



第二次中期声明

MH370(9M-MRO)安全调查

1. 由于根据国际民航组织附件13所规定的最终报告尚未完成，现根据国际民航组织¹附件13第六章段落6的规定准备第二次中期声明²，以提供有关对马来西亚航空公司（MAS）执飞的MH370航班，一架波音777-200ER型飞机，注册编号9M-MRO，因失联所进行的调查的进展信息。一旦确定飞机残骸位置或者残骸的搜寻终结，以较早者为准，就将完成最终报告。
2. 该飞往北京的国际客运航班，机上总计载有239人（包括227名乘客和12名机组人员），于世界标准时间2014年3月7日下午16时42分[马来西亚当地时间2014年3月8日凌晨00时42分]从吉隆坡国际机场起飞。起飞后不到40分钟，在通过IGARI导航点³后，空中交通管制失去了与飞机的雷达联系。
3. 作为国际民航组织的缔约国，根据国际民航公约附件13“航空器事故和事故征候调查”的规定，以及马来西亚民用航空法1996第126条第1款⁴的规定，马来西亚于2014年4月25日成立了独立的国际航空事故调查组，即“马来西亚MH370国际民用航空组织附件13安全调查组”（简称“调查组”），对MH370航班的失踪进行调查。调查小组由调查负责人牵头，共有19名马来西亚成员和来自七个国家的七个安全调查机构⁵委任的7名代表构成。
4. 2015年3月8日，关于MH370安全调查的第一次中期声明及事实信息在MH370失踪一周年之际公之于众⁶。

¹ 国际民航组织，简称ICAO，系联合国的专门机构，负责协调和管理国际航空运输。公约对空域、航空器注册和安全设置了规则，并对于航空运输有关的签署国的权利作了详细说明。目前国际民航组织有191个缔约国。

² 如果报告不能在12个月内公之于众，负责调查的国家应在事故发生后的每一周年公布一份中期声明，详述调查及任何涉及的安全问题的进展。

³ 导航点，一个特定的地理位置，用于定义区域导航航路或者一架飞机所采用的区域导航飞行路线。导航点的类型有旁切航路点，旁切航路点规定使用预期转向以避免越过下一航段的预定地点；或者飞越航路点，飞越航路点禁止任何转向直到飞越该航路点，并应有下一航段的拦截机动。

⁴ 对于本规定适用的情形，为进行任何事故情况和原因的调查的目的，交通部长应任命相关人员作为航空事故的调查人员，交通部长应任命其中的一位作为航空事故的总督察。

⁵ 航空器事故和事故征候调查组织为：

- 澳大利亚 澳大利亚交通安全局
- 中国 中国民用航空局
- 法国 航空事故调查局
- 印度尼西亚 国家运输安全委员会
- 新加坡 航空事故调查局
- 英国 航空事故调查局，以及
- 美国 国家运输安全委员会

⁶ 第一次中期声明及事实信息仍可以在马来西亚交通部和马来西亚通信与多媒体委员会的MH370安全调查网站上下载，网址如下：

<http://mh370.mot.gov.my>;

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

（注：中文版乃根据英文原版所翻译。在内容出现中英版本不一致的情况下，一切资讯以英文原版为根据）



-
5. 时至今日，尽管在南印度洋的搜寻仍在继续，但仍未发现MH370的残骸。但在2015年7月29日于法属留尼旺岛发现的襟副翼已经被确定为属于MH370飞机的一部分。
 6. 在现阶段，调查组将根据现有信息继续调查工作，以完成与航班MH370失踪相关的8个有关方面的分析、调查结果/结论以及航空安全建议。在完成最终报告之前，可能会取得新的信息，而这些新的信息可能会改变这些分析、调查结果/结论以及航空安全建议。
 7. 调查组正在研究以下8个方面：
 - a) 从申请的飞机计划航线偏离；
 - b) 空中交通服务操作；
 - c) 机组成员情况；
 - d) 航空器系统的适航性及维护保养；
 - e) 卫星通讯；
 - f) 残骸及影响信息（在打捞和确定襟副翼来自飞机之后）；
 - g) 马来西亚民航局组织、马来西亚以及马航的组织管理信息；以及
 - h) 飞机托运货物。

马来西亚MH370国际民航组织附件13安全调查组
2016年3月8日

（注：中文版乃根据英文原版所翻译。在内容出现中英版本不一致的情况下，一切资讯以英文原版为根据）