

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN**

**DEWAN RAKYAT, MALAYSIA**

**DARIPADA : Y.B. DATO' HAJI MAHFUZ BIN OMAR  
(POKOK SENJA)**

**PERTANYAAN : LISAN**

**TARIKH : 23.05.2016**

**Y.B. DATO' HAJI MAHFUZ BIN OMAR [ POKOK SENJA ]** minta **MENTERI KEWANGAN** menyatakan secara terperinci mengenai perancangan penutupan 1MDB terutamanya dari segi pemindahan aset, bebanan hutang Dan lain2 Serta isu menangani posibiliti 1MDB gagal utk membayar hutang sedia ada yg boleh menjejaskan kerajaan Dan 1MDB kerana "cross default" bagi hutang sedia ada yg lain juga boleh menejejaskan kondisi ekonomi terutama matawang negara.

**JAWAPAN**

Tuan Yang Dipertua,

Kementerian Kewangan melalui siaran media di laman web rasminya pada 4 Mei 2016 telah mengumumkan bahawa Menteri

Tuan Yang Dipertua,

Seperti mana umum sedia maklum, pada masa ini terdapat pertikaian di antara pihak 1MDB dan IPIC. Justeru itu, pihak 1MDB sedang mengkaji dan akan mengambil segala langkah yang perlu untuk membuktikan bahawa pihak IPIC dan Aabar Investments PJS bertanggungjawab ke atas dana yang telah dibayar oleh 1MDB kepada Aabar BVI berjumlah USD3.5 bilion. Oleh hal yang demikian, adalah masih terlalu awal untuk merumuskan bahawa terdapat penipuan dalam transaksi/urusan berkaitan 1MDB dan IPIC.

Untuk makluman Dewan yang mulia ini, berikutan pertikaian di antara 1MDB dan IPIC, 1MDB mahupun anak syarikatnya, 1MDB Energy (Langat) Limited (“Bon Langat”) dan 1MDB Energy Limited (“Bon Energy”) masih belum membuat pembayaran faedah bon dan kini berada di dalam situasi ingkar (*default*, dengan izin) mengikut terma-terma Bon Langat dan Bon Energy. Justeru itu, pihak IPIC telah menjelaskan pembayaran faedah bon-bon tersebut di bawah peruntukan Jaminan IPIC.

Tuan Yang Dipertua,

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN  
DEWAN RAKYAT**

**PERTANYAAN : BAGI JAWAB LISAN**

**DARIPADA : TUAN MANIVANAN GOWIN  
[ KAPAR ]**

**TARIKH : 23 MEI 2016 (ISNIN)**

**SOALAN : 116**

**Tuan Manivanan Gowin [ Kapar ] meminta Menteri Pengangkutan menyatakan:**

- (a) secara terperinci Prosedur Operasi Standard (SOP) yang digunakan oleh Jabatan Penerbangan Awam (DCA) dari terputusnya hubungan dengan menara kawalan udara (ATC) sehingga Amaran Mencari dan Menyelamat dikeluarkan?
- (b) mengapa wujudnya kelewatan selama 3 jam untuk Mencari dan Menyelamat Helikopter AS350, di mana helikopter tersebut terputus hubungan dengan menara kawalan udara (ATC) pada 4.28 petang dan Amaran Mencari dan Menyelamat hanya dikeluarkan pada jam 7.26 petang. Adakah ini megikut SOP yang sedia ada?

## JAWAPAN

Tuan Yang di- Pertua,

- (a) Untuk makluman Yang Berhormat, perkhidmatan kawalan trafik udara adalah dilaksanakan oleh Pegawai Kawalan Trafik Udara (ATC) yang berlesen dan terlatih serta mengikut garis panduan dan tatacara kerja sebagaimana Prosedur Operasi Standard (SOP) yang ditetapkan Jabatan Penerbangan Awam (DCA).

Pegawai ATC bertanggungjawab untuk memaklumkan kepada *watch supervisor* yang bertugas tentang sebarang kejadian yang melibatkan keselamatan pesawat.

Dalam hubungan ini, *watch supervisor* pula berperanan untuk membuat penilaian dan mengisytiharkan fasa-fasa tertentu seperti *Uncertainty Phase* diikuti *Alert Phase* dan terakhirnya *Distress Phase* mengikut jangkamasa, tempat kejadian dan keadaan tertentu yang terjadi kepada pesawat berkenaan.

Sekiranya tahap *Distress Phase* berlaku, berpandukan maklumat yang meyakinkan dan dipercayai bahawa sesuatu yang bahaya telah berlaku kepada pesawat berkenaan, *watch supervisor* akan memaklumkan kepada Ketua *Search and Rescue* (SAR) bagi Pusat Pengkoordinasian Mencari dan Menyelamat (ARCC/ARSC) ataupun mana-mana ATC yang mempunyai *rating* SAR untuk membuka atau mengaktifkan ARCC/ARSC bagi merancang dan mengkoordinasikan operasi SAR seterusnya.

- (b) Untuk makluman Yang Berhormat, pada 5 Mei 2016, helikopter jenis AS350 bernombor pendaftaran RPC6828 telah berlepas dari Betong pada jam 4:12 petang menuju ke Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching. Ketinggian penerbangan helikopter ialah pada 1,000 kaki. Pada jam 4.15 petang RPC6828 telah menghubungi Pengawal Trafik Udara DCA di posisi *Flight Information Service* (FIS), di Pusat Kawalan Trafik Udara

(ATCC), Kuching dan memaklumkan bahawa helikopter dijangka melalui kawasan Simunjan dalam masa 20 minit.

Pada jam 4.28 petang, Pengawal Trafik Udara DCA telah membuat cubaan untuk menghubungi RPC6828 namun usaha tersebut gagal. Helikopter tersebut tidak kelihatan dalam radar DCA disebabkan jarak dan juga ketinggian yang rendah (*low level*). Dalam hubungan ini, DCA telah melaksanakan usaha-usaha pencarian awal dengan meminta pihak-pihak berikut untuk berkomunikasi dengan helikopter RPC6828:

- (i) helikopter-helikopter lain di kawasan berdekatan;
- (ii) Menara Kawalan Sibuluan; dan
- (iii) Hornbill Skyways (penyewa helikopter).

Walau bagaimanapun usaha tersebut masih gagal untuk berkomunikasi dan menjejaki helikopter RPC6828. Dalam hubungan ini, Pengawal Trafik Udara DCA masih tidak dapat memastikan bahawa helikopter tersebut telah mengalami suatu keadaan kecemasan atau sebaliknya.

Untuk makluman Yang Berhormat, SAR tidak dapat diisytiharkan dengan serta merta kerana tiada kepastian kemalangan telah berlaku. Selain itu, helikopter tersebut juga tidak membuat sebarang panggilan kecemasan atau melaporkan sebarang masalah. Pengawal Trafik Udara DCA juga tidak menerima sebarang maklumat daripada Sistem SARANS dan *Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN)* tentang *Emergency Location Transmitter (ELT) Signal* pada masa tersebut.

Senario seperti ini kerap berlaku dimana helikopter mungkin mengalami cuaca yang buruk atau pertukaran rancangan pada saat-saat akhir dan telah mendarat di mana-mana tempat yang sesuai ataupun telah bertukar haluan ke tempat yang lain. Pertukaran pergerakan sedemikian selalunya tidak dapat dimaklumkan kepada Pengawal Trafik Udara DCA disebabkan masalah komunikasi menggunakan radio pada ketinggian yang rendah di kawasan luar bandar.

Usaha seterusnya telah dilakukan oleh Pengawal Trafik Udara DCA bagi menentukan kedudukan atau mendapatkan maklumat mengenai helikopter RPC6828 dengan menghubungi pihak berkuasa berikut:

- (i) Ibu Pejabat Polis Simunjan;
- (ii) Ibu Pejabat Polis Sebuyau;
- (iii) Ibu Pejabat Polis Betong; dan
- (iv) Ibu Pejabat Polis Sri Aman.

Usaha-usaha di atas telah mengambil masa bagi mendapatkan maklumbalas. Setelah mendapat kepastian bahawa helikopter tidak mendarat di kawasan-kawasan tersebut dan tiada sebarang maklumat berhubung helikopter tersebut, operasi SAR telah dimulakan pada jam 6:50 petang dengan mengisytiharkan *Alert Phase*.

Dalam hubungan ini, Pusat Pengkoordinasian Mencari dan Menyelamat Kuching telah dibuka pada jam 7:26 petang setelah pegawai SAR mengambil alih tugas dari Penyelia ATCC Kuching dan seterusnya mengisytiharkan *Distress Phase*. Sehubungan dengan penjelasan di atas, operasi SAR telah dilaksanakan berdasarkan SOP yang telah ditetapkan dan tiada isu berhubung wujudnya kelewatan selama 3 jam untuk Mencari dan Menyelamat Helikopter AS350.