



KENYATAAN INTERIM
PENYIASATAN KESELAMATAN UNTUK MH370 (9M-MRO)

.....

The Malaysian
ICAO Annex 13
Safety
Investigation
Team for MH370

1. Penyata Interim¹ ini disediakan seperti yang termaktub di bawah Bab 6, perenggan 6 kepada Lampiran 13 Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO)² bagi memberi maklumat mengenai kemajuan siasatan terhadap kehilangan Penerbangan Malaysia Airlines (MAS) MH370, sebuah pesawat Boeing 777-200ER dengan pendaftaran 9M-MRO sementara menunggu Laporan Akhir disiapkan seperti yang dikehendaki di bawah Lampiran 13 ICAO. Laporan akhir akan disiapkan sekiranya bangkai pesawat dijumpai atau sekiranya misi pencarian pesawat berkenaan ditamatkan, yang mana lebih awal.
2. Penerbangan yang dijadualkan ke Beijing membawa bersama sejumlah 239 orang (227 penumpang dan 12 anak kapal) di atas kapal, berlepas daripada Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada 1642 UTC pada 7 Mac 2014 [0042 MYT pada 8 Mac 2014]. Kurang daripada 40 minit selepas berlepas, perhubungan radar dengan pesawat tersebut terputus selepas melalui titik laluan (*waypoint*)³ IGARI.
3. Sebagai sebuah Negara Pejanji ICAO dan mengikut Lampiran 13 kepada Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO), mengenai Kemalangan

¹ Jika laporan tidak boleh dikeluarkan kepada umum dalam tempoh dua belas bulan, Negera yang menjalankan penyiasatan hendaklah membuat suatu penyata interim awam pada setiap ulang tahun kejadian, yang memperincikan kemajuan siasatan dan sebarang isu-isu keselamatan yang dibangkitkan.

² ICAO - Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, sebuah agensi khusus Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu yang bertanggungjawab menyelaras dan mengawal selia perjalanan udara antarabangsa. Konvensyen menetapkan peraturan ruang udara, pendaftaran pesawat dan keselamatan, dan butiran hak penandatanganan berhubung dengan perjalanan udara. Hari ini, terdapat 191 Negara Pejanji dalam ICAO.

³ Titik laluan (*waypoint*) - lokasi geografi yang digunakan untuk menentukan laluan navigasi kawasan atau laluan penerbangan pesawat menggunakan navigasi kawasan. Titik laluan dikenal pasti sebagai sama ada: *Fly-by waypoint* - memerlukan penggunaan jangkaan untuk mengelakkan pesawat terlajak daripada segmen penerbangan yang akan datang; atau *Fly-over waypoint* - titik laluan yang menghalang sebarang pusingan sehingga titik laluan yang dilalui dan diikuti oleh manuver pintasan segmen penerbangan seterusnya

Pesawat dan Penyiasatan Insiden dan di bawah Peraturan 126 (1)⁴, Peraturan-Peraturan Penerbangan Awam Malaysia (MCAR) 1996, pada 25 April 2014, Malaysia telah menubuhkan pasukan penyiasatan bebas antarabangsa berhubung kemalangan udara yang dikenali sebagai '*The Malaysia ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370*' ("Pasukan Penyiasatan") untuk menyiasat kehilangan pesawat MH370. Pasukan ini diketuai oleh seorang Ketua Inspektor, terdiri daripada 19 penyiasat Malaysia dan tujuh Wakil Bertauliah daripada tujuh pihak berkuasa penyiasatan keselamatan antarabangsa⁵ daripada tujuh buah negara.

4. Pada 08 Mac 2015, Penyata Interim yang pertama dan maklumat faktual mengenai Siasatan Keselamatan MH370 telah dikeluarkan⁶ kepada masyarakat umum pada ulang tahun pertama kehilangan MH370.
5. Sehingga kini, tiada sebarang penemuan bangkai mahupun serpihan pesawat MH370 ditemukan meskipun misi pencarian masih berterusan di Selatan Lautan Hindi. Walau bagaimanapun, sebuah flaperon telah ditemui di Pulau Réunion pada 29 Julai 2015 dan telah disahkan milik sebahagian daripada pesawat MH370.
6. Pada masa ini, pasukan penyiasatan sedang memuktamadkan analisis, dapatan/kesimpulan dan cadangan keselamatan kepada lapan bidang perkara yang berkaitan dengan kehilangan pesawat MH370 berdasarkan kepada

⁴ Bagi maksud menjalankan penyiasatan dalam hal keadaan dan sebab kemalangan kepada Peraturan-Peraturan yang terpakai, Menteri hendaklah melantik penyiasat kepada kemalangan udara, salah seorang daripadanya hendaklah dilantik oleh beliau sebagai Ketua Inspektor Kemalangan Udara

⁵ Tujuh Organisasi Kemalangan Udara dan Penyiasatan Insiden:

- Biro Keselamatan Pengangkutan Australia (ATSB) Australia
- Cawangan Siasatan Kemalangan Udara (AAIB) United Kingdom
- Biro Siasatan Kemalangan Udara (AAIB) Singapura
- Biro d'Enquêtes et d'Analyse pour la civile Sécurité de l'Aviation (BEA) Perancis
- Pentadbiran Penerbangan Awam China (CAAC)
- Lembaga Keselamatan Pengangkutan Kebangsaan (NTSB) Amerika Syarikat
- Jawatankuasa Keselamatan Pengangkutan Nasional (NTSC) Indonesia

⁶ Penyata Interim pertama dan Maklumat Fakta masih boleh didapati di laman web Siasatan Keselamatan MH370 Kementerian Pengangkutan (MOT) Malaysia dan Kementerian Komunikasi dan Multimedia (KKMM):

- <http://mh370.mot.gov.my>
- <http://www.mh370.gov.my>

maklumat sedia ada. Sebarang maklumat baru yang mungkin diperolehi sebelum Laporan Akhir dimuktamadkan mungkin akan mengubah analisis, dapatan/kesimpulan dan cadangan keselamatan tersebut.

7. Lapan bidang perkara yang sedang dianalisa oleh pasukan ini adalah seperti berikut:
 - a) Lencongan dari laluan Rancangan Penerbangan yang difailkan;
 - b) Operasi Perkhidmatan Trafik Udara;
 - c) Profil anak-anak kapal;
 - d) Kelayakan Terbang & Penyelenggaraan dan Sistem Pesawat;
 - e) Komunikasi Satelit;
 - f) Maklumat serpihan dan impak (berikutan pemulihan dan pengesahan flaperon daripada pesawat);
 - g) Organisasi dan Pengurusan Maklumat Jabatan Penerbangan Awam Malaysia (DCA) dan MAS; dan
 - h) Konsainan kargo.

The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370

8 Mac 2016