



KENYATAAN INTERIM

PENYIASATAN KESELAMATAN UNTUK MH370 (9M-MRO)

.....

The Malaysian
ICAO Annex 13
Safety
Investigation
Team for MH370

1. Penyata Interim¹ ini disediakan di bawah Bab 6, perenggan 6 kepada Lampiran 13 Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO)² bagi memberi maklumat mengenai kemajuan siasatan terhadap Malaysia Airlines (MAS) Penerbangan MH370, sebuah pesawat Boeing 777-200ER, dengan nombor pendaftaran 9M-MRO. Penerbangan yang dijadualkan ke Beijing membawa bersama sejumlah 239 orang (227 penumpang dan 12 anak kapal) di atas kapal, berlepas Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada 1642 UTC pada 7 Mac 2014 [0042 MYT pada 8 Mac 2014]. Kurang daripada 40 minit selepas berlepas, Pengawal Trafik Udara terputus hubungan dengan radar pesawat selepas melalui titik laluan IGARI.
2. Sebagai sebuah Negara Pejanji ICAO dan mengikut Bab 5, perenggan 5.3³ Lampiran 13 kepada Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa mengenai Kemalangan Pesawat dan Penyiasatan Insiden, Malaysia, sebagai Negara Pendaftaran bertanggungjawab untuk menyiasat keadaan kemalangan dan kejadian yang serius.
3. Menteri Pengangkutan Malaysia menubuhkan pasukan penyiasatan keselamatan bebas di bawah Peraturan 126 (1)⁴, Peraturan-Peraturan Penerbangan Awam Malaysia (MCAR) 1996 yang dikenali sebagai '*The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370*' untuk menjalankan penyiasatan ke atas kehilangan Penerbangan MH370. Pasukan Siasatan 19 anggota yang diketuai oleh seorang Ketua Inspektor / Penyiasat yang bertanggungjawab ini terdiri daripada tiga Jawatankuasa, iaitu Operasi, Kelayakan Terbang dan Faktor Manusia/Perubatan, masing-masing diketuai oleh seorang Pengerusi. Turut menyertai Pasukan ini adalah Wakil Bertauliah (*Accredited Representatives*) dari tujuh⁵ organisasi Kemalangan Udara dan Penyiasatan Insiden antarabangsa.

¹ Jika laporan akhir 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 Apabila lokasi kemalangan atau kejadian yang serius tidak dapat dikenalpasti sebagai berada di dalam wilayah mana-mana Negera, Negera Pendaftaran hendaklah memulakan dan menjalankan apa-apa penyiasatan yang perlu daripada kemalangan atau insiden serius. Walau bagaimanapun, ia boleh mewakili keseluruhan atau mana-mana bahagian siasatan itu kepada Negeai lain dengan perkiraan dan persetujuan bersama.

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'Analisis 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

4. Objektif utama penyiasatan kemalangan atau kejadian adalah bagi tujuan pencegahan kemalangan atau kejadian masa depan. Aktiviti penyiasatan ini bukan bertujuan untuk mencari kesalahan atau sebarang liabiliti, seperti yang dinyatakan dalam perenggan 3.1 Lampiran 13.
5. Penyata Interim ini dikeluarkan bagi memberi perkembangan siasatan sehingga 7 Mac 2015 dan adalah berdasarkan kepada maklumat yang dikumpulkan mengikut perenggan 1.1-1.19 dalam Lampiran 13. Butir-butir maklumat fakta ini boleh didapati di laman web Kementerian Pengangkutan : www.mot.gov.my.
6. Pasukan Penyiasatan telah mengumpul maklumat fakta MH370 (9M-MRO) termasuk, antara lain, seperti berikut: -
 - 6.1 Rakaman Kawalan Trafik Udara (ATC) dalam bentuk radio dan pita rakaman radar serta transkrip komunikasi radiotelephony antara pesawat dan Pengawal Trafik Udara dan antara Pengawal Trafik Udara Pusat ATC iaitu Ho Chi Minh dan Singapura; dan antara Pengawal Trafik Udara dan Pusat Operasi MAS di KLIA;
 - 6.2 Mengambil kira dan menyemak rekod penyelenggaraan pesawat, termasuk memeriksa pakej penyelenggaraan, log teknikal, arahan kelayakan terbang, pengubahsuaian dan pembaikan, laporan kejadian mandatori, laporan kira-kira, jadual penyelenggaraan, pensijilan kelayakan terbang dan dokumen yang berkaitan;
 - 6.3 Melaksanakan sesi simulator untuk membina semula profil penerbangan pesawat dan operasi sistem;
 - 6.4 Menemuramah lebih daripada 120 kakitangan Jabatan Penerbangan Awam (DCA), MAS, dan seterusnya kaum keluarga anak-anak kapal, refueler, katerer penerbangan, pembersih pesawat, pengendali kargo dan loaders, barang-penghantar, pembekal dan penerima barang;
 - 6.5 Mengadakan lawatan dan memeriksa pengendali kargo, barang-penghantar dan penerima barang bateri ion litium dan buah manggis, di dalam (Subang, Pulau Pinang dan Muar) dan luar negara (Beijing dan Tianjin di China) untuk pengumpulan data dan temu bual; dan
 - 6.6 Melawat Pusat Kawalan Trafik Udara Kuala Lumpur, Subang dan Pejabat Perkhidmatan Trafik Udara, KLIA, Nav Udara Indonesia, Medan (Indonesia), Perkhidmatan Syarikat Trafik Udara Rantau Selatan, Bandar Raya Ho Chi Minh (Vietnam), DCA, Bangkok (Thailand), dan Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Singapura (Singapura) untuk pengumpulan data dan temu bual.
7. Dalam hal ini, Pasukan Siasatan menekankan bahawa maklumat yang berdasarkan fakta yang telah dikumpulkan setakat ini dan yang dimuatnaik ke laman web Kementerian Pengangkutan adalah bersifat sementara dan maklumat baru yang mungkin boleh didapati boleh mengubah maklumat ini sebelum penerbitan Laporan Akhir. Pasukan Siasatan ingin menjelaskan bahawa maklumat yang dikumpulkan

mengandungi fakta-fakta yang telah ditentukan sehingga tarikh semasa sahaja dan bahawa maklumat yang boleh didapati pada masa ini semata-mata untuk memberi maklumat kepada industri penerbangan dan orang ramai akan keadaan semasa kemalangan MH370 dan hendaklah dianggap sebagai sementara dan tertakluk kepada sebarang perubahan atau pembetulan apabila bukti tambahan diperolehi.

8. Pasukan Siasatan kini sedang menjalankan analisis maklumat fakta dan mempertimbangkan perkara-perkara berikut:
 - 8.1 Kelayakan Terbang & Penyelenggaraan dan Sistem Pesawat;
 - 8.2 Operasi ATC dari 1719 hingga 2232 UTC pada 7 Mac 2014 [0119 hingga 0632 MYT pada 8 Mac 2014];
 - 8.3 Konsainan Kargo;
 - 8.4 Profil anak-anak kapal;
 - 8.5 Lencongan dari laluan Rancangan Penerbangan yang difailkan;
 - 8.6 Organisasi dan Pengurusan Maklumat DCA dan MAS; dan
 - 8.7 Komunikasi Satelit (SATCOM)
9. Bersama-sama dengan aktiviti siasatan ini, Pasukan Penyiasat juga telah menyediakan Piawaian Prosedur Operasi (SOP) dan Senarai Semak untuk siasatan mengikut Doc. 9756 AN965 sebagai persediaan untuk pemulihan pesawat, sekiranya pesawat berkenaan ditemui oleh pasukan pencarian.
10. Pada masa-masa yang akan datang, Pasukan Penyiasat perlu menganalisa untuk membuat kesimpulan dan cadangan keselamatan berdasarkan maklumat fakta yang telah dikumpulkan. Sebagai tambahan kepada analisis dan fasa kesimpulan daripada penyiasatan itu, langkah-langkah yang diambil juga termasuk pengesahan lanjut maklumat fakta mengenai kemunculan bukti baru.
11. Pasukan Penyiasat menjangkakan bahawa maklumat fakta lanjut boleh didapati dari bangkai pesawat dan perakam penerbangan jika pesawat itu ditemui.

Dikeluarkan oleh:

The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370

Mac 8, 2015