



**KENYATAAN INTERIM KE-4
PENYIASATAN KESELAMATAN UNTUK MH370
(9M-MRO)**

The Malaysian ICAO
Annex 13 Safety
Investigation Team
for MH370

1. Kenyataan Interim ke-4 ini¹ telah disediakan di bawah Bab 6, perenggan 6 Aneks 13 kepada Konvensyen Penerbangan Awam Antarabangsa, *Penyiasatan Kemalangan dan Insiden Pesawat Udara* (ICAO² Aneks 13), untuk memberi maklumat mengenai kemajuan penyiasatan terhadap kehilangan Penerbangan Malaysia Airlines (MAS) MH370, sebuah pesawat udara Boeing 777-200ER, dengan pendaftaran 9M-MRO sementara menunggu Laporan Keselamatan disiapkan seperti yang dikehendaki di bawah Aneks 13 ICAO.
2. Penerbangan penumpang berjadual antarabangsa ke Beijing itu, yang membawa sejumlah 239 orang (227 penumpang dan 12 anak kapal), berlepas dari Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) pada 1642 UTC pada 07 Mac 2017 [0042 MYT pada 08 Mac 2014]. Kurang daripada 40 minit selepas berlepas, komunikasi dengan pesawat udara itu terputus selepas melepasi titik laluan (*waypoint*)³ IGARI.
3. Sebagai suatu Negara Pejanji ICAO dan mengikut Aneks 13 ICAO dan di bawah Peraturan 126(1)⁴ Peraturan-Peraturan Penerbangan Awam Malaysia 1996

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

² ICAO – Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, suatu 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 ditetapkan yang digunakan untuk menentukan laluan navigasi kawasan atau laluan penerbangan pesawat yang menggunakan navigasi kawasan. Titik laluan dikenali pasti sebagai sama ada:

Titik laluan *Fly-by* – Titik laluan yang menghendaki jangkauan pusingan untuk membolehkan pintasan menyimpang segmen seterusnya dalam laluan atau aturcara, atau

Titik laluan *Fly-over* – Titik laluan di mana pusingan dimulakan untuk memasuki segmen laluan atau tatacara seterusnya.

⁴ Bagi maksud menjalankan penyiasatan mengenai hal keadaan dan punca sebarang kemalangan yang kepadanya Peraturan-Peraturan ini terpakai, Menteri hendaklah melantik Penyiasat Kemalangan Udara, salah seorang daripadanya yang hendaklah dilantik oleh beliau sebagai Ketua Penyiasat Kemalangan Udara.

(MCAR), pada 25 April 2014, Malaysia telah menubuhkan suatu Pasukan Penyiasatan Kemalangan Udara antarabangsa bebas, yang dikenali sebagai 'The Malaysian ICAO Annex 13 Safety Investigation Team for MH370' ("Pasukan Penyiasatan") untuk menyiasat kehilangan penerbangan MH370. Pasukan Penyiasatan tersebut, yang diketuai oleh Ketua Penyiasat, terdiri daripada 19 penyiasat Malaysia dan 7 Wakil Bertauliah daripada 7 pihak berkuasa penyiasatan keselamatan⁵ dari 7 negara.

4. Pada 08 Mac 2015, Kenyataan Interim pertama dan Maklumat Faktual mengenai Penyiasatan Keselamatan MH370 telah dikeluarkan⁶ kepada masyarakat umum pada ulang tahun pertama kehilangan MH370. Kenyataan Interim selanjutnya telah dikeluarkan pada 08 Mac 2016 dan 08 Mac 2017.
5. Serpihan pesawat udara yang berkemungkinan berasal daripada MH370 masih lagi dijumpai di sekitar pantai tenggara benua Afrika dan kepulauan berdekatan. Ringkasan dikemaskini serpihan yang dijumpai telah diterbitkan pada 30 April 2017 bersama dengan laporan pemeriksaan serpihan. Dokumen-dokumen ini terdapat di laman web Kementerian Pengangkutan (MOT) Malaysia dan Kementerian Komunikasi dan Multimedia Malaysia (KKMM) (pautan pada laman web tersebut dikemukakan dalam nota kaki 6 di bawah).
6. Pada masa penulisan Kenyataan ini, seperti yang dilaporkan dalam Kenyataan Interim yang dikeluarkan pada 2017, hanya tiga butiran serpihan telah disahkan

⁵ Organisasi Penyiasatan Kemalangan dan Insiden Udara:

- Biro Keselamatan Pengangkutan Australia (ATSB) Australia,
- Pentadbiran Penerbangan Awam China (CAAC),
- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité d l'aviation civile (BEA) Perancis,
- Jawatankuasa Keselamatan Pengangkutan Nasional (NTSC) Indonesia,
- Biro Siasatan Keselamatan Pengangkutan (TSIB) Singapura (dahulunya Biro Siasatan Kemalangan Udara [AAIB]),
- Cawangan Siasatan Kemalangan Udara (AAIB) United Kingdom, dan
- Lembaga Keselamatan Pengangkutan Kebangsaan (NTSB) Amerika Syarikat.

⁶ Terbitan terdahulu terdapat di laman web Kementerian Pengangkutan (MOT) Malaysia dan Kementerian Komunikasi dan Multimedia Malaysia (KKMM):

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

sebagai berasal daripada MH370, iaitu, flaperon kanan, sebahagian daripada *outboard flap* belah kanan dan sebahagian daripada *outboard flap* belah kiri. Beberapa serpihan lain ditentusahkan sebagai hampir pasti berasal daripada MH370 termasuk beberapa item dalaman kabin. Terdapat aktiviti berterusan untuk mendapatkan semula dan memeriksa sebarang serpihan baru yang dijumpai.

7. Aktiviti pencarian rasmi yang dikoordinasikan oleh Biro Keselamatan Pengangkutan Australia (ATSB) telah digantung pada 17 Januari 2017. Pada 03 Oktober 2017, ATSB telah menerbitkan suatu laporan yang memperincikan sejarah pencarian dan membuat kesimpulan dan syor berhubung dengan aktiviti pencarian. Laporan pencarian ATSB itu adalah berasingan dan berbeza daripada Laporan Keselamatan yang dikehendaki di bawah Aneks 13 ICAO.
8. Sehingga kini, bangkai utama MH370 masih belum ditemui. Pada 10 Januari 2018, Kerajaan Malaysia telah menandatangani suatu perjanjian dengan Ocean Infinity untuk menjalankan pencarian bawah permukaan laut selama 90 hari dalam kawasan yang dianggap paling berkemungkinan terletaknya bangkai pesawat udara itu.
9. Terbitan laporan penyiasatan terperinci, iaitu Laporan Keselamatan, berdasarkan maklumat sedia ada pada masa ini telah digantung sementara menunggu hasil usaha pencarian terkini, kerana sebarang bukti baru yang dijumpai mungkin mempunyai kesan besar ke atas penyiasatan. Dalam hal pesawat udara itu ditemui, Pasukan Penyiasatan akan melakukan penyiasatan lanjut. Jika pesawat udara itu tidak ditemui dan keputusan diambil untuk menghentikan pencarian, Pasukan Penyiasatan akan menyambung semula persiapan laporan dan mengeluarkannya dalam bulan-bulan yang akan datang.