakan dari tahun 2012 sehingga Oktober 2016.



Penyelenggaraan Tahap Bantuan Luar

Perenggan 3.5.4.2

PENEMUAN AUDIT

Perancangan, Pelaksanaan Dan Pencapaian AD

- Terdapat pemilihan vendor oleh pihak APMM untuk senggaraan tahunan kapal tidak seperti yang dicadangkan oleh pihak MSM.
- Limbungan yang dipilih tidak berdaftar dengan kontraktor utama iaitu MSM



Penyelenggaraan Tahap Bantuan Luar

Perenggan 3.5.4.2

MAKLUM BALAS TERKINI

- Jawatankuasa Penganugerahan Kerja Pembaikan kapal dan bot APMM telah diwujudkan selaras dengan kontrak tambahan (no.2) yang ditandatangani pada 31 Disember 2015) bagi menilai dan memilih vendor yang layak untuk melaksanakan kerja pembaikan senggaraan tahunan.
- Tindakan tatatertib telah diambil
- Limbungan telah berdaftar sebagai vendor MSM



Kesiagaan Aset APMM

Perenggan 3.5.5

PENEMUAN AUDIT

•Kriteria penetapan kesiapsiagaan aset oleh MSM tidak selaras dengan status kesiagaan sebenar vesel.



Kesiagaan Aset APMM

Perenggan 3.5.5

MAKLUM BALAS TERKINI

- Jurang ketepatan statistik antara MSM dan APMM telah dibetulkan.
- Satu format baru telah digunakan bermula pada bulan Mac 2015 bagi menyelaraskan laporan status kerosakan kapal dan bot APMM.
- Statistik kesiagaan pada setiap hari akan disahkan oleh Timbalan Pengarah Logistik Wilayah bersama Regional Manager MSM, seterusnya akan dihantar ke Ibu Pejabat MSM Rawang sebelum dimajukan ke Ibu Pejabat APMM.



CONTOH FORMAT KRITERIA PENETAPAN KESIAPSIAGAAN ASET

Vessel Summary - 18 November 2016

REGION	WILUTA					
SHIP	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 4 / CAT 5 / ERDL / AD / DED	MOTHBALL	TOTAL (SHIP)
	1. KM GAGAH	1. KM PERWIRA	1. KM BURAU	1. KM SUGUT (ERDL)	1. KM NYIREH	12 (13)
QTY	6	1	4	1	1	
%	50.0%	8.3%	33.3%	8.3%		Ops 58.3%
						Ltd Ops 33.3%
						Non Ops 8.3%
OVERALL VESSEL OA						
	CAT 1	CAT 2	CAT 3	CAT 4 / CAT 5 / ERDL / AD / DED	MOTHBALL	TOTAL VESSEL
QTY	23	1	7	8	1	39 (42)
%	59.0%	2.6%	17.9%	20.5%		Ops 61.5%
						Ltd Ops 17.9%
						Non Ops 20.5%

Prepare By : **Mohammad Khairillah Suhaimi Bin Rusli**
Engineer
Asset Management Langkawi

Verified By :

Kdr (M) Mohd Sofian Bin Yusof
Timbalan Pengarah (Logistik)
MMEA WILUTA

Review By : **Abd Halim Othman**
Regional Manager
Asset Management Northern Region

Legend
ERDL Emergency Repair Defect List
AD Annual Docking
DED Docking & Essential Defect
OA Overall Availability



Mothball

Perenggan
3.5.6

PENEMUAN AUDIT

- Kapal/bot yang dikategorikan *mothball* perlu disegerakan pembaikannya dengan mendapatkan peruntukan kewangan bagi mengelakkan peningkatan kos pembaikan jika terbiar dalam jangka masa yang lama.



Mothball

Perenggan 3.5.6

MAKLUM BALAS TERKINI

Senarai kapal/bot yang mothball

BIL.	SENARAI KAPAL & BOT	MOTHBALL		CATATAN
		LUPUS	BAIKI	
1	KM LABAS	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
2	KM SATANG	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
3	KM MERSUJI		✓	AKAN DIBAIKI DALAM RUTIN ANNUAL DOCKING (AD) SUKU PERTAMA TAHUN 2017
4	PENINJAU 1	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
5	PENGAWAL 7,	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
6	PENGAWAL 11	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
7	PENGAWAL 12	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017



Mothball

Perenggan 3.5.6

MAKLUM BALAS TERKINI Senarai kapal/bot yang mothball

BIL.	SENARAI KAPAL & BOT	MOTHBALL		CATATAN
		LUPUS	BAIKI	
8	PENGAWAL 28	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
9	PELINDUNG 4	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
10	PENGAMAN 1	✓		AKAN DILUPUSKAN PADA SUKU PERTAMA & KEDUA 2017
11	PENGGALANG 35		✓	AKAN DIBAIKI DALAM AFLOAT REPAIR SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
12	PENGGALANG 36		✓	AKAN DIBAIKI DALAM AFLOAT REPAIR SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
13	PENGGALANG 38		✓	AKAN DIBAIKI DALAM AFLOAT REPAIR SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
14	PENGAWAL 47		✓	AKAN DIBAIKI DALAM AFLOAT REPAIR SUKU PERTAMA & KEDUA TAHUN 2017
	JUMLAH	9	5	



Pelupusan

Perenggan
3.5.7

PENEMUAN AUDIT

•Kelewatan membuat proses pelupusan kapal/bot menyebabkan APMM perlu membayar sejumlah RM0.90 juta bagi kos sewaan jeti/limbungan, bekalan tenaga elektrik dan kawalan keselamatan bagi 10 buah kapal/bot. Sebanyak 9 daripada 10 buah kapal/bot yang dilupuskan adalah kapal kayu yang diterima daripada Pasukan Gerakan Marin pada tahun 2011.



Pelupusan

Perenggan 3.5.7

MAKLUM BALAS TERKINI

•Sebanyak 41 buah vesel telah dilupuskan sejak tahun 2009.

•Diperakui wujud kelewatan dalam proses pelupusan yang mendatangkan implikasi kos simpanan di jetty yang disewa. Ini disebabkan perkara berikut:

1. Perlunya kajian *return of investment* (ROI) dalam mengoperasikan aset tersebut.
2. Dokumentasi dan tatacara pelupusan (penyerahan kepada agensi untuk dimanfaatkan. cth: Taman - Taman Laut)
4. Kelewatan dalam penyediaan/penyerahan kapal kepada agensi lain untuk dilupuskan menjadi tukun disebabkan kekurangan peruntukan agensi tersebut

•2 buah vesel yang akan dilupuskan masih dalam pegangan APMM

•APMM telah merancang melupuskan aset secara kaedah “ *barter trade* ” iaitu pertukaran barangan atau perkhidmatan yang diperlukan agensi.



Rancangan Pergerakan Dan Pelayaran Sebenar Kapal/Bot

Perenggan 3.5.8.1

PENEMUAN AUDIT

- Tindakan APMM menetapkan sasaran hari di laut bagi kapal/bot setiap tahun dengan mengambil kira faktor kesiagaan kapal/bot dan keperluan operasi di wilayah-wilayah adalah baik.
- Walaupun bagaimanapun, Sasaran yang telah ditetapkan adalah tidak mencukupi jika dibandingkan dengan keluasan zon maritim yang perlu dipantau oleh APMM.
- Tindakan APMM menggunakan kapal/bot yang sama untuk tujuan operasi dengan lebih kerap tanpa rehat bagi mencapai sasaran yang ditetapkan akan menyebabkan keupayaan kapal/bot tersebut menurun.



Rancangan Pergerakan Dan Pelayaran Sebenar Kapal/Bot

Perenggan 3.5.8.1

MAKLUM BALAS TERKINI

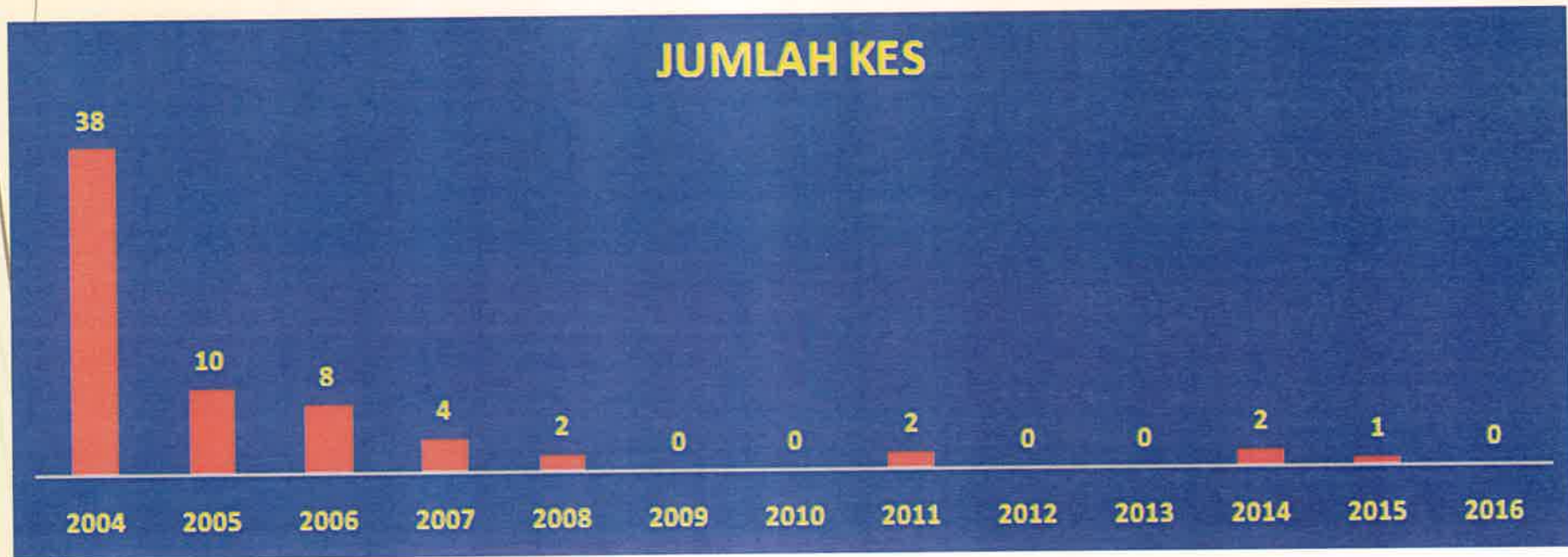
- Aset APMM sedia ada tidak mampu menampung keperluan menjalankan tugas penguatkuasaan secara efektif disebabkan aset menjangkau usia 20 tahun keatas.
- Walaupun mempunyai kekangan modal insan dan aset, APMM berjaya mengoptimumkan pengoperasian. Ini berdasarkan statistik berikut:

STATISTIK PEMERIKSAAN VESEL DAN TANGKAPAN TAHUN 2006 HINGGA 2016

■ TANGKAPAN: 8,724 ■ PEMERIKSAAN VESEL: 213,067



**STATISTIK PELANUNAN DAN ROMPAKAN DI
PERAIRAN SELAT MELAKA DARI TAHUN
2004 - 2016**



**STATISTIK HASIL DAN NILAI
KESELURUHAN TAHUN 2006 HINGGA 30
SEPT 2016**

TAHUN	LELONG IKAN	KOMPAUN	PELUPUSAN	DENDA NELAYAN ASING	JUMLAH
2006	34,254.00	99,086.00	0	3,020,000.00	3,153,340.00
2007	210,301.00	1,070,642.00	3,306,725.00	40,686,500.00	45,274,168.00
2008	166,459.00	644,694.00	13,500,089.00	46,334,000.00	60,645,242.00
2009	215,888.95	835,800.00	1,218,780.01	48,369,000.00	50,639,468.96
2010	416,041.00	1,610,300.00	3,206,073.50	44,364,000.00	49,596,414.50
2011	270,702.50	703,400.00	3,589,333.00	25,372,500.00	29,935,935.50
2012	86,755.00	195,600.00	102,900.00	9,080,000.00	9,465,255.00
2013	114,816.00	168,900.00	3,207,091.00	9,855,000.00	13,345,807.00
2014	269,170.10	204,850.00	5,494,879.22	12,531,466.00	18,500,365.32
2015	158,038.60	491,400.00	13,312,336.10	6,314,878.00	20,276,652.70
2016	155,955.90	171,600.00	151,773.00	2,403,000.00	2,882,328.90
JUMLAH KESELURUHAN	2,098,382.05	6,196,272.00	47,089,979.83	248,330,344.00	RM 303,714,977.88

JUMLAH HARTA YANG DISELAMATKAN TAHUN 2006 HINGGA 2016

TAHUN	NILAI HARTA	NILAI SELAMAT	PENCAPAIAN
2006	RM6,350,000.00	RM6,000,000.00	94.49%
2007	RM20,675,000.00	RM18,710,000.00	90.50%
2008	RM32,520,000.00	RM29,118,000.00	89.54%
2009	RM110,970,000.00	RM90,611,000.00	81.65%
2010	RM160,345,000.00	RM159,016,000.00	99.17%
2011	RM28,593,700.00	RM27,549,700.00	96.35%
2012	RM221,899,300.00	RM201,131,000.00	90.64%
2013	RM631,305.00	RM573,750.00	90.88%
2014	RM1,122,935.00	RM1,002,935.00	89.31%
2015	RM1,734,000.00	RM1,572,000.00	84.00%
2016	RM1,317,000.00	RM1,299,000.00	98.63%
JUMLAH	RM586,158,240.00	RM536,583,385.00	91.54%



Rancangan Pergerakan Dan Pelayaran Sebenar Kapal/Bot

Perenggan 3.5.8.1

MAKLUM BALAS TERKINI

- Perolehan aset baharu sedang dilaksanakan.
 1. Pembinaan 6 buah kapal NGPC dijangka diterima bermula Disember 2016 sehingga 2018.
 2. Penerimaan 2 buah kapal OPV daripada Kerajaan Jepun pada Januari 2017.
 3. Perolehan baharu 3 buah kapal OPV dalam proses rundingan harga untuk pembinaan bermula tahun 2017.
- Sehingga kini APMM mempunyai 241 kapal/bot bagi mengawal perairan Negara yang keluasan 556,285 kilometer persegi.
- Disamping itu APMM sentiasa melaksanakan program motivasi bertujuan memantapkan moral dan jati diri.
- Kerjasama diperingkat serantau dan antarabangsa dipertingkatkan.
- Pengiktirafan daripada pemimpin.

PROGRAM - PROGRAM YANG DILAKSANAKAN



Program kerohanian



Program eksplorasi



**Berbuka puasa bersama
Menteri**



**Program bersama
media**



Pemberiaan pingat

PROGRAM - PROGRAM YANG DILAKSANAKAN



**MAJLIS MOU PENYERAHAN KAPAL OPV OLEH
KERAJAAN JEPUN**



**PELAYARAN BERSAMA KDYMM
SULTAN KELANTAN DI KM MARLIN**



Jeti

**Perenggan
3.5.9**

PENEMUAN AUDIT

Kekangan jeti milik APMM bagi menempatkan vesel - vesel. Kekurangan jeti milik APMM menyebabkan:

- 1. Penambahan kos sewaan jeti.**
- 2. Keselamatan tidak terjamin.**
- 3. Penempatan vesel melebihi keluasan dan keupayaan Jeti. Kerosakkan terhadap vesel bertambah.**



Jeti

Perenggan 3.5.9

MAKLUM BALAS TERKINI

Status terkini jeti:

1. Milik APMM - 11 Buah

2. Pengkongsian bersama agensi lain - 17 Buah

3. Jeti Sewaan - 6 Buah

4. Perancangan perolehan jeti

- Miri, Sarawak
- Pekan, Pahang
- Semporna, Sabah

*under
EW 603 -*



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

PENEMUAN AUDIT

Setakat bulan Januari 2015 bilangan perjawatan yang diluluskan sebanyak 5,418 jawatan dengan 4,467 (82.45%) jawatan telah diisi.

Pada tahun ini iaitu pada akhir November 2016 seramai 233 perjawatan lagi akan dibuat pengisian. Jumlah pengisian terkini adalah sebanyak 4,822 (89.81%) berbanding jumlah perjawatan keseluruhan adalah 5,369 perjawatan.



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

PENEMUAN AUDIT

Berdasarkan surat daripada Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) Malaysia, Ruj. JPA.BPO(S)215/65/19 Jld. 2 bertarikh 31 Disember 2014 berkenaan Dasar Penempatan Secara Pentadbiran, semakan Audit mendapati masih terdapat anggota APMM yang ditempatkan secara pentadbiran bagi kapal/bot. Penempatan secara pentadbiran terpaksa dilaksanakan atas keperluan kritikal operasi. Jumlah penempatan secara pentadbiran telah berkurang daripada 1,249 semasa audit dilaksanakan kepada 247 penempatan pada masa ini.



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

MAKLUM BALAS TERKINI

Pegawai yang mempunyai kelulusan akademik teknikal diberikan keutamaan dalam melaksanakan pengisian jawatan di bahagian teknikal yang berjumlah seperti berikut:

- a. Mekanikal – 88.
- b. Elektrikal – 52.



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

MAKLUM BALAS TERKINI

1. Jumlah keperluan optimum untuk operasi adalah sebanyak 5,380 perjawatan berbanding 4,691 perjawatan sediaada. Iaitu keperluan tambahan sebanyak 14.69%. Keperluan ini adalah berdasarkan aset-aset semasa dan aset-aset yang akan diperolehi oleh APMM.

Aset-aset yang akan diperolehi oleh APMM seperti berikut:

- i. 6 Buah *New Generation Patrol Craft (NGPC)* - 27 jawatan satu kapal
- ii. 3 Buah *New Generation Patrol Vessel (NGPV)* - 70 perjawatan satu kapal
- iii. 2 Buah Kapal diterima dari Jepun - 56 perjawatan satu kapal

Keperluan optimum operasi ini mengambil kira keperluan perjawatan aset-aset bot/kapal (sediaada dan baharu), perjawatan perjawatan Wilayah Maritim/Daerah Maritim/Pangkalan Maritim, Pos maritim dan Stesen Udara.



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

MAKLUM BALAS TERKINI

2. Keupayaan AMSAS untuk melatih anggota baharu dalam setahun adalah berjumlah 400 pegawai dalam satu-satu masa dalam setahun. Pengambilan pegawai baharu adalah berdasarkan kekosongan perjawatan di gred lantikan.

3. Purata tahunan anggota pencen dan berhenti (Skim T) dalam tempoh 3 tahun terkini (2014-2016) seperti berikut:

- i. Pencen ialah 15 orang; dan
- ii Berhenti/Letak Jawatan ialah 11 orang.



Struktur Organisasi APMM

Perenggan 3.5.10

MAKLUM BALAS TERKINI

4. Kepatuhan pengisian kekosongan

APMM sentiasa melaksanakan pengisian pada setiap tahun berdasarkan kekosongan di gred-gred lantikan bermula tahun 2007 sehingga 2016. Jumlah pengambilan yang telah dan akan dilaksanakan adalah 3,125 pegawai. Pecahan pegawai seperti berikut:

- i. Laskar Kelas II (M) = 2,434 pegawai (2007- 2016)
- ii. Bintara Muda (M) = 23 pegawai (2016)
- iii. Leftenan Muda (M) = 419 pegawai (2007 - 2016)
- iv. Leftenan (M) = 249 pegawai (2007 - 249)

Sehingga November 2016, bilangan perjawatan terkini yang diluluskan adalah berjumlah 5,369 perjawatan dengan 4,589 (85.47%) perjawatan telah diisi.

Mengambil kira pengisian terkini termasuk pengambilan 2016 berjumlah 233 pegawai, jumlah pengisian terkini adalah 4,822 (89.8%).

AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA



Sekian terima kasih.