

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

2016

Laporan Tahunan



**Malaysian
Aviation Commission**
Suruhanjaya Penerbangan Malaysia

Isi Kandungan

2

Pencapaian Utama
untuk MAVCOM

4

Siapakah Kami

5

Fungsi-fungsi
Kami

6

Misi dan
Nilai-nilai Kami

7

Logo Kami

8

Perutusan Pengurus
Eksekutif Kami

12

Anggota
Suruhanjaya

17

Jawatankuasa

19

Pengurusan
Kanan

22

Ulasan Operasi
oleh Ketua
Pegawai Operasi

32

Penyata
Kewangan

55

Indeks

PENCAPAIAN UTAMA UNTUK MAVCOM



Rayani Air terima
surat tunjuk sebab



18 Julai 2016
Pelancaran Kod Pelindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC), yang merangkumi tahap perkhidmatan minimum dan piawaian untuk pembekal perkhidmatan penerbangan dan memastikan hak pengguna dilindungi di bawah undang-undang negara.

- **1 Mac 2016**
Penguatkuasaan Akta
Suruhanjaya Penerbangan
Malaysia 2015 apabila
MAVCOM ditubuhkan
secara rasmi.
- YBhg. Jeneral Tan Sri
Dato' Sri Abdullah bin
Ahmad TUDM (Bersara)
dilantik menjadi Pengurus
Eksekutif.

- **5 Mei 2016**
Pelancaran Sistem Pengurusan Aduan (CMS), satu portal aduan dalam talian untuk pengguna pengangkutan udara yang boleh digunakan melalui laman web MAVCOM www.mavcom.my.

13 Jun 2016
Menarik balik Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) milik Rayani Air.

25 April 2016
Penghentian sementara
bagi semua permohonan
baru untuk Lesen
Pengendali Darat (GHL).

9 Mei 2016
Melaksanakan satu tinjauan pengguna untuk menentukan tahap kesedaran pengguna terhadap hak penumpang dan tahap kepuasan umum terhadap perkhidmatan penerbangan yang disediakan di Malaysia.

1 Julai 2016
Peraturan-Peraturan
Suruhanjaya
Penerbangan Malaysia
(Caj Perkhidmatan
Penerbangan) 2016
dikuatkuasakan.

MACPC dikuat kuasa lindungi hak pengguna udara

Kad Perlembagaan Program Penerangan Malaysia atau yang dikenali sebagai Kad Perlembagaan ini adalah peraturan diakurasi dalam bentuk kerajaan. Ia membentuk bahagian penting dalam Perlembagaan Malaysia. Kad Perlembagaan ini menggabungkan seluruh undang-undang yang berlaku di Malaysia. Kad Perlembagaan ini dibentuk dengan tujuan untuk memastikan undang-undang yang berlaku di Malaysia tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip dasar undang-undang negara. Kad Perlembagaan ini juga merupakan sumber undang-undang yang penting bagi pengadilan dan ahli undang-undang. Kad Perlembagaan ini terdiri daripada undang-undang yang berlaku di seluruh negara, termasuk undang-undang persekutuan dan undang-undang negeri. Kad Perlembagaan ini juga merupakan sumber undang-undang yang penting bagi ahli undang-undang dan ahli hukum. Kad Perlembagaan ini juga merupakan sumber undang-undang yang penting bagi ahli undang-undang dan ahli hukum.

- Menerima 1,428 aduan
 - Berjaya menguruskan dan menyelesaikan 90 peratus aduan ini
 - 75 peratus keputusan menyokong pengguna

Mavcom batalkan permit Eagleexpress

LA LUMPIA 20 DR. — Surat Pemberhentian Malaysia (SPM) membuatnya Perantauan Selangor yang berjaya meraih gelaran Eaglepress Asia Perak Sdn. Bhd. bertemu kuasa.

Surat pemberhentian sambungnya di dalam surat pemberhentian dia mengakui maklumat mula-mula yang lugas merentasi pemohon dan membolehkan dia untuk berkhidmat di dalam perniagaan dia sejak pada tahun 1998 sehingga pada tahun 2016 pernyataan tidak dibuat sama ada dia telah dilulus atau status antarabangsa.

Surat pemberhentian dia, jika perlu, perlu ditulis semula kerana maklumat perkembudahan sederhananya, terutamanya tuntutan kesahihan di dalam Akta Suruhanjaya Persemaian (AS) yang berkuatkuasa pada 20 Ogos 1998. Mewujudkan keberjayaan Eaglepress di dalam bermula iaitu dengan lahir sebagai SPM pada 20 Ogos 1998, dia berjaya mendapat pengiktirafan dan dapat diakui secara rasmi dalam bentuk sertifikat.

Pada 1 Disember 2016, Mavcom telah memberitahu bahawa Eaglepress akan memberi peluang kepada rakan-rakan penerangan tersebut membuat penyelesaian wacana berkenaan dengan perintah siasatan berkaitan dengan Mavcom suatu representatif berdaftar pada 1 Disember 2016.

"Bagaimanapun, untuk adalah maklumat perlawanan tersebut, Mavcom mempelajari bahawa Eaglepress sebuah gagal untuk mengekalkan perolehan yang mencukupi dan berterusan untuk menyediakan layanan komunikasi untuk maklumat ASB maupun Eaglepress," menurut sumber yang hampir dia dalami kenyataan di surat ini.

Menurut sumber, maklumat perburuan tersebut gagal membuat bukti yang cukup untuk menunjukkan bahawa dia dapat menyediakan layanan atau bersifatnya yang berterusan dan dapat diakui secara rasmi dalam bentuk sertifikat.



- **26 Ogos 2016**
Menasihati para penumpang Rayani Air untuk mendapatkan pemulangan tambang mereka yang telah dikenakan ke atas kad kredit berikutan penggantungan ASL Rayani Air.



20 Disember 2016
Menarik semula permit
ASP Eagleexpress kerana
tidak mematuhi syarat
yang dikenakan oleh
Suruhanjaya.



Setakat 31 Disember 2016, Suruhanjaya telah meluluskan sejumlah:

- 5 Lesen Perkhidmatan Udara (di mana dua dilampirkan dengan syarat-syarat kewangan tambahan)
 - 14 Permit Perkhidmatan Udara (di mana empat dilampirkan dengan syarat-syarat kewangan tambahan)
 - 1 Lesen Pengendali Darat
 - 1 Lesen Pengendali Aerodrom
 - 74 Pemberian Hak Trafik Udara Antarabangsa kepada syarikat penerbangan Malaysia
 - 30 Pemberian Hak Trafik Udara Domestik kepada syarikat penerbangan Malaysia

SIAPAKAH KAMI

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia merupakan sebuah badan bebas yang ditubuhkan di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. Sejurus penubuhan MAVCOM pada 1 Mac 2016, kawalan selia aspek ekonomi industri penerbangan awam Malaysia dan perlindungan hak-hak pengguna penerbangan diletakkan di bawah bidang kuasa Suruhanjaya. Sebelum penubuhan MAVCOM, aspek ekonomi dikendalikan oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia (MoT) dan Jabatan Penerbangan Awam Malaysia (DCA).

Melalui Akta 771, Suruhanjaya diberikan kuasa untuk membuat keputusan secara bebas. Ia juga berfungsi sebagai penasihat bebas kepada MoT berhubung perihal ekonomi yang berkaitan dengan industri penerbangan awam.

Peranan MAVCOM adalah berbeza daripada peranan MoT dan DCA. MoT bertanggungjawab untuk menggubal dasar utama serta mengendalikan hubungan antara kerajaan dengan kerajaan lain yang termasuklah untuk menerajui rundingan dua hala atau pelbagai hala berhubung hak trafik udara, manakala DCA pula akan terus mengawal selia aspek teknikal dan keselamatan industri penerbangan awam di Malaysia.

Perbezaan peranan ini dijelaskan melalui jadual berikut:



FUNGSI-FUNGSI KAMI

Fungsi MAVCOM seperti yang termaktub di dalam Akta 771 adalah meliputi tetapi tidak terhad kepada yang berikut:

Penasihat kepada Menteri Pengangkutan di atas sebarang perkara yang berkaitan dengan penerbangan awam daripada perspektif ekonomi

Sebagai penyelia ekonomi yang bebas dan adil, MAVCOM bertanggungjawab untuk menasihati Menteri Pengangkutan Malaysia di dalam hal-hal yang berkaitan dengan industri penerbangan awam di Malaysia dari perspektif ekonomi.

Menyelia hal-hal yang berkait dengan persaingan yang wujud dalam industri penerbangan

Mulai 1 Mac 2016, sebarang isu yang berkaitan dengan persaingan berhubung perkhidmatan penerbangan di Malaysia adalah berada di bawah kawal selia MAVCOM [ditadbir secara eksklusif di bawah Akta 771, khususnya Bahagian 7 - VII (Persaingan)].

Mentadbir, memperuntuk dan menguruskan hak-hak trafik udara

Sijil Hak Trafik Udara (ATRC) yang diberikan oleh MAVCOM merupakan suatu bentuk kelulusan kepada syarikat-syarikat penerbangan Malaysia yang menawarkan perkhidmatan penerbangan berjadual untuk membawa penumpang, mel atau kargo ke atau dari Malaysia. ATRC diberikan berdasarkan permohonan yang dibuat oleh syarikat penerbangan dengan mengambil kira beberapa faktor yang turut merangkumi hak trafik sedia ada.

Pengeluaran lesen komersial untuk perkhidmatan udara, operasi pengendalian daratan dan lapangan terbang

MAVCOM bertanggungjawab untuk mengeluarkan Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) bagi perjalanan yang mempunyai jadual penerbangan yang tetap seperti penerbangan komersial, dan Permit Perkhidmatan Udara (ASP) untuk penerbangan yang tidak berjadual seperti penerbangan sewa khas. Suruhanjaya juga mengeluarkan Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) untuk pengendali-pengendali lapangan terbang dan Lesen Pengendali Darat (GHL) untuk mereka yang ingin menjalankan perkhidmatan pengendalian daratan di Malaysia.

Memantau pengagihan slot untuk pembekal-pembekal perkhidmatan pengangkutan udara

MAVCOM bertanggungjawab untuk memantau dan menyelia proses penguntukan slot.

Mentadbir dan menguruskan obligasi perkhidmatan awam

MAVCOM diberi kuasa untuk mentadbir dan menguruskan perkhidmatan obligasi perkhidmatan awam di Malaysia, contoh utama ialah Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS) yang menyediakan jaringan hubungan melalui udara bagi kawasan-kawasan yang terpencil, kurang penduduk, atau bahagian-bahagian yang mempunyai isu perhubungan yang signifikan di Sabah dan Sarawak.

Menyediakan satu mekanisme perlindungan bagi semua pengguna di dalam industri penerbangan awam di Malaysia

Salah satu objektif utama MAVCOM ialah perlindungan hak-hak dan kepentingan pengguna penerbangan untuk memastikan hak-hak tersebut sentiasa dilindungi dan berkembang. Penubuhan MAVCOM melahirkan peraturan-peraturan perlindungan pengguna yang baru yang memanfaatkan pengguna secara langsung, serta mewujudkan satu platform eksklusif kepada mereka untuk menyalurkan sebarang aduan, sekiranya mereka kurang puas hati terhadap tahap perkhidmatan yang ditawarkan oleh pembekal-pembekal perkhidmatan penerbangan.

Menyediakan mekanisme bagi penyelesaian pertikaian di antara pembekal-pembekal perkhidmatan penerbangan

Sebagai satu alternatif terhadap kaedah-kaedah penyelesaian pertikaian yang sedia ada, Akta 771 memberi ruang kepada pembekal-pembekal perkhidmatan penerbangan untuk merujuk sebarang isu pertikaian mereka kepada MAVCOM bagi tujuan penyelesaian.

Penetapan perkhidmatan-perkhidmatan penerbangan

MAVCOM mempunyai kuasa untuk mengkaji dan menetapkan caj bagi industri penerbangan awam yang turut merangkumi penetapan Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC), yang merupakan salah satu caj penerbangan yang termaktub di bawah Peraturan-Peraturan Suruhanjaya Penerbangan (Caj Perkhidmatan Penerbangan) 2016.

MISI DAN NILAI-NILAI KAMI



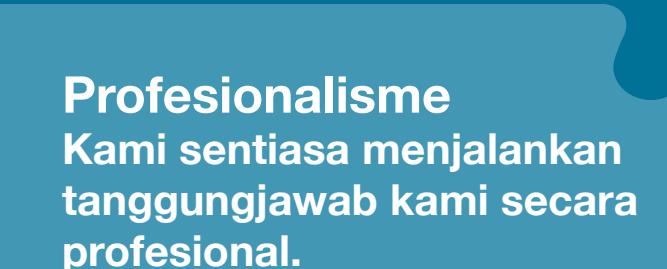
MIS

Untuk menggalakkan industri penerangan awam yang berdaya maju dari segi komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya tahan yang akan menyokong pertumbuhan ekonomi negara.

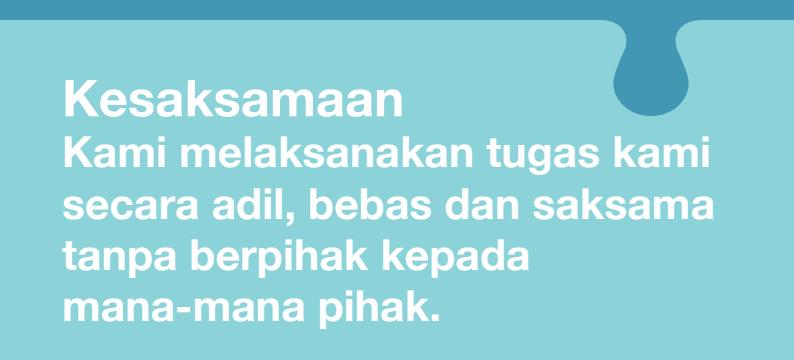


**NILAI-
NILAI**

Kewibawaan
Kami mematuhi tahap etika tertinggi dalam semua perkara yang kami laksanakan.

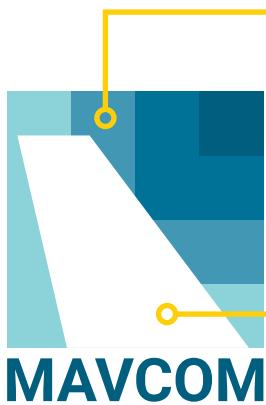


Profesionalisme
Kami sentiasa menjalankan tanggungjawab kami secara profesional.



Kesaksamaan
Kami melaksanakan tugas kami secara adil, bebas dan saksama tanpa berpihak kepada mana-mana pihak.

LOGO KAMI



Warna biru sebagai warna utama mewakili langit yang dikawal selia oleh MAVCOM dan gradien biru melambangkan perbezaan ketinggian penerangan pesawat-pesawat.

Warna biru juga dipilih kerana warna ini menggambarkan amanah, martabat dan kekuatan, yang merupakan semua nilai yang dipegang oleh MAVCOM.

Elemen utama logo ialah rombus putih yang menggambarkan ekor pesawat dan landasan kapal terbang, masing-masing mewakili peranan kritikal oleh syarikat penerangan dan lapangan terbang dalam industri penerangan.

Rombus putih juga menggambarkan suatu sinaran cahaya, yang menyimpulkan peranan Suruhanjaya dalam membangunkan dan menyelia industri penerangan awam di Malaysia.



PERUTUSAN PENGERUSI EKSEKUTIF KAMI

YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara)



Selaku Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Suruhanjaya) yang pertama, saya amat berbesar hati dan berbangga dengan penerbitan laporan tahunan ini. Ketika saya dimaklumkan bahawa saya bakal memikul tanggungjawab untuk menerajui suruhanjaya bebas yang pertama dalam mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan Malaysia, saya sebenarnya terkejut dan terharu kerana diberikan kepercayaan yang amat tinggi untuk mengetuai Suruhanjaya ini.

Saya sedar bahawa cabaran ini adalah amat berat terutamanya selepas pelbagai peristiwa yang telah terjadi membabitkan industri penerbangan tempatan sejak beberapa tahun kebelakangan ini. Tambahan pula dengan mandat yang telah ditetapkan, Suruhanjaya ini memerlukan sokongan yang mampan dan pasukan yang terdiri daripada pakar - pakar yang berpengalaman luas dalam industri penerbangan, yang tidak jemu berusaha untuk menjadikan industri penerbangan Malaysia

sebagai satu industri yang menitikberatkan daya tahan ekonomi dan berorientasikan kepada kepentingan pelanggan.

Sebagai bekas Panglima Tentera Udara, saya memikul tanggungjawab ini dengan serius. Industri penerbangan kita bukan sahaja penting untuk negara kita tetapi merupakan satu industri bersejarah yang telah meletakkan Malaysia di peta dunia pada hari ini. Industri penerbangan awam di Malaysia bermula sebelum kita meraih kemerdekaan lagi – di mana pada tahun 1924, kapal terbang pertama Malaya, Fokker FVII dari KLM telah mendarat di atas landasan yang berumput dan berlekuk di Alor Setar, Kedah.

Pada permulaan usianya, industri penerbangan Malaysia adalah lebih tertumpu kepada perkhidmatan tempatan dan bertujuan untuk merapatkan jurang di antara Semenanjung dengan Sabah dan Sarawak. Walaupun Malaysia mendahului industri penerbangan awam, pembangunan industri penerbangan kita masih bergerak pada kadar yang agak perlahan. Terdapat had dari segi jumlah penerbangan, di mana kebanyakannya hanya digunakan oleh Tentera Udara ataupun juruterbang amatur. Malah lapangan terbang kecil dan besar hanya dibina untuk tujuan pentadbiran, penyebaran fahaman dan pertahanan.

Pada masa yang sama, kemajuan dan perkembangan industri penerbangan awam di Eropah dan Amerika Syarikat telah menyaksikan peningkatan yang sangat menakjubkan dari segi trafik penumpang dan juga penggunaan kapal terbang penumpang. Pada tahun 1957 apabila Malaya mendapat kemerdekaan daripada British, industri penerbangan tempatan telah mula mekar, dengan pembinaan dua lapangan terbang antarabangsa dan enam lapangan terbang dalam negeri dengan jumlah penumpang yang mencecah 130,000 orang.

Satu lagi bukti industri penerbangan memainkan peranan penting di dalam sistem pengangkutan adalah apabila Perkhidmatan Udara Luar Bandar

(RAS) dibentangkan sebagai salah satu permintaan oleh Sabah dan Sarawak di dalam rundingan pembentukan Malaysia. Tujuan RAS ialah untuk memenuhi keperluan sosial masyarakat luar bandar yang tinggal di kawasan pedalaman di Sabah dan Sarawak. Perjanjian RAS ini sangat penting bagi mengukuhkan perpaduan bangsa, meningkatkan perhubungan di antara kedua-dua negeri tersebut dan sehingga kini, diambil kira sebagai salah satu usaha khidmat negara yang disumbangkan oleh kerajaan kepada masyarakat di sana.

Lanskap penerbangan komersial tempatan kian berubah. Hari ini, industri ini semakin kukuh, lebih teguh dan dianggap sebagai salah satu pengangkutan utama negara kita, dimana ianya menghubungkan pengguna perkhidmatan penerbangan dan banyak membantu menyenangkan perjalanan. Pengguna perkhidmatan penerbangan di Malaysia juga mempunyai semakin banyak pilihan jika mereka bercadang untuk menggunakan perkhidmatan udara. Negara kita semakin maju dengan lebih ramai pengendali perkhidmatan penerbangan yang meliputi syarikat penerbangan, pengendali lapangan terbang kecil dan pengendali darat.

Mengikut peredaran pembangunan industri yang dinamik ini, industri penerbangan awam merupakan satu bahagian yang penting dalam pembangunan ekonomi negara di peringkat global, dimana ia memudahkan perdagangan, menjadi pemangkin utama industri pelancongan, dan bertindak sebagai komponen utama yang menyumbang ke arah perdagangan dan pelaburan asing dan secara tidak langsung menyumbang kepada pembangunan ekonomi negara.

Tahun demi tahun, kita dapat menyaksikan industri penerbangan awam ini pesat membangun menerusi dasar liberal penerbangan negara serta penandatanganan dan pengesahan Perjanjian Ruang Udara ASEAN. Industri penerbangan awam di negara ini telah berkembang dan saya terharu melihat kemajuan pembangunan serta bagaimana Malaysia dinobatkan sebagai pasaran penerbangan global. Industri ini sentiasa berkembang dan saya pasti bahawa ianya akan lebih mencabar dan rumit apabila berhadapan dengan isu-isu seperti persaingan, liberalisasi dan juga perubahan dari rentak permintaan pengguna yang lebih matang di negara kita. Industri ini akan terus memberi kesan kepada perubahan geo-politik, perdagangan asing dan juga dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, pelancongan dan perubahan sosial.

Sebagai penghargaan kepada setiap cabaran yang mengorak pembangunan yang berterusan di dalam industri penerbangan global ini, Kerajaan Malaysia telah mengambil langkah untuk menubuhkan Suruhanjaya ini sebagai teraju utama dalam mengatur ekonomi yang bebas. Objektif Suruhanjaya adalah untuk menyediakan kemudahan bagi pembangunan industri di samping memenuhi permintaan pengguna dan menyokong matlamat perkhidmatan penerbangan negara.

Penubuhan Suruhanjaya seperti ini membuktikan langkah bijak yang diambil oleh kerajaan untuk negara. Saya pasti matlamat Suruhanjaya akan mengambil masa untuk direalisasikan dan tidak akan terjadi dengan sekilip mata. Meskipun matlamat Suruhanjaya adalah untuk menggalakkan industri penerbangan yang komersial dan berdaya tahan, ia harus memastikan pemain-pemain industri menggunakan semua sumber sepenuhnya kerana kewangan yang sihat merupakan pendorong utama terhadap keselamatan perkhidmatan penerbangan utama negara. Tugas dan perkhidmatan Suruhanjaya adalah termasuk melindungi jaringan kawalan udara yang kukuh untuk negara dan memastikan Malaysia mempunyai infrastruktur penerbangan dan pembiayaan yang berpatut dan mencukupi, bagi menyokong usaha pembangunan industri perkhidmatan penerbangan negara.

Tahun 2016 merupakan tahun pertama Suruhanjaya ini aktif beroperasi. Dalam beberapa bulan sahaja, Suruhanjaya berupaya menetapkan peraturan-peraturan dan rangka proses bidang perlesenan dan pemberian hak-hak trafik serta menerbitkan penangguhan rasmi ke atas permohonan-permohonan baru oleh syarikat-syarikat pengendalian darat. Suruhanjaya meneliti keupayaan bidang kewangan dan kebolehan syarikat-syarikat penerbangan beroperasi dengan sepenuhnya dengan objektif untuk menggalakkan persekitaran komersial yang sihat, stabil dan mampu berdaya tahan. Berikutan pelaksanaan ini, beberapa lesen dan permit telah ditarik balik oleh Suruhanjaya memandangkan pihak pengendali tidak dapat membuktikan komitmen yang berpanjangan terhadap perkhidmatan yang dijanjikan. Pada bulan Oktober 2016, MAVCOM mengumumkan pindaan kepada Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) dengan memperkenalkan kategori PSC yang baru dan lebih rendah bagi perjalanan ke negara-negara ASEAN dari lapangan-lapangan terbang utama di Malaysia, menjadikan Malaysia sebagai negara Asia Tenggara pertama yang memperkenalkan kategori caj sedemikian.

Dari aspek hal perlindungan pengguna, Suruhanjaya ini telah menitikberatkan peranan dalam berurusan dengan pengguna secara langsung. Walaupun hanya di peringkat permulaan, Suruhanjaya telah berjaya melibatkan pelbagai pihak yang mempunyai kepentingan dalam industri ini; selain itu secara proaktifnya mempamerkan notis makluman dan menayangkan video-video berunsur pendidikan di lapangan terbang dan juga tren-tren transit elektronik (ERL) di Malaysia. Unit Hal Ehwal Pengguna kami merupakan satu unit yang sangat berdedikasi mengendalikan semua aduan dengan syarikat-syarikat penerbangan dan lapangan-lapangan terbang dalam memastikan suatu penyelesaian dapat diputuskan antara pengguna dan pengendali perkhidmatan penerbangan. Komited dalam melindungi pengguna, Suruhanjaya juga telah melancarkan Sistem Pengurusan Aduan (CMS) iaitu satu saluran aduan dalam talian di laman web Suruhanjaya. Pada bulan Julai 2016, kami juga telah melancarkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC). Buat pertama kalinya, pengguna perkhidmatan penerbangan negara mempunyai landasan yang khusus untuk membuat aduan yang berkenaan dengan penerbangan dan pelaksanaan undang-undang khas dalam melindungi hak mereka sebagai pengguna perkhidmatan penerbangan.

Sepanjang pelaksanaan ini, Suruhanjaya pada masa yang sama masih membina skala penubuhan organisasi. Suruhanjaya telah memulakan kerjanya semenjak daripada hari pertama ia ditubuhkan dengan mereka yang menjadi staf diperlukan untuk terus bekerja untuk mengejar pencapaian yang telah disasarkan. Namun begitu, semua hasil usaha Suruhanjaya ini tidak dicapai tanpa cabaran. Sebagai Suruhanjaya yang baru ditubuhkan, tidak semua keputusan yang dibuat oleh Suruhanjaya dipersetujui oleh semua pihak namun, pihak Suruhanjaya dalam membuat keputusan telah terlebih dahulu mengambil kira semua faktor-faktor yang perlu diberi perhatian agar suatu keputusan yang dibuat oleh Suruhanjaya adalah bertepatan. Sebagai contoh, kami telah mengambil tindakan yang tegas ke atas pemain-pemain industri yang tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan – yang menyebabkan penarikan lesen atau permit mereka. Walaupun keputusan sebegini mungkin tidak dapat diterima oleh sebahagian dari pemain-pemain industri penerbangan negara, Suruhanjaya berpegang teguh terhadap keputusan yang diambil dengan matlamat untuk

memelihara kebaikan industri dan negara.

Sebagai Pengerusi Eksekutif Suruhanjaya, saya ingin menegaskan bahawa Suruhanjaya dengan sedaya upaya akan mempertahankan dan meneruskan usaha-usaha yang berpatutan untuk industri penerbangan negara sejajar dengan tujuan penubuhannya. Kami berusaha untuk memenuhi agenda pembangunan yang telah dimandatkan kepada kami dan pada masa yang sama, memastikan agar Suruhanjaya ini berorientasikan pengguna, berkesedaran untuk menjadi mesra perniagaan, prihatin dan tidak melampaui batas dalam mengawal selia industri penerbangan negara.

Setelah setahun kami beroperasi dengan lancar, kini kami memacu ke arah yang lebih bermakna untuk tahun 2017. Suruhanjaya berazam untuk meneruskan usaha dalam meningkatkan kesedaran hak-hak pengguna serta menerbitkan lebih banyak lagi kajian-kajian ekonomi untuk tahun-tahun yang akan datang. Kami juga ingin membentuk satu rangka pelaksanaan bagi menilai tahap dan mutu perkhidmatan yang diberikan oleh lapangan-lapangan terbang.

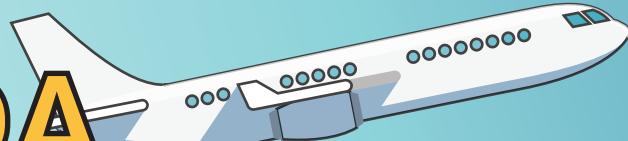
Memandangkan arah 2017 telahpun ditetapkan, di sini saya ingin meluahkan rasa syukur kerana diberi peluang dan kepercayaan untuk menerajui satu organisasi yang bermatlamat untuk mempertingkatkan dan mempertahankan industri penerbangan negara. Ini semua tidak akan tercapai tanpa sokongan dedikasi dan sifat keadilan yang ditunjukkan oleh anggota Suruhanjaya serta kakitangan kami yang rajin, bersemangat dan sentiasa berusaha untuk mencapai matlamat organisasi.

Bagi pihak Suruhanjaya, saya berharap untuk terus berkhidmat untuk pengguna, industri dan tanahair tercinta.



YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara)
Pengerusi Eksekutif

KETAHUI HAK ANDA SEBELUM PENERBANGAN



Harga Tiket

Apabila membeli tiket penerbangan, anda sepertutnya diberi maklumat mengenai kos tiket sepenuhnya, butiran syarikat penerbangan yang mengendalikan penerbangan anda, sebarang perubahan pada butiran penerbangan serta terma dan syarat penuh (T&C). Sila semak T&C tiket anda.



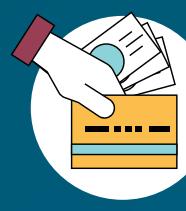
Tuntutan dan Pampasan

* Jika beg atau peralatan bantu mobiliti anda tidak sampai dalam penerbangan yang sama atau hilang atau rosak, anda boleh menuntut pampasan daripada syarikat penerbangan anda.



Caj-caj Penerbangan

Harga tiket tidak boleh dinaikkan setelah pembayaran dibuat dan syarikat penerbangan tidak boleh menambah sebarang perkhidmatan tambahan secara automatik kepada harga tiket tanpa pengetahuan anda. Anda sepertutnya diberi pilihan untuk menambah perkhidmatan tambahan ('opt-in') dan bukannya memilih keluar ('opt-out'). Sila semak pilihan perkhidmatan anda sebelum membuat bayaran.



Larangan Menaiki Pesawat

* Anda berhak menerima pampasan jika anda dilarang menaiki pesawat.



Penundaan dan Pembatalan Penerbangan

* Anda sepertutnya diberi pampasan jika penerbangan anda mengalami penangguhan melebihi tempoh 2 jam atau jika penerbangan anda dibatalkan.



Orang Kurang Upaya

Syarikat penerbangan hendaklah menyediakan bantuan bermula dari masa anda tiba di lapangan terbang sehingga ke lepasan. Sila maklumkan keperluan anda kepada syarikat penerbangan anda sekurang-kurangnya 48 jam sebelum lepasan.



* Contoh-contoh pampasan adalah dalam bentuk makanan, akses internet, penginapan, pengangkutan, gantian penerbangan atau pemulangan wang tunai. Sila rujuk Kod Perlindungan Pengguna – Jadual Satu di laman web kami (www.mavcom.my) untuk butiran lanjut.

Kaedah untuk membuat aduan:

Langkah 1: Hubungi syarikat penerbangan / operator lapangan terbang jika anda mengalami sebarang isu seperti di atas

Langkah 2: Jika aduan anda tidak diselesaikan dalam tempoh 30 hari daripada tarikh aduan asal anda, sila kemukakan aduan di <http://www.mavcom.my/en/consumer/make-a-complaint/>

5 perkara yang perlu dilakukan sebelum anda terbang

Periksa status perjalanan anda. Bagi rakyat Malaysia, sila lawati <http://sspi2.imi.gov.my/>

Ambil gambar dokumen perjalanan sebagai salinan digital di dalam telefon anda dan pastikan pasport anda masih sah laku dalam tempoh 6 bulan atau lebih

Jangan letakkan barang berharga seperti wang tunai, barang kemas dan dokumen penting di dalam beg yang anda periksa masuk

Ambil gambar beg anda sebagai rujukan seandainya ia hilang dan letakkan butiran hubungan atau kad perniagaan dalam beg anda

Sertakan butiran anda semasa membuat tempahan untuk memastikan anda menerima maklumat terkini mengenai sebarang perubahan penerbangan



ANGGOTA SURUHANJAYA



ANGGOTA SURUHANJAYA



**YBHGS. JENERAL TAN SRI DATO' SRI ABDULLAH BIN AHMAD TUDM (BERSARA)
PENGERUSI EKSEKUTIF**

Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad pernah berkhidmat sebagai Panglima Tentera Udara Diraja Malaysia (TUDM) dari 2003 sehingga 2004. Sepanjang kerjaya beliau bersama TUDM, beliau telah menyandang pelbagai jawatan seperti Pengarah Divisyen Latihan TUDM; Komander Pertahanan Udara; Komandan Kolej Pertahanan Malaysia dan Panglima Tentera Udara Diraja Malaysia. Beliau juga pernah berkhidmat sebagai Ketua Pegawai Eksekutif untuk Langkawi Aerospace Training Centre dan pengarah di Atlan Holdings Bhd., Naluri Corporation Bhd. serta DFZ Capital Bhd.

Beliau telah menamatkan pengajian dari Royal Air Force Staff College di Bracknell, United Kingdom dan merupakan pemegang ijazah dan sijil daripada Monterey Naval Academy dan Harvard University. Beliau turut memiliki Ijazah Sarjana dalam Kajian Strategik dan Perhubungan Antarabangsa dan Pengajian Strategik dari Lancaster University.



**YBHGS. DATUK SERI HJ.
SARIPUDDIN BIN
HJ. KASIM**

Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim kini berkhidmat sebagai Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan (MoT). Beliau juga merupakan mantan Ketua Pengarah Bahagian Hal Ehwal Undang-undang Jabatan Perdana Menteri, Ketua Setiausaha Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi Dan Kepenggunaan (KPDKKK) dan Ketua Setiausaha Kementerian Sumber Manusia.

Beliau merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Ekonomi (Kepujian) dari Universiti Malaya, Diploma Lanjutan Pengurusan Awam dari INTAN dan juga pemegang Ijazah Sarjana Pentadbiran Awam (Kewangan Korporat) daripada Hartform University, Connecticut, Amerika Syarikat.



**YBHGS. DATUK SERI DR.
RAHAMAT BIVI BINTI
YUSOFF**

Datuk Seri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff merupakan Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi di Jabatan Perdana Menteri. Beliau telah berkhidmat sebagai penjawat awam lebih daripada 30 tahun termasuk memegang jawatan-jawatan tinggi di Kementerian Kewangan, Suruhanjaya Tenaga dan INTAN. Beliau juga seorang ahli Lembaga Pengarah di dalam beberapa agensi kerajaan termasuk Pihak Berkuasa Bersama Malaysia-Thailand (MTJA), Lembaga Kemajuan Tanah Persekutuan (FELDA) dan MASS Rapid Transit Corporation Sdn. Bhd. (MRT Corp). Beliau juga merupakan ahli bagi beberapa pihak berkuasa yang berkaitan dengan perkara ekonomi dan pembangunan negara.

Beliau memiliki Ijazah Sarjana Sains Sosial dari Universiti Sains Malaysia, Ijazah Sarjana Ekonomi dari Western Michigan University dan Ijazah Kedoktoran dari Australian National University.



YBHG. DATO' MAH WENG KWAI



YBHG. TAN SRI DATO' SERI CHOR CHEE HEUNG



YBHG. DATUK SERI LONG SEE WOOL

Sebagai bekas hakim di Mahkamah Tinggi Malaya dan Mahkamah Rayuan, Dato' Mah Weng Kwai telah berkhidmat sebagai Timbalan Pendakwaraya dan Peguam Kanan Persekutuan di Jabatan Peguam Negara. Beliau juga bekas Ahli Jawatankuasa Lembaga Kelayakan Profesional Undang-Undang dan Lembaga Disiplin Peguambela dan Peguamcara.

Dato' Mah pernah menyandang jawatan Presiden Majlis Peguam Malaysia (2001-2003) dan Presiden LAWASIA (2006-2008). Kini beliau berkhidmat sebagai seorang Konsultan di firma undang-undang Tetuan MahWengKwai & Associates. Beliau juga di dalam panel Timbang Tara Pusat Timbang Tara Serantau Kuala Lumpur. Beliau telah dilantik sebagai Barrister-at-Law, Majlis Peguam England dan Peguambela dan Peguamcara, Majlis Peguam Malaysia. Beliau juga memegang Ijazah Sarjana Undang-Undang daripada Sydney University di mana beliau merupakan Felo Majlis Senator di universiti tersebut.

Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung telah memegang pelbagai jawatan dalam Kerajaan Persekutuan daripada tahun 1996 sehingga tahun 2013 termasuklah sebagai Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Timbalan Menteri Kewangan dan Setiausaha Parlimen di MoT. Beliau pernah mewakili kerajaan dan Parlimen di persidangan ASEAN serta Pertubuhan Antara Parlimen ASEAN (AIPO). Beliau kini berkhidmat sebagai Pengarah Bebas Bukan Eksekutif Tenaga Nasional Bhd. dan juga penasihat kepada Melati Ehsan Bhd. dan Pengerusi Maxim Holdings Sdn. Bhd.

Tan Sri Dato' Seri Chor telah berkhidmat sebagai seorang peguam dari tahun 1981 sehingga beliau dilantik sebagai ahli kabinet pada tahun 1996.

Datuk Seri Long See Wool telah berkhidmat lebih daripada 34 tahun di MoT khususnya di dalam bidang yang berkaitan dengan industri penerbangan. Sepanjang di MoT, beliau pernah berkhidmat sebagai Penolong Setiausaha (Pengangkutan Udara) dan Ketua Penolong Setiausaha (Pembangunan Lapangan Terbang) Bahagian Udara. Beliau kemudiannya dilantik sebagai Setiausaha Bahagian Udara dari 16 Mei 2002 hingga 1 November 2006 dan kemudian dilantik sebagai Timbalan Ketua Setiausaha (Perancangan).

Jawatan terakhir beliau ialah sebagai Ketua Setiausaha MoT yang dipegangnya sebelum persaraannya daripada perkhidmatan awam pada tahun 2014. Datuk Seri Long memegang pelbagai ijazah dan diploma dari Universiti Malaya dan INTAN.



**YBHG. DATO' FAUZIAH
BINTI YAACOB**



**YBHG. DATO' DR. IR.
SHAIK HUSSEIN BIN
MYDIN**



**YBRS. DR. NUNG SARI
AHMAD RADHI**

Dato' Fauziah binti Yaacob telah berkhidmat sebagai ahli lembaga pengarah beberapa syarikat seperti Persekutuan Pengurus-Pengurus Pelaburan Malaysia (FIMM) dan Prokhas Sdn. Bhd. Sepanjang kerjaya beliau di dalam perkhidmatan awam, beliau telah menyandang beberapa jawatan penting di dalam Kementerian Kewangan, Kementerian Pendidikan dan juga MoT. Jawatan terakhir sebelum persaraannya daripada perkhidmatan awam pada 2015 adalah Timbalan Setiausaha Agung Perbendaharaan (Pelaburan).

Dato' Fauziah juga pernah berkhidmat sebagai Pengurus Kanan di Kuala Lumpur International Airport Bhd. dari tahun 1993 sehingga 1996. Beliau memegang beberapa ijazah dan diploma daripada pelbagai institusi pengajian termasuk Liverpool University, Universiti Malaya dan INTAN.

Dato' Ir. Dr. Shaik Hussein bin Mydin telah berkhidmat sebagai Timbalan Pengerusi Lembaga Kemajuan Wilayah Pulau Pinang (PERDA) sejak tahun 2013. Beliau juga merupakan Pengerusi Jabatan Perancangan dan Pembangunan di PERDA dan ahli lembaga pengarah Keretapi Tanah Melayu Bhd. (KTMB).

Dato' Ir Dr. Shaik Hussein memegang ijazah Doktor Falsafah dalam Kejuruteraan (Pembinaan dan Teknologi) dari Universiti Teknologi Malaysia dan Ijazah Sarjana Sains dengan pengkhususan dalam Pengurusan Projek daripada Universiti Sains Malaysia. Di samping itu, beliau telah menamatkan pengajian ijazah sarjana muda, diploma dan sijil dalam beberapa bidang kejuruteraan awam daripada institusi-insititusi tempatan. Dato' Ir Dr. Shaik Hussein memegang keahlian di dalam Lembaga Jurutera Malaysia (BEM) dan Institusi Jurutera Malaysia (IEM).

Dr. Nungsari Ahmad Radhi ialah Pengarah Urusan Prokhas Sdn. Bhd., sebuah syarikat di bawah Kementerian Kewangan dan juga merupakan salah seorang ahli lembaga pengarah Pengurusan Danaharta Nasional Bhd., Syarikat Jaminan Pembiayaan Perniagaan Bhd. dan Syarikat Jaminan Kredit Perumahan Bhd. Beliau juga merupakan Pegawai Utama di Danalntra Nasional Bhd. dan merupakan salah seorang ahli lembaga pengarah bagi Lembaga Pinjaman Perumahan Sektor Awam.

Sepanjang kerjaya beliau selama 30 tahun, beliau telah berkhidmat dalam bidang akademik, penasihat korporat, penyelidikan ekonomik, Ahli Parlimen dan penasihat dasar. Beliau memegang ijazah kedoktoran PhD dalam bidang Ekonomi daripada Purdue University dan turut menyumbang hasil penulisan beliau kepada akhbar The Edge sejak tahun 2000 lagi.

Keanggotaan Suruhanjaya

Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia [Akta 771] menetapkan bahawa keanggotaan Suruhanjaya hendaklah terdiri daripada:

- Pengerusi Eksekutif, yang dilantik oleh Perdana Menteri;
- dua wakil dari Kerajaan Persekutuan yang terdiri daripada Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan dan Ketua Pengarah Unit Perancangan Ekonomi daripada Jabatan Perdana Menteri (berdasarkan kedudukan mereka); dan
- tidak kurang dari empat dan tidak lebih dari enam orang ahli lain (dilantik oleh Menteri Pengangkutan selepas rundingan dengan Perdana Menteri).

Akta 771 menguntukkan kuasa dan fungsi Suruhanjaya untuk mengawal selia perkara ekonomi yang berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia. Suruhanjaya telah bermesyuarat sebanyak 11 kali pada tahun 2016.

Kehadiran anggota Suruhanjaya ke mesyuarat-mesyuarat yang diadakan pada tahun 2016 adalah seperti berikut:

YBhg. Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara)	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim	Hadiri 9 mesyuarat
YBhg. Datuk Seri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff	Hadiri 10 mesyuarat
YBhg. Dato' Mah Weng Kwai	Hadiri 10 mesyuarat
YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung	Hadiri 10 mesyuarat
YBhg. Datuk Seri Long See Wool	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob	Hadiri 11 mesyuarat
YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin	Hadiri 10 mesyuarat
YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi	Hadiri 10 mesyuarat

JAWATANKUASA

Seksyen 12 (1) Akta 771 memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk menubuhkan apa-apa jawatankuasa yang difikirkannya perlu atau suai manfaat untuk membantunya dalam melaksanakan fungsinya. Suruhanjaya juga diberi kuasa untuk mewakilkan fungsi dan kuasanya kepada seorang anggota Suruhanjaya atau seorang ahli Jawatankuasa (mengikut Seksyen 20 (1)(b) Akta 771). Apa-apa fungsi atau kuasa yang diwakilkan hendaklah dijalankan dan dilaksanakan atas nama dan bagi pihak Suruhanjaya dan fungsi atau kuasa yang diwakilkan tersebut tidak menghalang Suruhanjaya daripada menjalankan fungsi atau kuasa tersebut pada bila-bila masa. Suruhanjaya boleh melantik mana-mana ahlinya untuk menjadi Pengerusi Jawatankuasa dan juga boleh melantik sesiapa untuk menjadi ahli kepada Jawatankuasa-Jawatankuasa ini.

Jadual di bawah menunjukkan Jawatankuasa-Jawatankuasa yang telah ditubuhkan oleh Suruhanjaya dan juga fungsi setiap Jawatankuasa:

Jawatankuasa	Ringkasan Fungsi	Ahli Jawatankuasa
Jawatankuasa Audit & Risiko	Menyelia laporan kewangan, pengurusan kewangan, belanjawan, pengawasan dalaman, pengurusan risiko, pematuhan regulatori, audit dalaman dan audit luaran Suruhanjaya.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad*
Jawatankuasa Penamaan & Pampasan	Menilai calon untuk semua jawatan pengurusan atasan serta merangka dan menaksir pakej ganjaran dan emolumen untuk pihak Pengurusan.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBhg. Datuk Seri Hj. Saripuddin bin Hj. Kasim <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung YBhg. Dato' Fauziah binti Yaacob
Jawatankuasa Pelesenan & Hak Trafik Udara	Menilai keputusan yang dicadangkan oleh pihak Pengurusan berkenaan dengan permohonan lesen perkhidmatan udara, permit perkhidmatan udara, lesen pengendali darat dan lesen pengendali aerodrom sebelum memberikan saranan untuk kelulusan muktamad oleh Suruhanjaya. Menilai cadangan pihak Pengurusan berkaitan penguntukkan hak trafik udara yang baru dan yang sedia ada untuk kelulusan muktamad oleh Suruhanjaya.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBhg. Datuk Seri Long See Wool <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi Azmir Zain

Jawatankuasa	Ringkasan Fungsi	Ahli Jawatankuasa
Jawatankuasa Persaingan & Ekonomi	Menyelia dan menilai cadangan oleh pihak Pengurusan berkenaan perkara-perkara yang diperuntukkan di bawah Bahagian VII (Persaingan) Akta 771, termasuk perkara berkaitan prosiding pelanggaran persaingan, pengecualian individu dan blok, permohonan percantuman dan percantuman yang dijangkakan, kajian semula pasaran perkhidmatan penerbangan dan garis panduan persaingan.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBrs. Dr. Nungsari Ahmad Radhi <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai • YBhg. Datuk Seri Long See Wool
Jawatankuasa Perlindungan Pengguna	Mengkaji, mempertimbangkan dan menetapkan penalti kewangan yang akan dikenakan terhadap pembekal perkhidmatan penerbangan yang gagal mematuhi mana-mana peruntukan di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC), menurut Seksyen 69, Akta 771 dan mengusulkan cadangan yang bersesuaian kepada Suruhanjaya. Jawatankuasa juga memantau serta menilai aduan-aduan yang diterima oleh Suruhanjaya melalui laporan suku tahunan yang diserahkan kepada Jawatankuasa.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Dr. Rahamat Bivi binti Yusoff <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Datuk Seri Long See Wool • YBhg. Dato' Dr. Ir. Shaik Hussein bin Mydin
Jawatankuasa Perundangan, Regulatori & Penyelesaian Pertikaian	Memberikan bimbingan dan cadangan perundangan strategik kepada Suruhanjaya di dalam apa-apa hal perundangan. Selain itu, Jawatankuasa juga mengkaji, mempertimbangkan, menyumbang dan/atau memberikan panduan terhadap draf undang-undang baru, peraturan, kod dan garis panduan atau undang-undang subsidiari yang lain. Jawatankuasa ini bertanggungjawab menyelia pengendalian kes-kes litigasi yang material serta inkuiri regulatori atau prosiding yang melibatkan Suruhanjaya.	<p>Pengerusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Dato' Mah Weng Kwai <p>Ahli Jawatankuasa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • YBhg. Tan Sri Dato' Seri Chor Chee Heung

*Latar belakang YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad:

YBhg. Datuk Mohd Nasir bin Ahmad mempunyai pengalaman luas selama lebih 38 tahun dalam bidang kewangan, perakaunan dan pengurusan. Kini, beliau berkhidmat sebagai Pengarah Bukan Eksekutif Kanan yang Bebas di CIMB Group Holdings Bhd. dan Media Prima Bhd. Beliau merupakan ahli Persatuan Akauntan Bertauliah (ACCA) dari United Kingdom dan merupakan seorang Akauntan Bertauliah dengan Institut Akauntan Malaysia (MIA). Beliau memegang Ijazah Sarjana Pentadbiran Perniagaan (Kewangan) dari Universiti Kebangsaan Malaysia.

PENGURUSAN KANAN



PENGURUSAN KANAN



AZMIR ZAIN
KETUA PEGAWAI OPERASI

Selaras dengan peranannya sebagai Ketua Pegawai Operasi MAVCOM, Azmir merupakan peneraju utama bagi pihak pengurusan MAVCOM dalam usaha pembangunan dan kawal selia di dalam industri penerbangan Malaysia. Sebelum menyertai MAVCOM, beliau merupakan Pengarah Pelaburan di Khazanah Nasional Bhd. di mana beliau menguruskan pelaburan-pelaburan Khazanah, khususnya dalam sektor penerbangan. Azmir memiliki Ijazah Sarjana Muda Sastera Pengajian Undang-Undang dari University of Oxford dan Sarjana Pengurusan Perniagaan dari European Institute of Business Administration (INSEAD). Beliau juga merupakan seorang Akauntan Bertauliah Bersekutu di bawah Institute of Chartered Accountants in England and Wales (ICAEW) dan juga merupakan ahli Institut Akauntan Malaysia (MIA).



GERMAL SINGH KHERA
PENGARAH, PEMBANGUNAN PENERBANGAN

Germal mengetuai unit Pembangunan Penerbangan di MAVCOM. Pengalaman beliau dalam industri penerbangan mencecah 34 tahun dimana beliau pernah bersama Malaysia Airlines dengan jawatannya yang terakhir sebagai Naib Presiden Kanan, Bahagian Hal-Ehwal Kerajaan dan Antarabangsa. Pada tahun 2014, Germal menyertai AirAsia Bhd. sebagai Ketua Kawal Selia dan Perhubungan Lapangan Terbang. Germal juga telah menyumbangkan kepakarannya di dalam beberapa jawatankuasa dan lembaga-lembaga di dalam industri seperti International Air Transport Association (IATA) / Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) Aeropolitical Committees, oneworld Management Committee dan Pengerusi Board of Airline Representatives di Malaysia. Beliau memiliki Ijazah Sarjana Muda Sastera Ekonomi dari Universiti Malaya dan Sarjana Pengurusan Perniagaan (Pemasaran) dari London University.



PUSHPALATHA SUBRAMANIAM
PENGARAH, HAL-EHWAL PENGGUNA

Sebagai Pengarah Hal-Ehwal Pengguna MAVCOM, Pushpa bertanggungjawab menguruskan hal perlindungan pengguna dan menyelia mekanisme penyelesaian bagi aduan-aduan pelanggan dan menerajui usaha-usaha yang berkaitan dengan meningkatkan kesedaran mengenai hak pengguna di dalam sektor perkhidmatan penerbangan Malaysia. Beliau mempunyai pengalaman lebih daripada 25 tahun di dalam industri penerbangan ini dengan kepakaran dalam pengurusan hal-ehwal pengguna. Sebelum berkhidmat dengan MAVCOM, Pushpa berkhidmat sebagai Naib Presiden Kanan Hal-Ehwal Pengguna di Malaysia Airlines dan kemudian sebagai Ketua Bahagian Pengalaman Pengguna Bank Standard Chartered Malaysia. Pushpa merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Pengurusan daripada Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Australia. Beliau juga merupakan ahli Worldwide Airline Customer Relations Association (WACRA) selama 5 tahun.

WIZAN WAN NAWANG**PENGARAH, PERKHIDMATAN KORPORAT DAN KEWANGAN**

Wizan mengetuai Unit Perkhidmatan Korporat dan Kewangan MAVCOM di mana beliau memantau urusan kewangan dan perkhidmatan korporat termasuk bahagian sumber manusia. Sebelum menyertai MAVCOM, Wizan merupakan Pengurus Kewangan & Kawalan, Kecemerlangan Perniagaan Berterusan Nestlé (NCE) di Nestlé Products Sdn. Bhd. dan bertanggungjawab memastikan strategi dan inisiatif NCE Nestlé sejajar dengan kehendak Bahagian Kewangan dan Kawalan Nestlé. Pengalaman beliau di syarikat Nestlé yang lebih daripada 20 tahun itu memberikan beliau kepakaran di dalam pengurusan dan kewangan di dalam Bidang Perniagaan Makanan Sejuk, Aiskrim dan Audit Dalaman. Beliau kemudian ditugaskan ke Manila, Filipina selama 4 tahun untuk menguruskan Bahagian Perkhidmatan Kewangan di Pusat Perkhidmatan Bersepadu Nestlé untuk Zon Asia, Oceania, Afrika dan Timur Tengah. Wizan memiliki Ijazah Sarjana Muda Perdagangan dari Murdoch University dan Diploma Perkomputeran Perniagaan dari Edith Cowan University di Perth, Australia Barat.

**DR. WAN KHATINA NAWAWI****PENGARAH, EKONOMI**

Khatina menyertai MAVCOM sebagai Pengarah Ekonomi. Sebelum menyertai MAVCOM, beliau merupakan Pengarah Penyelidikan di Institut Penyelidikan Khazanah. Latar belakang Khatina lebih khusus kepada penyelidikan dan ekonomi dan beliau telah memegang pelbagai jawatan kanan seperti Penasihat Ekonomi untuk Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC), Pengarah Penyelidikan dan Strategi Pelaburan di Khazanah Nasional Bhd. dan Pakar Ekonomi Serantau Kanan untuk Majlis Tindakan Ekonomi Negara (MTEN) di bawah Jabatan Perdana Menteri. Beliau juga merupakan Pakar Ekonomi Serantau di SG Research, sebahagian daripada Kumpulan Perbankan Societe Generale. Khatina merupakan graduan Ijazah Sarjana Muda Perdagangan Ekonomi Asia dan Sejarah Ekonomi dari Melbourne University; Sarjana Pengurusan Perniagaan di dalam Pengurusan Sektor Awam dan Strategi dari Melbourne Business School; Sarjana Pentadbiran Awam dari Harvard University; Sarjana Ekonomi di dalam Undang-Undang Persaingan dan mempunyai Doktor Falsafah di dalam Undang-Undang Persaingan dari King's College di London.

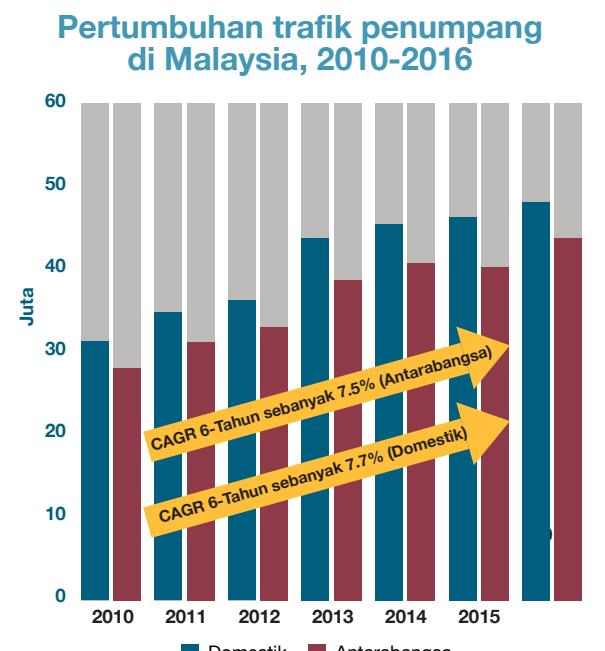


ULASAN OPERASI OLEH KETUA PEGAWAI OPERASI

Azmir Zain

Tahun 2016 merupakan tahun bagi industri penerbangan awam Malaysia membangun, sesuatu yang dinantikan setelah pelbagai tragedi menimpa pada tahun 2014. Walau bagaimanapun, setiap penunjuk di dalam industri ini seolah memberi bayangan supaya lebih berwaspada dalam menilai keadaan industri secara keseluruhan.

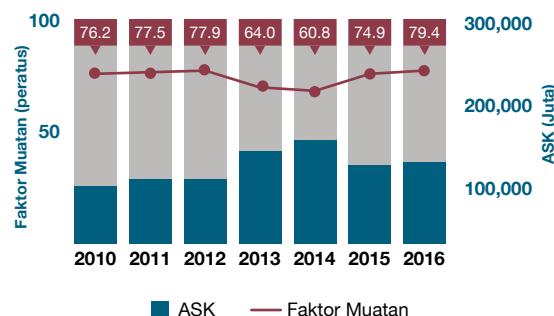
Pada tahun 2016, trafik penumpang tahunan meningkat sebanyak 5.6 peratus kepada 91.2 juta penumpang, sejajar dengan Keluaran Dalam Negara Kasar (KDNK) yang meningkat pada kadar 4.2 peratus. Ini meletakkan Malaysia sebagai pasaran penumpang pengangkutan udara yang ketiga terbesar di Asia Tenggara selepas Thailand dan Indonesia.



Sumber: Malaysia Airports Holdings Bhd. (MAHB), Senai Airport Terminal Services (Lapangan Terbang Senai)

Tempat Duduk Kilometer Tersedia (ASK) bagi pesawat-pesawat di Malaysia meningkat sebanyak 5.1 peratus kepada 119.69 bilion setelah mengalami kejatuhan sebanyak 27.9 peratus pada tahun 2015 berikutan tragedi-tragedi pesawat Malaysia pada tahun 2014 dan rombakan pengurusan Malaysia Airlines. Faktor beban keseluruhan pesawat Malaysia pula meningkat kepada 79.4 peratus pada tahun 2016 berbanding 74.9 peratus pada tahun sebelumnya.

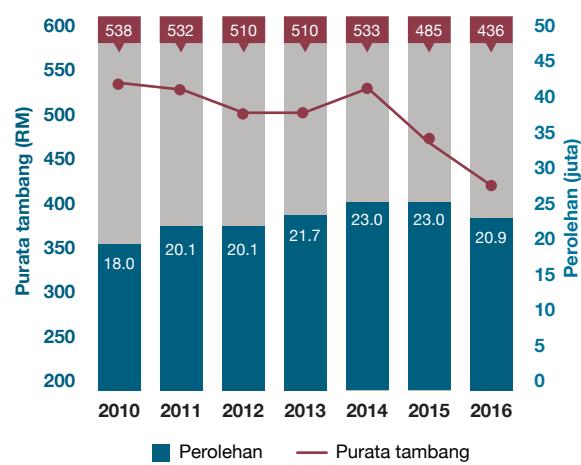
Kapasiti dan Faktor muatan syarikat penerbangan Malaysia, 2010-2016



Sumber: Analisis MAVCOM, AirportIS

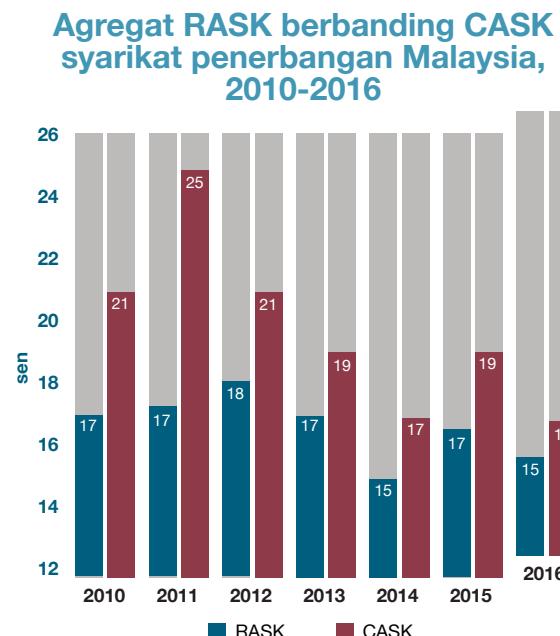
Jumlah perolehan tahun 2016 bagi syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia telah menurun sebanyak 9.0 peratus walaupun terdapat peningkatan trafik penumpang, disebabkan oleh penurunan purata tambang secara keseluruhan sebanyak 10.1 peratus di kalangan syarikat penerbangan di Malaysia berbanding tahun sebelumnya.

Perolehan dan purata tambang syarikat penerbangan Malaysia, 2010-2016



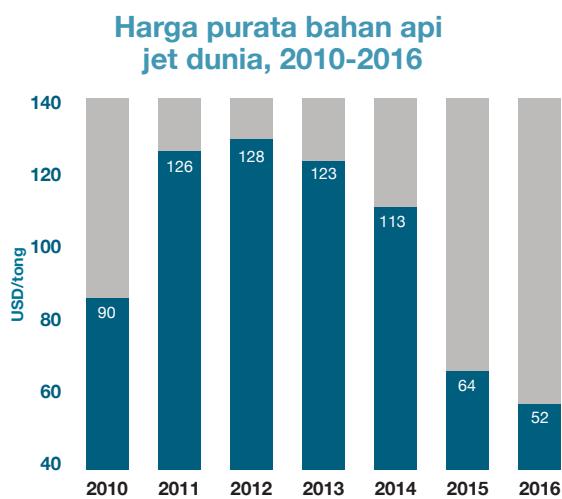
Sumber: Analisis MAVCOM, AirportIS

Ini turut menjelaskan faktor penurunan perolehan industri bagi setiap Perolehan Tempat Duduk Kilometer Tersedia (RASK) pesawat di Malaysia kepada 15 sen pada tahun 2016 berbanding 17 sen pada tahun 2015. Namun demikian, bahan api jet dunia yang rendah, dengan purata USD52.47 bagi setiap tong pada 2016 juga turut menyumbang kepada Kos Tempat Duduk Kilometer Tersedia (CASK) di antara syarikat penerbangan Malaysia menurun daripada 19 sen kepada 16 sen justeru mengurangkan jurang RASK-CASK industri.



Sumber: Analisis MAVCOM

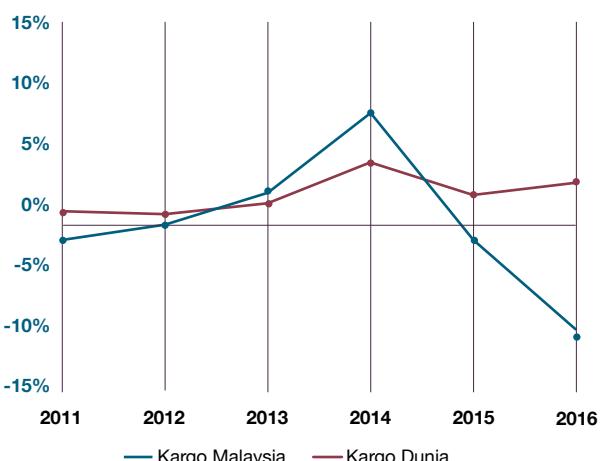
Faktor keadaan Ringgit yang semakin lemah berbanding USD akan sentiasa dipantau ekoran kesannya terhadap perbelanjaan utama seperti kos-kos bahan api dan kos pembiayaan pesawat.



Sumber: Analisis MAVCOM, Thomson Reuters

Sektor kargo udara Malaysia juga menyusut sebanyak 9.2 peratus pada tahun 2016 kepada 0.89 juta tan, dengan jumlah nilai perdagangan sebanyak RM1.49 trillion walaupun jumlah tan kargo udara dunia meningkat sebanyak 3.3 peratus pada masa yang sama.

Pertumbuhan kargo udara Malaysia berbanding pertumbuhan kargo udara dunia



Sumber: MAHB, Lapangan Terbang Senai, Airports Council International (ACI), International Monetary Fund (IMF)

Nota: Pertumbuhan kargo udara Malaysia amat berkait rapat dengan pertumbuhan nilai dagangan Malaysia.

Bersandarkan faktor-faktor ini, Suruhanjaya telah memulakan perjalanan tahun pertamanya dalam keadaan yang amat mencabar. Dengan serta merta Suruhanjaya telah mengambil alih beberapa tanggungjawab khusus yang sebelumnya ini dipikul oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia dan diberi tanggungjawab untuk memperkenalkan dasar pengawalseliaan ekonomi baru untuk industri penerbangan awam Malaysia. Kegiatan yang dijalankan oleh Suruhanjaya pada tahun 2016 melambangkan komitmen MAVCOM untuk mengukuhkan industri dan memperkasakan hak pengguna di samping menyokong matlamat-matlamat Negara. Senarai kegiatan utama MAVCOM pada tahun 2016 adalah seperti di bawah.

Mengukuhkan industri

Sejak penubuhan MAVCOM pada 1 Mac 2016, tanggungjawab pengeluaran lesen komersial kepada syarikat penerbangan berjadual dan tidak berjadual, pengendali aerodrom dan pengendali darat kini diselia oleh MAVCOM. Pihak Suruhanjaya juga telah memperkenalkan satu proses penilaian komersial baharu bagi permohonan lesen-lesen tersebut. Proses ini

diperkenalkan untuk memastikan syarikat-syarikat penerbangan bersedia dari segi komersial dan kewangan untuk memenuhi permintaan industri, serta paling utama, mampu menjaga kepentingan dan keselamatan pengguna pengangkutan udara. Pemberian lesen teknikal masih kekal di bawah tanggungjawab Jabatan Penerbangan Awam Malaysia (DCA).

Pada tahun 2016, MAVCOM telah mengeluarkan lima Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) dan 14 Permit Perkhidmatan Udara (ASP), yang mana enam daripadanya telah dikenakan dengan syarat-syarat tambahan bagi tujuan penambahbaikan kedudukan kewangan mereka. Pematuhan syarat-syarat yang berkenaan dipantau secara berterusan oleh pihak Suruhanjaya.

Lesen dan Permit yang dikeluarkan oleh MAVCOM pada tahun 2016



MAVCOM juga telah membatalkan lesen-lesen dari dua buah syarikat penerbangan, iaitu Rayani Air Sdn. Bhd. (Rayani Air) dan Eagleexpress Air Charter Sdn. Bhd. (Eagleexpress). Lesen ASL Rayani Air yang diperoleh oleh syarikat tersebut pada Disember 2015 telah dibatalkan pada Jun 2016 selepas Suruhanjaya membuat penilaian terhadap keupayaan komersial dan kewangan mereka. ASP Eagleexpress pula dibatalkan setelah syarikat tersebut gagal memenuhi syarat-syarat penambahbaikan kewangan yang telah ditetapkan oleh Suruhanjaya.

Mengambil kira kegagalan kedua-dua syarikat penerbangan tersebut untuk memenuhi tanggungjawab dan komitmen mereka terhadap

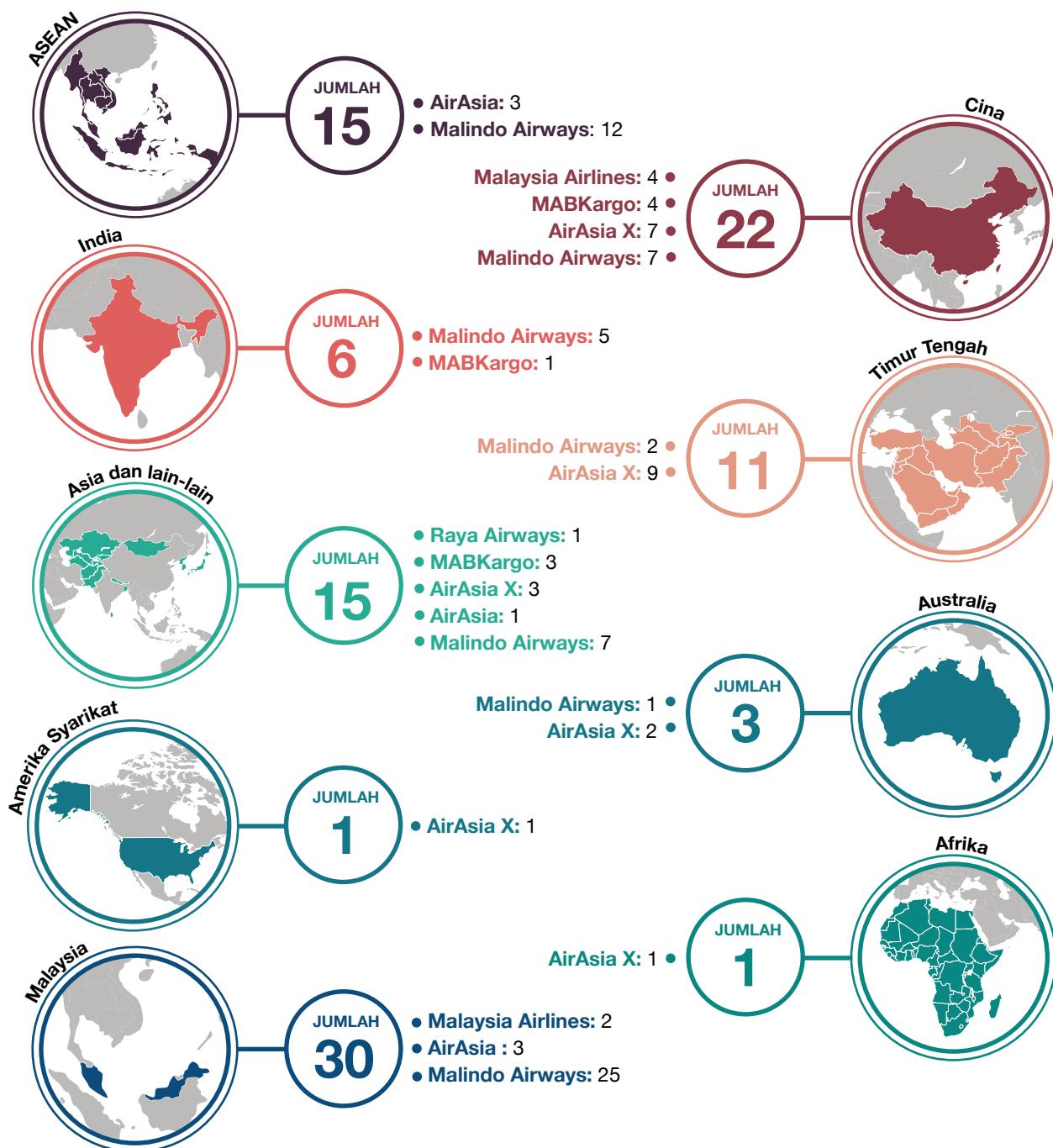
pada penumpang sebelum pembatalan lesen dan permit mereka dibuat, ini membuktikan bahawa kedudukan kewangan yang kukuh adalah penting untuk beroperasi sebagai sebuah syarikat penerbangan.

MAVCOM juga telah menyiasat dan seterusnya mendakwa Suasa Airlines Sdn. Bhd. (Suasa Air) kerana telah menjalankan perkhidmatan pengangkutan udara komersial tanpa sebarang lesen yang sah, menyalahi Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771]. Suasa Air telah mengaku bersalah serta telah dikenakan hukuman denda sebanyak RM380,000 oleh Mahkamah Sesyen. MAVCOM akan bertindak tegas terhadap mana-mana pihak yang tidak mematuhi undang-undang dan peraturan yang telah ditetapkan oleh Suruhanjaya sebagai usaha untuk melindungi kepentingan pengguna.

Pengendali darat kini turut memerlukan lesen komersial daripada MAVCOM untuk beroperasi di Malaysia, selain daripada memperoleh kelulusan teknikal oleh DCA. Sejak tahun 2016, Suruhanjaya sedang mengkaji lanskap industri pengendali darat di Malaysia. Ia merangkumi moratorium penerimaan permohonan lesen pengendali darat yang baru. MAVCOM akan hanya menilai permohonan lesen pengendalian darat bagi pengendali-pengendali yang telah berdaftar dengan Suruhanjaya sahaja.

Selain daripada pelesenan, tanggungjawab utama Suruhanjaya yang lain ialah penguntukkan hak trafik udara kepada syarikat-syarikat penerbangan. Pada tahun 2016, MAVCOM telah menguntukkan 74 hak trafik udara antarabangsa dan 30 hak trafik udara tempatan kepada syarikat-syarikat penerbangan Malaysia. Pemberian hak trafik udara antarabangsa membolehkan penambahan destinasi-destinasi baru yang dihubungkan ke Malaysia atau penambahan kekerapan penerbangan ke destinasi-destinasi yang sedia ada. Bermula dari tahun 2016, syarikat-syarikat penerbangan Malaysia kini memperoleh hak untuk beroperasi di enam destinasi baru seperti Luang Prabang (Laos); Zhengzhou, Guiyang dan Fuzhou (China); Ahmedabad (India); dan Chittagong (Bangladesh). 15 hak trafik udara antarabangsa yang telah diagihkan merupakan laluan ke destinasi ASEAN dan 22 adalah laluan ke destinasi-destinasi di China. Ini menunjukkan bahawa fokus peluasan jaringan penerbangan oleh syarikat-syarikat penerbangan Malaysia pada masa ini adalah untuk meningkatkan jaringan hubungan serantau.

Hak Trafik Udara (ATR) yang diperuntukkan oleh MAVCOM pada tahun 2016



Jumlah ATR Antarabangsa yang dikeluarkan oleh MAVCOM pada tahun 2016 (mengikut syarikat penerbangan)

AirAsia	4
AirAsia X	23
MABKargo	8
Malaysia Airlines	4
Malindo Airways	34
Raya Airways	1

Antara tugas Suruhanjaya dalam matlamatnya untuk mengukuhkan industri, MAVCOM juga telah menyemak semula Caj Perkhidmatan Penumpang (PSC) yang dikenakan oleh lapangan-lapangan terbang di Malaysia. Caj PSC yang dibayar oleh penumpang, sebagai sebahagian daripada tambang penerbangan, merupakan sumber pendapatan bagi pengendali lapangan terbang untuk menampung kos operasi modal dan operasi mereka. Oleh itu, kadar PSC merupakan faktor utama yang mempengaruhi kedudukan kewangan sesebuah pengendali lapangan terbang dan kebolehan mereka untuk menyelenggara dan memperbaharui infrastruktur lapangan terbang di

Malaysia. Semakan Suruhanjaya pada tahun 2016 merupakan langkah pertama Malaysia bagi memastikan kaedah penetapan caj lapangan terbang di Malaysia adalah sejajar dengan piawaian antarabangsa yang mengambil kira semua faktor dan kepentingan industri yang berkenaan.

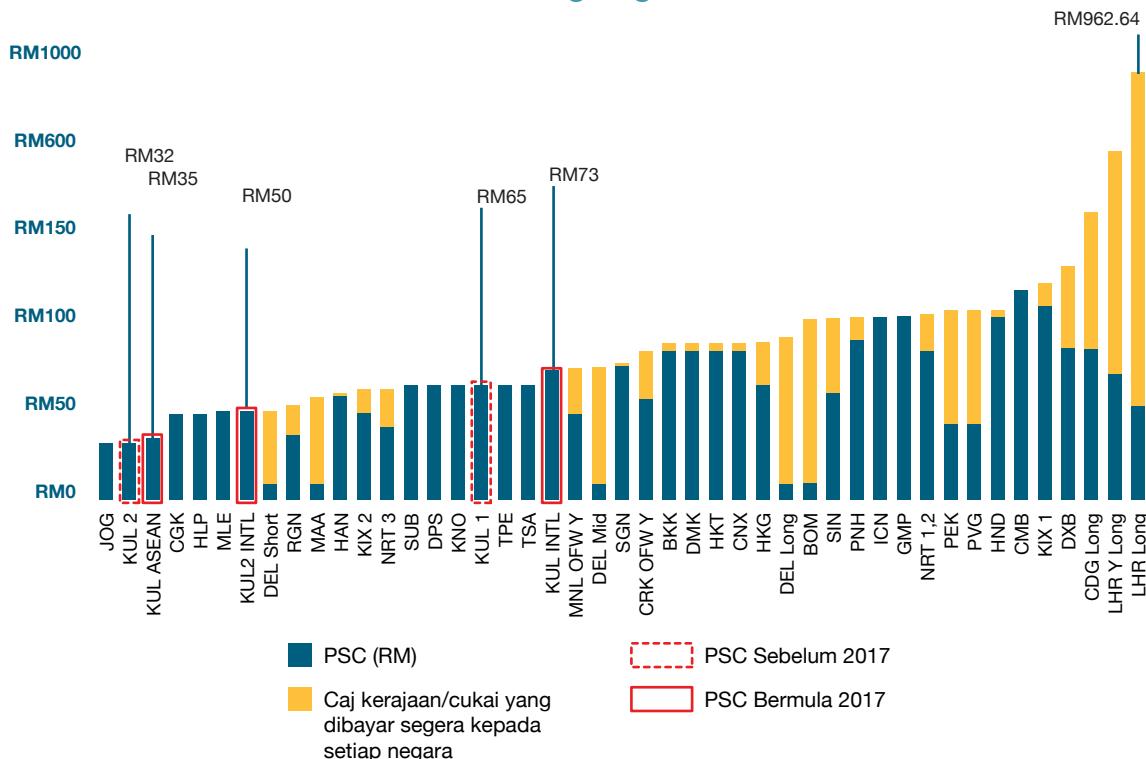
Pindaan kadar PSC yang diumumkan pada Oktober 2016 untuk pelaksanaan pada Januari 2017, termasuk memperkenalkan kategori PSC ASEAN yang juga merupakan langkah pertama untuk menyamaratakan caj lapangan terbang di KLIA dan klia2.

	PSC Sebelum 2017 (RM)			PSC Bermula 2017 (RM)		
	Domestik	ASEAN	Antarabangsa	Domestik	ASEAN	Antarabangsa (kecuali ASEAN)
KLIA	9	65	65	11	35	73
klia2	6	32	32	11	35	50
Syarikat lapangan terbang lain	9	65/26*	65	11	35	73

Sumber: Analisis MAVCOM

*Kadar khas untuk pelepasan dari lapangan terbang domestik sekunder kecuali KLIA, klia2, Pulau Pinang, Kota Kinabalu, Langkawi dan Johor Bahru ke destinasi ASEAN atau ke Kawasan Pertumbuhan Timur ASEAN Brunei-Indonesia-Malaysia-Filipina (BIMP-EAGA) dan Segi Tiga Pertumbuhan Malaysia, Indonesia dan Thailand (IMT-GT).

Caj Perkhidmatan Penumpang antarabangsa Malaysia (PSC) berbanding negara lain

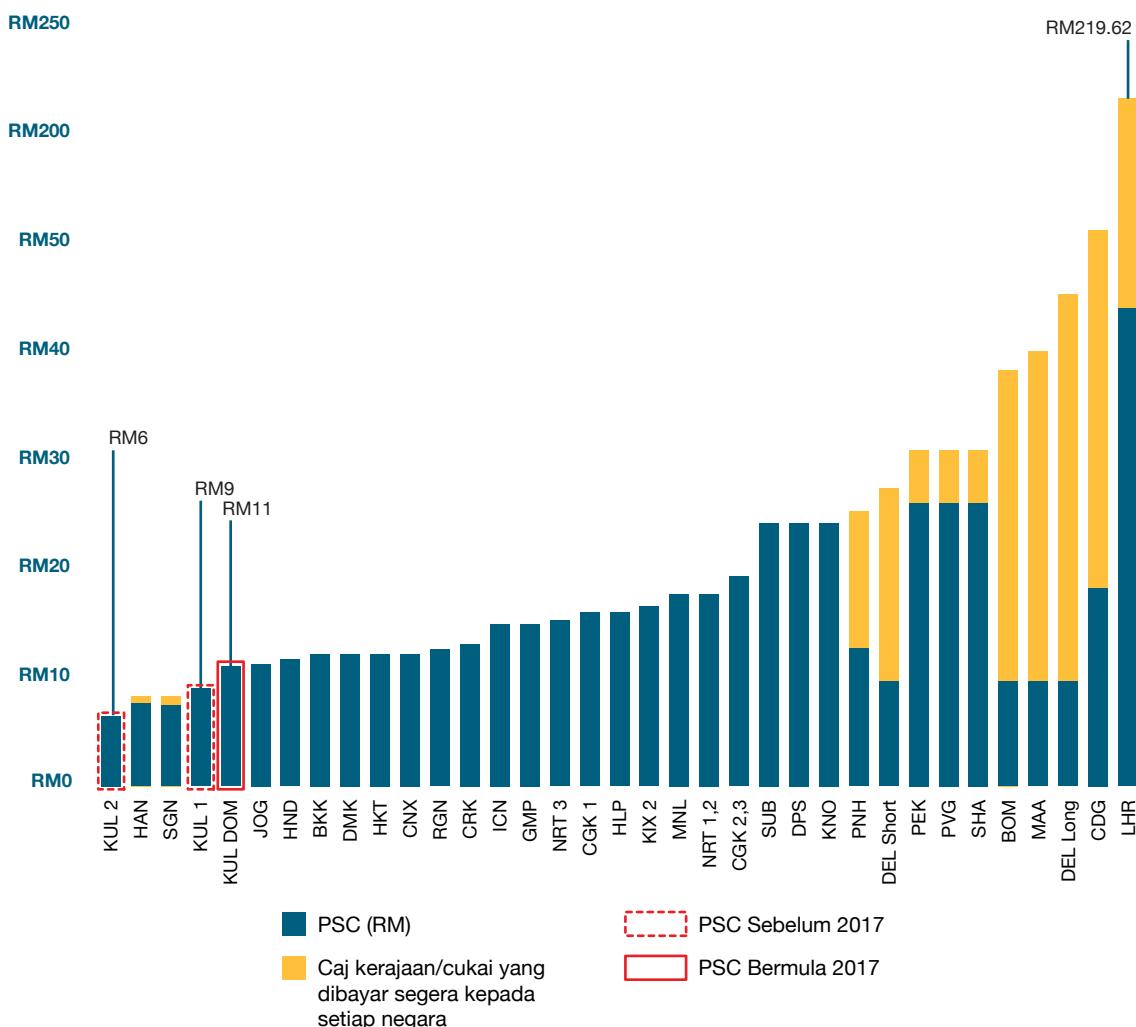


Sumber: Analisis MAVCOM

Note: PSC Malaysia tidak termasuk GST.

Caj dan cukai Kerajaan adalah caj tambahan yang dibayar kepada pihak berkuasa kerajaan masing-masing. Senarai Kod Lapangan Terbang Antarabangsa boleh didapati di halaman 57.

Caj Perkhidmatan Penumpang domestik Malaysia (PSC) berbanding negara lain



Sumber: Analisis MAVCOM

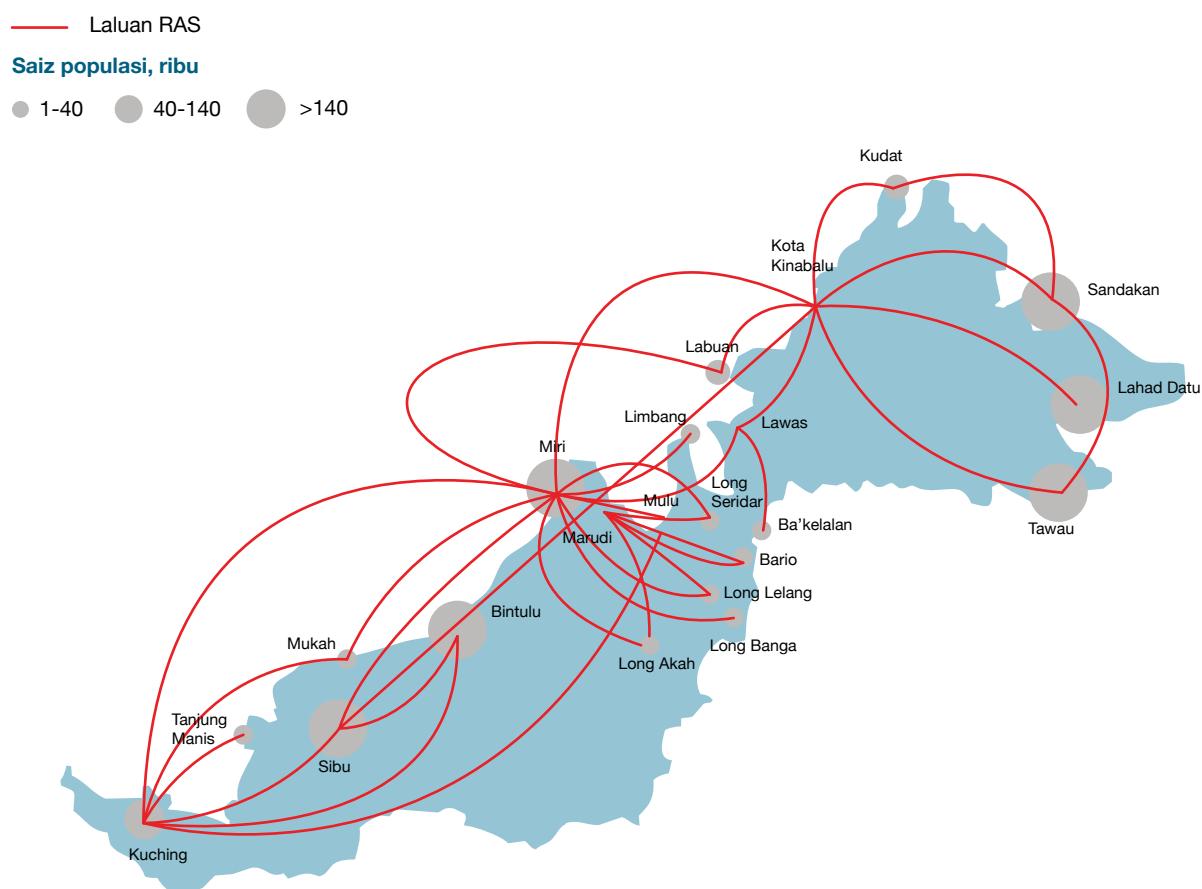
Note: PSC Malaysia tidak termasuk GST.

Caj dan cukai Kerajaan adalah caj tambahan yang dibayar kepada pihak berkuasa Kerajaan negara masing-masing. Senarai Kod Lapangan Terbang Antarabangsa boleh didapati di halaman 57.

Trafik penumpang di Malaysia mencatatkan kenaikan tahunan sebanyak 9.8 peratus bagi tiga bulan pertama sehingga Mac 2017. Pada masa yang sama, langkah untuk membentuk rangka kerja jangka masa panjang bagi penetapan caj PSC Malaysia sedang dilaksanakan dan hanya akan lengkap pada tahun 2019. Kami yakin bahawa keputusan yang dibuat berhubung penetapan caj PSC bukan sahaja melindungi kepentingan pengguna tetapi juga menggalakkan persaingan yang sihat di kalangan pengendali-pengendali lapangan terbang untuk terus meningkatkan mutu perkhidmatan mereka.

Salah satu kegiatan utama MAVCOM pada tahun 2016 ialah berkisar kepada Perkhidmatan Udara Luar Bandar (RAS). RAS merupakan program obligasi perkhidmatan awam yang diperkenalkan oleh Kerajaan Malaysia pada tahun 1957 bagi menghubungkan kawasan-kawasan terpencil di Sabah dan Sarawak menerusi pengangkutan udara. Kini RAS diuruskan oleh MAVCOM di bawah Akta 771.

Laluan perkhidmatan udara luar bandar (RAS) semasa



Sumber: Kementerian Pengangkutan Malaysia

Susulan daripada pengumuman Kerajaan pada bulan Februari 2016 untuk meneruskan program RAS berdasarkan perjanjian sedia ada di antara Kerajaan dan MASwings yang bakal tamat pada September 2017, MAVCOM telah menjalankan kajian semula ke atas program RAS yang bertujuan untuk mengukuhkan keupayaan program ini bagi mencapai matlamat menghubungkan kawasan-kawasan terpencil di Sabah dan Sarawak. Semakan semula ini dijangka akan lengkap pada tahun 2017, dengan wujudnya rangka kerja RAS yang baharu.

Memperkasakan Pengguna

Pengguna pengangkutan udara dilindungi di bawah Akta 771 dan ini merupakan salah satu tunjang utama MAVCOM. Suruhanjaya ini telah mewujudkan pelbagai usaha dan inisiatif pada tahun 2016 untuk mencapai objektif untuk mendidik, melindungi dan memperkasakan hak pengguna pengangkutan udara.

Salah satu usaha awal oleh Suruhanjaya adalah untuk menjalankan kajian selidik pengguna pada

bulan Mei 2016 bagi menentukan tahap kesedaran pengguna ke atas hak-hak mereka sebagai penumpang pesawat serta tahap kepuasan ke atas perkhidmatan penerbangan yang disediakan di Malaysia. Berdasarkan kajian selidik ini yang telah disertai lebih kurang 2,300 orang pengguna, sebanyak 69 peratus daripada mereka tidak mengetahui hak-hak sebenar mereka sebagai pengguna pengangkutan udara manakala 93 peratus pula mahu mengetahui lebih lanjut lagi mengenai hak-hak mereka. Kajian selidik ini juga telah memberi indikasi kepada Suruhanjaya mengenai aduan-aduan penerbangan yang kerap dibuat serta landasan atau saluran yang menjadi pilihan pengguna untuk mendapatkan maklumat lanjut serta pendidikan kepenggunaan. Semua maklumat dan hasil kajian selidik ini digunakan untuk perancangan MAVCOM dalam mempertingkatkan perkhidmatan pengguna penerbangan awam.

Dengan hasil kajian selidik ini juga, Suruhanjaya telah memperkenalkan Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 (MACPC), iaitu kod yang diadaptasikan daripada International Civil Aviation Organisation (ICAO) dan Montreal

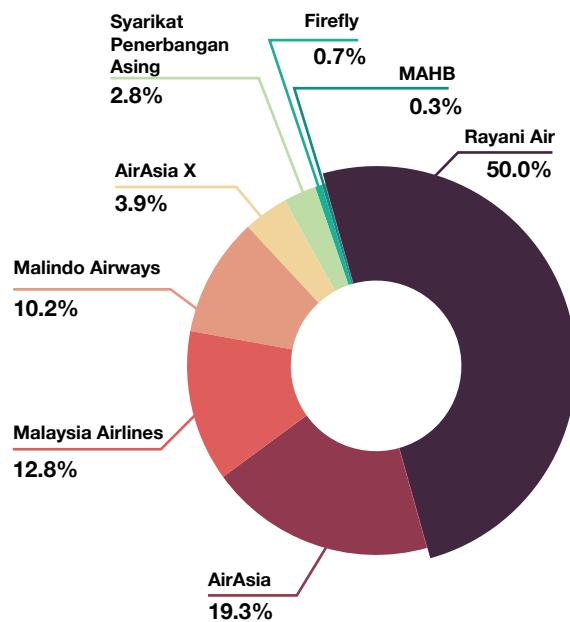
Convention 1999, yang merupakan perjanjian antarabangsa yang telah turut dimeterai oleh Malaysia yang memperuntukkan penetapan tahap perkhidmatan minimum yang perlu disediakan oleh syarikat-syarikat penerbangan. Dengan MACPC, pengguna pengangkutan udara dari dan ke Malaysia mempunyai hak yang dinyatakan dan dilindungi di bawah undang-undang Negara. MACPC merupakan dokumen pertama di dalam industri penerbangan awam Malaysia yang tulus, jelas dan membimbing pengguna mengenai hak-hak mereka sebagai pengguna pengangkutan udara, terutamanya mengenai isu-isu seperti penerbangan yang ditangguhkan, salah kendali bagasi, tidak dibenarkan untuk menaiki pesawat, dan isu diskriminasi ke atas penumpang kurang upaya.

Untuk membantu pelaksanaan MACPC, pada bulan Mei 2016, Suruhanjaya memperkenalkan Sistem Pengurusan Aduan di laman web MAVCOM www.mavcom.my yang menawarkan saluran yang bersesuaian dan mudah bagi pengguna melaporkan aduan mereka berhubung perkhidmatan yang diberikan oleh syarikat-syarikat penerbangan serta lapangan-lapangan terbang.

MAVCOM telah menerima 1,428 aduan dari Mac 2016 sehingga Disember 2016. Suruhanjaya juga telah berjaya menguruskan, menyelesaikan dan menutup 90 peratus daripada aduan-aduan ini. Kebanyakan aduan melibatkan perkhidmatan syarikat-syarikat penerbangan dan hanya empat aduan yang melibatkan perkhidmatan di lapangan terbang.

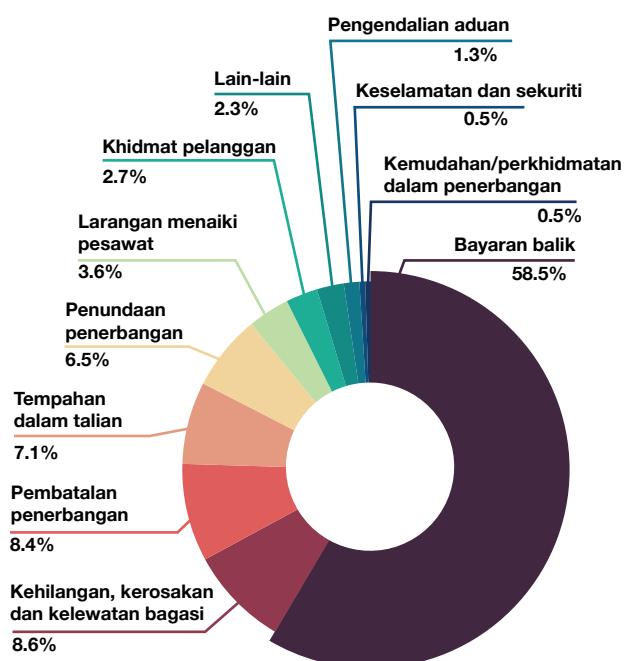


Pecahan jumlah aduan yang diterima oleh MAVCOM untuk tempoh bulan Mac sehingga Disember 2016



Sumber: Analisis MAVCOM

Aduan pengguna mengikut kategori yang diterima oleh MAVCOM untuk tempoh bulan Mac sehingga Disember 2016



Sumber: Analisis MAVCOM

Aduan pengguna mengikut syarikat penerbangan dan kategori yang diterima oleh MAVCOM untuk tempoh bulan Mac sehingga Disember 2016

Kategori/ Syarikat penerbangan	AirAsia	AirAsia X	Firefly	Malaysia Airlines	Malindo Airways	MASwings	Rayani Air	Syarikat Penerbangan Asing	Jumlah
 Bayaran balik	99	23	1	32	21	-	650	8	834
 Kehilangan, kerosakan dan kelewatan bagasi	38	8	-	45	20	-	-	12	123
 Pembatalan penerbangan	29	5	3	11	8	2	58	4	120
 Tempahan dalam talian	47	8	3	20	21	-	-	2	101
 Penundaan penerbangan	25	3	1	19	40	1	2	3	94
 Larangan menaiki pesawat	11	-	1	20	10	-	-	9	51
 Khidmat pelanggan	8	5	1	15	8	-	-	2	39
 Pengendalian aduan	6	1	-	6	6	-	-	-	19
 Lain-lain	12	2	-	10	12	2	4	1	43
Jumlah	275	55	10	178	146	5	714	41	1,424

Lain-lain termasuk: Aduan terhadap kemudahan dan perkhidmatan dalam penerbangan, makanan dan minuman, program penerbangan kerap, bantuan khas untuk orang kurang upaya, menaiktaraf / penurunan kemudahan.

Nota: MAVCOM berjaya mengurus dan menyelesaikan 90 peratus aduan tersebut.

75 peratus daripada keputusan itu menyokong pengguna.

Keseluruhannya, MAVCOM menerima empat aduan yang melibatkan lapangan terbang KLIA, klia2 dan Kota Bahru sepanjang tempoh dari Mac hingga Disember 2016. Aduan-aduan yang diterima adalah berkaitan dengan kemudahan di lapangan terbang, sikap kakitangan keselamatan dan suasana lapangan terbang.

Suruhanjaya turut memantau kepatuhan industri ke atas MACPC. Manfaat utama bagi pihak pengguna dengan pelaksanaan MACPC ini adalah, kini semua pilihan tambahan perkhidmatan yang ditawarkan oleh syarikat penerbangan hanya akan dimasukkan ke dalam tambang jika pilihan perkhidmatan tambahan tersebut dipilih oleh pengguna, bukan ditetapkan oleh syarikat penerbangan secara terus seperti sebelum ini. Di samping itu, syarikat penerbangan dan syarikat pengendali lapangan terbang diharuskan untuk menyelesaikan 90 peratus daripada jumlah aduan mereka dalam tempoh 30 hari.

MAVCOM juga menyediakan saluran buat pengguna yang terjejas oleh penutupan operasi Rayani Air terutamanya mengenai pengembalian tambang yang telah dibayar. Dengan kerjasama Bank Negara Malaysia, pihak Suruhanjaya dapat memastikan penumpang-penumpang Rayani Air yang telah menempah penerbangan menggunakan kad kredit mereka mendapat bayaran balik yang sepatutnya.

MAVCOM mengambil maklum bahawa kesedaran mengenai hak-hak pengguna pengangkutan udara di Malaysia masih perlu dipertingkatkan. Meskipun banyak aktiviti pendidikan pengguna yang telah dijalankan pada tahun 2016, MAVCOM akan terus meningkatkan kesedaran mengenai hak-hak pengguna pengangkutan udara dan MACPC bagi memperkasakan hak-hak pengguna penerbangan di Malaysia.

Pembiayaan Perbelanjaan Operasi

Pada tahun 2016, MAVCOM menerima peruntukan geran Kerajaan sebanyak RM60.0 juta yang merupakan sebahagian daripada perancangan kewangan keseluruhan di dalam membiayai operasi Suruhanjaya. Suruhanjaya telah menggunakan geran ini untuk membiayai perbelanjaan pra-permulaan sebanyak RM18.9 juta dan perbelanjaan operasi berjumlah RM16.7 juta untuk tempoh 10 bulan daripada 1 Mac 2016 sehingga 31 Disember 2016. Mengambil kira aliran tunai sepanjang tahun yang lain, MAVCOM mengakhiri tahun 2016 dengan baki tunai sebanyak

RM23.6 juta. Prestasi kewangan Suruhanjaya bagi tahun 2016 dibentangkan di bahagian penyata kewangan di dalam Laporan Tahunan ini.

Menyumbang ke arah pembinaan negara

Dalam tahun-tahun yang akan datang, semua perancangan yang telah ditetapkan pada tahun 2016 akan terus dijalankan bagi menjamin kepentingan Negara, industri penerbangan awam serta para pengguna. Walaupun pada pandangan kami industri ini akan kekal berkembang, namun kehendak Suruhanjaya adalah untuk industri ini menjadi lebih kukuh di mana persekitaran kompetitif yang sihat dipupuk.

Suruhanjaya ini juga sedang membina satu pelan induk ekonomi bagi industri penerbangan awam Malaysia sebagai panduan jangka masa panjang. Pelan induk ekonomi ini bertujuan untuk memastikan pendekatan yang lebih sistematik dan teratur terhadap hal-hal yang berkaitan dengan struktur industri, mempermudahkan persaingan yang adil, perhubungan dan jaringan tempatan dan antarabangsa Malaysia, pertimbangan infrastruktur dan pembangunan modal insan untuk industri penerbangan Negara. Pelan induk ekonomi ini bertujuan untuk menyediakan asas kepada pihak Kerajaan mengenai dasar-dasar yang bersesuaian dan perlu digunakan, dan apabila pelan ini selesai dirangka, ia akan berfungsi sebagai rujukan utama bagi Kerajaan dan MAVCOM di dalam pembangunan industri pada masa hadapan.

Secara lazimnya, MAVCOM menggalakkan maklum balas daripada semua pihak di dalam pelbagai aspek yang berkaitan dengan bidang tugas Suruhanjaya kerana kami percaya bahawa semua maklum balas ini dapat mempertingkatkan mutu perkhidmatan kami untuk industri. Dengan itu, saya berterima kasih kepada pihak Kerajaan Malaysia, pemain-pemain industri, para pengguna, pihak berkepentingan, kesemua anggota Suruhanjaya dan kakitangan MAVCOM untuk setiap usaha dan pencapaian yang telah dicapai pada tahun 2016 dan saya berharap untuk terus berkhidmat dengan anda semua.

PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016



Sijil Ketua Audit Negara	33
Penyata Pengerusi Eksekutif Dan Seorang Anggota Suruhanjaya	37
Perakuan Berkanun	38
Penyata Kedudukan Kewangan	39
Penyata Pendapatan	40
Penyata Perubahan Ekuiti	41
Penyata Aliran Tunai	42-43
Nota-nota Kepada Penyata Kewangan	44-54

SIJIL KETUA AUDIT NEGARA



LAPORAN KETUA AUDIT NEGARA
MENGENAI PENYATA KEWANGAN
SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA
BAGI TAHUN BERAKHIR 31 DISEMBER 2016

Laporan Mengenai Penyata Kewangan

Pendapat

Saya telah mengaudit Penyata Kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang merangkumi Penyata Kedudukan Kewangan Pada 31 Disember 2016, Penyata Pendapatan dan Penyata Aliran Tunai bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut, ringkasan polisi perakaunan yang signifikan dan nota kepada penyata kewangan seperti dinyatakan pada muka surat 1 hingga 19.

Pada pendapat saya, penyata kewangan ini memberikan gambaran yang benar dan saksama mengenai kedudukan kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia pada 31 Disember 2016 dan prestasi kewangan serta aliran tunai bagi tahun berakhir pada tarikh tersebut selaras dengan piawaian pelaporan kewangan yang diluluskan di Malaysia dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771).

Asas Kepada Pendapat

Saya telah melaksanakan pengauditan berdasarkan Akta Audit 1957 dan *The International Standards of Supreme Audit Institutions*. Tanggungjawab saya dihuraikan selanjutnya di perenggan Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan dalam laporan ini. Saya percaya bahawa bukti audit yang diperoleh adalah mencukupi dan bersesuaian untuk dijadikan asas kepada pendapat saya.

Kebebasan dan Tanggungjawab Etika Lain

Saya adalah bebas daripada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia dan telah memenuhi tanggungjawab etika lain berdasarkan *The International Standards of Supreme Audit Institutions*.

Maklumat Lain Selain Daripada Penyata Kewangan dan Laporan Juruaudit Mengenainya

Anggota Suruhanjaya Suruhanjaya Penerbangan Malaysia bertanggungjawab terhadap maklumat lain dalam Laporan Tahunan. Pendapat saya terhadap penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia tidak meliputi maklumat lain selain daripada Penyata Kewangan dan Laporan Juruaudit mengenainya dan saya tidak menyatakan sebarang bentuk kesimpulan jaminan mengenainya.

Tanggungjawab Anggota Suruhanjaya Terhadap Penyata Kewangan

Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab terhadap penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang memberi gambaran benar dan saksama selaras dengan piawaian pelaporan kewangan yang diluluskan di Malaysia dan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771). Anggota Suruhanjaya juga bertanggungjawab terhadap penetapan kawalan dalaman yang perlu bagi membolehkan penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia adalah bebas daripada salah nyata yang ketara sama ada disebabkan fraud atau kesilapan.

Semasa penyediaan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, Anggota Suruhanjaya bertanggungjawab untuk menilai keupayaan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia untuk beroperasi sebagai satu usaha berterusan, mendedahkannya jika berkaitan serta menggunakan sebagai asas perakaunan.

Tanggungjawab Juruaudit Terhadap Pengauditan Penyata Kewangan

Objektif saya adalah untuk memperoleh keyakinan yang munasabah sama ada penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia secara keseluruhannya adalah bebas daripada salah nyata yang ketara, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, dan mengeluarkan Laporan Juruaudit yang merangkumi pendapat saya. Jaminan yang munasabah adalah satu tahap jaminan yang tinggi, tetapi bukan satu jaminan bahawa audit yang dijalankan mengikut *The International Standards of Supreme Audit Institutions* akan sentiasa mengesan salah nyata yang ketara apabila ia wujud. Salah nyata boleh wujud daripada fraud atau kesilapan dan dianggap ketara sama ada secara individu atau agregat sekiranya boleh dijangkakan dengan munasabah untuk mempengaruhi keputusan ekonomi yang dibuat oleh pengguna berdasarkan penyata kewangan ini.

Sebagai sebahagian daripada pengauditan mengikut *The International Standards of Supreme Audit Institutions*, saya menggunakan pertimbangan profesional dan mengekalkan keraguan profesional sepanjang pengauditan. Saya juga:

- a. Mengenal pasti dan menilai risiko salah nyata ketara dalam penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, sama ada disebabkan fraud atau kesilapan, merangka dan melaksanakan prosedur audit yang responsif terhadap risiko berkenaan serta mendapatkan bukti audit yang mencukupi dan bersesuaian untuk memberikan asas kepada pendapat saya. Risiko untuk tidak mengesan salah nyata ketara akibat daripada fraud adalah lebih tinggi daripada kesilapan, kerana fraud mungkin melibatkan pakatan, pemalsuan, ketinggalan yang disengajakan, representasi yang salah, atau mengatasi kawalan dalaman.
- b. Memahami kawalan dalaman yang relevan untuk merangka prosedur audit yang bersesuaian tetapi bukan untuk menyatakan pendapat mengenai keberkesanan kawalan dalaman Suruhanjaya Penerbangan Malaysia.
- c. Menilai kesesuaian dasar perakaunan yang diguna pakai, kemunasabahan anggaran perakaunan dan pendedahan yang berkaitan oleh Anggota Suruhanjaya.
- d. Membuat kesimpulan terhadap kesesuaian penggunaan asas perakaunan untuk usaha berterusan oleh Anggota Suruhanjaya dan berdasarkan bukti audit yang diperoleh, sama ada wujudnya ketidakpastian ketara yang berkaitan dengan peristiwa atau keadaan yang mungkin menimbulkan keraguan yang signifikan terhadap keupayaan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia sebagai satu usaha berterusan. Jika saya membuat kesimpulan bahawa ketidakpastian ketara wujud, saya perlu melaporkan dalam Laporan Juruaudit terhadap pendedahan yang berkaitan dalam penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia atau, jika pendedahan tersebut tidak mencukupi, pendapat saya akan diubah. Kesimpulan saya dibuat berdasarkan bukti audit yang diperoleh sehingga tarikh Laporan Juruaudit.
- e. Menilai sama ada keseluruhan persembahan termasuk pendedahan penyata kewangan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia memberi gambaran yang saksama.

Saya telah berkomunikasi dengan Anggota Suruhanjaya, antaranya mengenai skop dan tempoh pengauditan yang dirancang serta penemuan audit yang signifikan termasuk kelemahan kawalan dalaman yang dikenal pasti semasa pengauditian.

Laporan Mengenai Keperluan Perundangan dan Peraturan Lain

Berdasarkan keperluan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771), saya juga melaporkan bahawa pada pendapat saya, rekod perakaunan dan rekod lain yang dikehendaki Akta untuk disimpan oleh Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah disimpan dengan sempurna menurut peruntukan Akta.

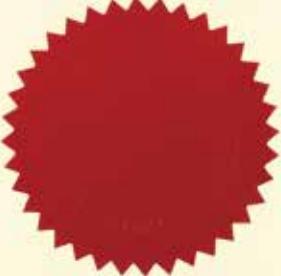
Hal-hal Lain

- a. Seperti yang dinyatakan pada Nota 2 kepada penyata kewangan, Suruhanjaya Penerbangan Malaysia telah menerima pakai piawaian perakaunan *Malaysian Private Entities Reporting Standard* (MPERS) mulai 1 Mac 2016.
- b. Laporan ini dibuat untuk Anggota Suruhanjaya dan bukan untuk tujuan lain. Saya tidak bertanggungjawab terhadap pihak lain bagi kandungan laporan ini.



(ZAABA BIN ZAINUDDIN)
b.p. KETUA AUDIT NEGARA
MALAYSIA

PUTRAJAYA
19 JUN 2017



PENYATA PENGERUSI EKSEKUTIF DAN SEORANG ANGGOTA SURUHANJAYA

Kami, Jeneral Tan Sri Dato' Sri Abdullah bin Ahmad TUDM (Bersara) dan Dato' Fauziah binti Yaacob, yang merupakan Pengerusi Eksekutif dan salah seorang Anggota **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ini menyatakan bahawa, pada pendapat Anggota Suruhanjaya, Penyata Kewangan yang mengandungi Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Pendapatan, Penyata Perubahan Ekuiti dan Penyata Aliran Tunai yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya, adalah disediakan untuk menunjukkan pandangan yang benar dan saksama berkenaan kedudukan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA** pada **31 DISEMBER 2016** dan hasil kendaliannya serta perubahan kedudukan kewangannya bagi tempoh kewangan berakhir pada tarikh tersebut.

Bagi pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia,



JENERAL TAN SRI DATO' SRI ABDULLAH BIN AHMAD TUDM (Bersara)
Pengerusi Eksekutif

Tarikh: 8 Jun 2017

Kuala Lumpur



DATO' FAUZIAH BINTI YAACOB
Anggota Suruhanjaya

Tarikh: 8 Jun 2017

Kuala Lumpur

PERAKUAN BERKANUN

PENGAKUAN OLEH PEGAWAI UTAMA YANG BERTANGGUNGJAWAB KE ATAS PENGURUSAN KEWANGAN SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA

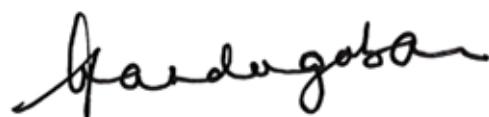
Saya, Wan Ahmad Wizan bin Wan Nawang, pegawai utama yang bertanggungjawab ke atas pengurusan kewangan dan rekod-rekod perakaunan **SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA**, dengan ikhlasnya mengakui bahawa Penyata Kedudukan Kewangan, Penyata Pendapatan, Penyata Perubahan Ekuiti dan Penyata Aliran Tunai dalam Penyata Kewangan yang berikut ini berserta dengan nota-nota kepada Penyata Kewangan di dalamnya mengikut sebaik-baik pengetahuan dan kepercayaan saya, adalah betul dan saya membuat ikrar ini dengan sebenarnya mempercayai bahawa ia adalah benar dan atas kehendak-kehendak Akta Akuan Berkunun, 1960.

Sebenarnya dan sesungguhnya)
 diakui oleh penama di atas)
 di Kuala Lumpur)
 pada 8 Jun 2017)



WAN AHMAD WIZAN BIN WAN NAWANG

Di hadapan saya:

PESURUHJAYA SUMPAH

L12-12 Menara Sentral Vista
 150 Jalan Sultan Abdul Samad
 50470 Kuala Lumpur

PENYATA KEDUDUKAN KEWANGAN

Pada 31 Disember 2016

	NOTA	2016 RM
ASET BUKAN SEMASA		
Hartanah dan peralatan	5	2,652,245
Aset tak ketara	6	671,010
Jumlah aset bukan semasa		<u>3,323,255</u>
ASET SEMASA		
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	7	960,879
Tunai dan kesetaraan tunai	8	23,598,947
Jumlah aset semasa		<u>24,559,826</u>
JUMLAH ASET		<u>27,883,081</u>
RIZAB		
Dana terkumpul		25,100,152
		<u>25,100,152</u>
LIABILITI BUKAN SEMASA		
Liabiliti pajakan	9	153,032
Jumlah liabiliti bukan semasa		<u>153,032</u>
LIABILITI SEMASA		
Liabiliti pajakan	9	96,683
Pembiutang lain dan perbelanjaan terakru	10	2,357,214
Peruntukan cukai		176,000
Jumlah liabiliti semasa		<u>2,629,897</u>
JUMLAH LIABILITI		<u>2,782,929</u>
JUMLAH RIZAB DAN LIABILITI		<u>27,883,081</u>

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini.

PENYATA PENDAPATAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

	NOTA	2016 RM
PENDAPATAN		
Geran pelancaran		60,000,000
Pendapatan faedah		855,140
Jumlah pendapatan		<u>60,855,140</u>
PERBELANJAAN		
Perbelanjaan kakitangan	11	(8,783,094)
Perbelanjaan pra-permulaan	12	(18,897,638)
Perbelanjaan operasi lain	13	(7,895,026)
Jumlah perbelanjaan		<u>(35,575,758)</u>
Kos pembiayaan		25,279,382
		(3,230)
Lebihan pendapatan sebelum cukai		25,276,152
Perbelanjaan cukai	14	(176,000)
LEBIHAN PENDAPATAN SELEPAS CUKAI		<u>25,100,152</u>

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini

PENYATA PERUBAHAN EKUITI

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

	2016 RM
Pada 1 Mac 2016 (Tarikh penubuhan)	-
Lebihan pendapatan selepas cukai	25,100,152
PADA 31 DISEMBER 2016	<u>25,100,152</u>

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini

PENYATA ALIRAN TUNAI

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

	2016 RM
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI OPERASI	
Lebihan pendapatan sebelum cukai	25,276,152
Pelarasan bagi:	
Susut nilai harta tanah dan peralatan	573,980
Pelunasan aset tak ketara	227,286
Kos pembiayaan	3,230
Hapus kira harta tanah dan peralatan	3,859
Lebihan pendapatan sebelum perubahan dalam modal kerja	<u>26,084,507</u>
Perubahan dalam modal kerja:	
Deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain	(960,879)
Pembiayaan lain dan perbelanjaan terakru	2,357,214
Tunai bersih daripada aktiviti operasi	<u>27,480,842</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PELABURAN	
Pembelian harta tanah dan peralatan*	(2,940,084)
Pembelian aset tak ketara	(898,296)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pelaburan	<u>(3,838,380)</u>
ALIRAN TUNAI DARIPADA AKTIVITI PEMBIAYAAN	
Faedah yang dibayar ke atas liabiliti pajakan	(3,230)
Pembayaran balik liabiliti pajakan	(40,285)
Tunai bersih digunakan dalam aktiviti pembiayaan	<u>(43,515)</u>
PENINGKATAN BERSIH DALAM TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI	<u>23,598,947</u>
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AWAL TAHUN KEWANGAN	-
TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI PADA AKHIR TAHUN KEWANGAN	<u>23,598,947</u>

Nota-nota yang dilampirkan adalah sebahagian daripada penyata kewangan ini

PENYATA ALIRAN TUNAI

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

TRANSAKSI BUKAN TUNAI

*Pembelian harta tanah dan peralatan:

Sepanjang tempoh kewangan berakhir 31 Disember 2016, Suruhanjaya memperoleh kenderaan bermotor dengan kos agregat berjumlah RM329,488 yang mana sebanyak RM290,000 telah diperolehi dengan cara pajakan kewangan. Bayaran tunai sebanyak RM39,488 telah dibuat untuk membeli kenderaan bermotor.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

1 MAKLUMAT UMUM

Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (“Suruhanjaya”) telah ditubuhkan secara rasmi pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 untuk bertindak sebagai sebuah entiti bebas untuk mengawal selia perkara ekonomi dan komersial yang berhubungan dengan industri penerbangan awam di Malaysia.

Pejabat berdaftar Suruhanjaya terletak di Aras 19, Menara 1 Sentrum, 201 Jalan Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur.

Penyata kewangan Suruhanjaya dibentangkan dalam Ringgit Malaysia (RM). Penyata kewangan ini telah diluluskan untuk diterbitkan oleh Anggota Suruhanjaya pada 8 Jun 2017.

2 ASAS PENYEDIAAN

Penyata kewangan Suruhanjaya telah disediakan mengikut Piawaian Pelaporan Entiti Persendirian Malaysia (“MPERS”). Suruhanjaya juga telah mula menggunakan Pindaan kepada MPERS yang dikeluarkan oleh Lembaga Piawaian Perakaunan Malaysia (“MASB”) pada tahun 2015.

Penyata kewangan telah disediakan berdasarkan kos sejarah kecuali seperti yang dinyatakan di dalam ringkasan dasar perakaunan penting.

Penyediaan penyata kewangan ini selaras dengan MPERS memerlukan penggunaan anggaran perakaunan kritikal tertentu. Pihak pengurusan juga perlu melaksanakan pertimbangan mereka dalam proses menggunakan pakai dasar-dasar perakaunan Suruhanjaya. Bidang yang melibatkan tahap pertimbangan atau kerumitan yang lebih tinggi, atau bidang di mana andaian dan anggaran adalah penting kepada penyata kewangan, telah dinyatakan dalam Nota 4.

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING

3.1 Hartanah dan Peralatan

Hartanah dan peralatan pada asalnya dinyatakan pada kos. Kos untuk harta tanah dan peralatan yang diiktiraf pada awalnya terdiri daripada harga pembelian dan sebarang kos yang berkaitan secara langsung untuk membawa aset kepada lokasi dan keadaan yang diperlukan untuk ia menjadi mampu beroperasi dengan cara yang dikehendaki oleh pihak pengurusan.

Kos sesuatu item bagi harta tanah dan peralatan yang bernilai melebihi RM1,000 diiktiraf sebagai aset apabila terdapat kemungkinan bahawa manfaat ekonomi masa depan yang terangkum dalam bahagian tersebut akan mengalir ke dalam Suruhanjaya dan kos item tersebut boleh diukur dengan tepat. Selepas pengiktirafan awal, harta tanah dan peralatan dinyatakan pada kos setelah ditolak susut nilai terkumpul dan kerugian rosot nilai terkumpul, jika ada.

Kos penggantian diambil kira dalam amaun dibawa sesuatu harta tanah dan peralatan apabila kos itu ditanggung dan penggantian itu dijangka memberi manfaat tambahan di masa hadapan kepada Suruhanjaya. Amaun dibawa bagi bahagian yang diganti akan dinyahiktiraf. Semua pembaikan dan penyelenggaraan lain dicaj kepada penyata pendapatan dalam tempoh ianya ditanggung.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

(sambungan)

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.1 Hartanah dan Peralatan (sambungan)

Semua hartaanah dan peralatan disusut nilai berasaskan kaedah garis lurus untuk memperuntukkan kos aset kurang nilai sisa sepanjang anggaran hayat kegunaannya. Hayat berguna dianggarkan seperti berikut:

- Pengubahaan	10 tahun
- Kenderaan bermotor	5 tahun
- Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat	5 tahun
- Peralatan komputer	3 tahun

Nilai sisa aset, hayat berguna dan kaedah susut nilai disemak semula, dan diselaraskan sewajarnya secara prospektif, sekiranya terdapat tanda-tanda perubahan yang ketara sejak tarikh laporan tahunan yang lepas.

Hartaanah dan peralatan dirosotnilai apabila terdapat petunjuk bahawa ia mungkin mengalami rosotnilai. Polisi bagi pengiktirafan dan pengukuran rosot nilai adalah berdasarkan Nota 3.3.

Laba atau kerugian atas pelupusan sesuatu hartaanah dan peralatan ditentukan dengan membandingkan penerimaan daripada pelupusan dengan amaun dibawa hartaanah dan peralatan tersebut dan diiktiraf dalam penyata pendapatan.

3.2 Aset Tak Ketara

Perisian komputer yang dibeli dipermudalkan sebagai aset tidak ketara dan dinyatakan pada kos. Kos untuk perisian komputer yang diiktiraf pada awalnya terdiri daripada harga pembelian dan sebarang kos berkaitan yang membawa perisian tersebut untuk tujuan penggunaannya oleh pihak pengurusan.

Selepas pengiktirafan awal, kos dilunaskan sepanjang anggaran hayat berguna sebanyak tiga (3) tahun dan direkodkan pada kos ditolak pelunasan terkumpul dan kerugian rosotnilai terkumpul, jika ada.

Kos yang berkaitan dengan perisian komputer diiktiraf sebagai perbelanjaan, apabila ditanggung.

Nilai sisa aset tak ketara, hayat berguna dan kaedah pelunasan disemak semula, dan diselaraskan sewajarnya secara prospektif, sekiranya terdapat tanda-tanda perubahan yang ketara sejak tarikh laporan tahunan yang lepas.

Aset tak ketara dirosotnilai apabila terdapat petunjuk bahawa ia mungkin mengalami rosotnilai. Polisi bagi pengiktirafan dan pengukuran rosot nilai adalah berdasarkan Nota 3.3.

Laba dan kerugian atas pelupusan ditentukan dengan membandingkan penerimaan daripada pelupusan dengan amaun dibawa aset tak ketara tersebut dan diiktiraf dalam penyata pendapatan.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

(sambungan)

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.3 Rosotnilai Aset Bukan Kewangan

Kerugian rosotnilai berlaku apabila amaun dibawa aset melebihi amaun boleh pulih. Jika petunjuk sedemikian wujud, Suruhanjaya menganggarkan amaun boleh pulih aset tersebut.

Amaun boleh pulih sesuatu aset adalah nilai yang lebih tinggi antara nilai saksama tolak kos jualan dan nilai sedang digunakan. Suruhanjaya menentukan nilai saksama tolak kos jualan aset dalam hierarki berdasarkan: (i) Harga dalam suatu perjanjian jualan mengikat; (ii) Harga pasaran diniagakan dalam pasaran aktif; dan (iii) anggaran harga pasaran menggunakan maklumat terbaik yang ada. Nilai sedang digunakan dianggarkan berdasarkan pendiskaunan aliran masuk tunai bersih (dengan kadar diskain yang sesuai) bagi aset, dengan menggunakan bajet dan ramalan pengurusan yang munasabah serta disokong bagi tempoh lima tahun dan ekstrapolasi aliran masuk tunai bagi tempoh melangkaui tempoh ramalan atau bajet lima tahun.

Kerugian rosotnilai diiktiraf dalam penyata pendapatan. Aset bukan kewangan yang mengalami rosotnilai disemak untuk kemungkinan pembalikan rosotnilai pada setiap tarikh laporan dan sebarang kenaikan dalam amaun boleh pulih diiktiraf dalam penyata pendapatan, terhad kepada amaun dibawa aset yang akan ditentukan sekiranya tiada kerugian rosotnilai diiktiraf sebelum ini.

3.4 Tunai dan Kesetaraan Tunai

Bagi tujuan penyata aliran tunai, kesetaraan tunai dipegang untuk memenuhi komitmen tunai jangka pendek dan bukannya untuk pelaburan atau tujuan lain. Tunai dan kesetaraan tunai terdiri daripada tunai dalam tangan, deposit permintaan dan pelaburan kecairan tinggi jangka pendek lain yang sedia ditukar kepada amaun tunai yang diketahui dan tertakluk kepada risiko perubahan dalam nilai yang tidak signifikan.

3.5 Cukai Pendapatan

Cukai semasa bagi tempoh semasa dan tempoh sebelumnya, setakat yang tidak membayar, diiktiraf sebagai liabiliti cukai semasa. Jika amaun yang telah dibayar untuk tempoh semasa dan tempoh sebelumnya melebihi amaun yang kena dibayar bagi tempoh-tempoh berkenaan, lebihan tersebut diiktiraf sebagai aset cukai semasa. Liabiliti/(Aset) cukai semasa diukur pada amaun yang dijangka untuk Suruhanjaya bayar/(pulih) menggunakan kadar cukai dan undang-undang yang telah digubal atau digubal sebahagian besarnya pada akhir tarikh pelaporan.

3.6 Peruntukan

Peruntukan diiktiraf apabila Suruhanjaya mempunyai obligasi semasa secara sah atau konstruktif, kesan daripada peristiwa lampau yang berkemungkinan memerlukan aliran keluar manfaat ekonomi bagi menjelaskan obligasi tersebut, dan apabila anggaran yang boleh percaya berhubung dengan amaun tersebut boleh dibuat.

Peruntukan ditentukan pada nilai kini amaun yang dijangka akan diperlukan bagi menjelaskan obligasi dengan menggunakan kadar sebelum cukai yang mencerminkan taksiran pasaran semasa tentang nilai masa wang dan risiko khusus terhadap obligasi tersebut. Peningkatan dalam peruntukan yang disebabkan oleh peredaran masa diiktiraf sebagai kos pembiayaan.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

(sambungan)

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.7 Pengiktirafan Pendapatan

Hasil diukur pada nilai saksama pertimbangan yang diterima atau belum diterima dan diiktiraf berpandukan atas berikut:

- (a) Geran Pelancaran

Geran pelancaran daripada Kerajaan Malaysia yang tidak mengenakan sebarang syarat masa hadapan diiktiraf sebagai pendapatan apabila hasil diterima. Geran Kerajaan diukur pada nilai saksama aset yang diterima.

- (b) Pendapatan Faedah

Pendapatan faedah diiktiraf menggunakan kaedah faedah berkesan.

3.8 Manfaat Pekerja

- (a) Manfaat Pekerja Jangka Pendek

Upah dan gaji diakru dan dibayar pada setiap bulan dan diiktiraf sebagai perbelanjaan, kecuali jika ia berkaitan dengan kos menghasilkan inventori atau aset lain.

Ketidakhadiran berbayar (cuti tahunan, cuti bersalin, cuti isteri bersalin, cuti sakit dan lain-lain) diakru bagi setiap tempoh sekiranya ia adalah ketidakhadiran berbayar terkumpul yang boleh dibawa ke hadapan, atau dalam hal ketidakhadiran berbayar tidak terkumpul, diiktiraf apabila ketidakhadiran berlaku.

- (b) Manfaat Pasca-Pekerjaan – Pelan Caruman Ditentukan

Suruhanjaya membuat caruman berkanun kepada kumpulan wang simpanan yang diluluskan dan sumbangan yang dibuat dicaj kepada penyata pendapatan dalam tempoh yang berkaitan. Setelah caruman dibayar, Suruhanjaya tidak mempunyai obligasi selanjutnya.

3.9 Pajakan – Perakaunan oleh Penerima Pajak

- (a) Pajakan Operasi

Pajakan aset di mana sebahagian besar risiko dan ganjaran pemilikan dikekalkan dengan pemberi pajak dikelaskan sebagai pajakan operasi. Bayaran dibuat di bawah pajakan operasi (selepas ditolak sebarang insentif yang diterima daripada pemberi pajak) dicaj kepada penyata pendapatan secara kaedah garis lurus sepanjang tempoh pajakan.

- (b) Pajakan Kewangan

Pajakan aset di mana Suruhanjaya mempunyai sebahagian besar risiko dan ganjaran pemilikan dikelaskan sebagai pajakan kewangan. Pajakan kewangan dipermodalkan sebagai aset dan liabiliti pada permulaan pajakan pada nilai yang lebih rendah di antara nilai saksama aset yang dipajak dan nilai semasa bayaran pajakan minimum.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016

(sambungan)

3 DASAR-DASAR PERAKAUNAN YANG PENTING (SAMBUNGAN)

3.9 Pajakan – Perakaunan oleh Penerima Pajak (sambungan)

- (b) Pajakan Kewangan (sambungan)

Kos langsung awal yang ditanggung oleh Suruhanjaya dalam perundingan dan pengaturan pajakan kewangan ditambah kepada nilai dibawa aset yang dipajak dan diiktiraf sebagai perbelanjaan dalam penyata pendapatan sepanjang tempoh pajakan pada asas yang sama sebagai perbelanjaan pajakan.

Setiap bayaran pajakan dibahagikan antara caj liabiliti dan pembiayaan dengan menggunakan kaedah faedah berkesan. Aset yang diperolehi melalui pajakan kewangan disusut nilai sepanjang jangka masa yang lebih pendek antara hayat berguna aset dan tempoh pajakan jika tiada kepastian yang munasabah bahawa Suruhanjaya akan mendapat pemilikan pada akhir tempoh pajakan.

3.10 Kos Peminjaman

Kos peminjaman Suruhanjaya adalah liabiliti pajakan kewangan yang dikira menggunakan kaedah faedah berkesan. Semua kos pinjaman diiktiraf sebagai perbelanjaan apabila ditanggung.

4 PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN

4.1 Pertimbangan dan Andaian Digunakan

Dalam pemilihan dasar perakaunan bagi Suruhanjaya, bahagian yang memerlukan pertimbangan dan andaian yang signifikan adalah untuk klasifikasi pajakan kewangan dan operasi.

Suruhanjaya mengklasifikasikan pajakan sebagai pajakan kewangan atau pajakan operasi berdasarkan kriteria sejauh mana risiko dan ganjaran berkaitan dengan pemilikan aset sandaran. Sebagai penerima pajak, Suruhanjaya mengiktiraf pajakan sebagai pajakan kewangan jika ia terdedah kepada risiko dan ganjaran yang besar yang berkaitan dengan pemilikan aset sandaran. Dalam membuat keputusan, Suruhanjaya mempertimbangkan sama ada terdapat insentif ekonomi yang ketara untuk melaksanakan opsyen beli dan mana-mana pilihan tempoh pembaharuan. Pajakan diklasifikasikan sebagai pajakan kewangan jika tempoh pajakan adalah untuk sekurang-kurangnya 75% daripada hayat ekonomi aset sandaran, nilai kini bayaran pajakan adalah sekurang-kurangnya 90% daripada nilai saksama aset sandaran, atau aset yang dikenal pasti dalam pajakan adalah aset khusus yang hanya boleh digunakan secara berkesan oleh penerima pajak. Semua pajakan lain yang tidak mengakibatkan perpindahan besar risiko dan ganjaran diklasifikasikan sebagai pajakan operasi

4.2 Ketidakpastian Anggaran

Pengukuran beberapa aset dan liabiliti memerlukan pihak pengurusan menggunakan anggaran berdasarkan pelbagai input yang dapat diperhatikan dan andaian lain. Bahagian atau item yang tertakluk kepada ketidakpastian anggaran yang signifikan adalah dalam susut nilai hartanah dan peralatan.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

4 PERTIMBANGAN KRITIKAL DAN KETIDAKPASTIAN ANGGARAN (SAMBUNGAN)

4.2 Ketidakpastian Anggaran (sambungan)

Susut Nilai Hartanah dan Peralatan

Kos sesuatu item hartaanah dan peralatan disusut nilai mengikut kaedah garis lurus. Anggaran digunakan dalam pemilihan kaedah susut nilai, hayat berguna dan nilai sisa. Penggunaan sebenar manfaat ekonomi hartaanah dan peralatan mungkin berbeza daripada anggaran yang digunakan dan ini boleh membawa kepada keuntungan atau kerugian atas pelupusan sesuatu hartaanah dan peralatan.

5 HARTANAH DAN PERALATAN

	Pengubahauan RM	Kenderaan bermotor RM	Perabot, kelengkapan dan peralatan pejabat RM	Peralatan komputer RM	Jumlah RM
Kos					
Pada awal tempoh	-	-	-	-	-
Tambahan	306,296	329,488	2,280,231	314,069	3,230,084
Hapus kira	-	-	-	(4,341)	(4,341)
Pada 31 Disember 2016	<u>306,296</u>	<u>329,488</u>	<u>2,280,231</u>	<u>309,728</u>	<u>3,225,743</u>
Susut nilai terkumpul					
Pada awal tempoh	-	-	-	-	-
Susut nilai semasa	24,578	38,440	438,609	72,353	573,980
Hapus kira	-	-	-	(482)	(482)
Pada 31 Disember 2016	<u>24,578</u>	<u>38,440</u>	<u>438,609</u>	<u>71,871</u>	<u>573,498</u>
Nilai buku bersih					
Pada 31 Disember 2016	<u><u>281,718</u></u>	<u><u>291,048</u></u>	<u><u>1,841,622</u></u>	<u><u>237,857</u></u>	<u><u>2,652,245</u></u>

Kenderaan bermotor dengan nilai buku bersih sebanyak RM285,537 telah dicagarkan sebagai jaminan untuk pinjaman sewa beli yang diambil daripada bank Suruhanjaya.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

6 ASET TAK KETARA

Kos	Perisian komputer 2016 RM
Pada awal tempoh	-
Tambahan	898,296
 Pada 31 Disember 2016	 <u>898,296</u>
 Pelunasan terkumpul	
Pada awal tempoh	-
Pelunasan semasa	227,286
 At 31 Disember 2016	 <u>227,286</u>
 Nilai buku bersih	
Pada 31 Disember 2016	<u>671,010</u>

7 DEPOSIT, BAYARAN TERDAHULU DAN PENGHUTANG LAIN

	2016 RM
Deposit	467,288
Bayaran terdahulu	336,878
Faedah belum terima	152,488
Penghutang lain	4,225
	<u>960,879</u>

Amaun dibawa bagi deposit, bayaran terdahulu dan penghutang lain adalah anggaran munasabah nilai saksama pada tarikh penyata kedudukan kewangan memandangkan ia adalah bersifat jangka pendek.

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

8 TUNAI DAN KESETARAAN TUNAI

	2016 RM
Tunai dan baki bank	1,598,947
Deposit dengan bank berlesen	22,000,000
	<u>23,598,947</u>

Deposit yang dibentangkan sebagai kesetaraan tunai mempunyai tarikh matang antara Januari 2017 dan April 2017 dan kadar faedah yang terdiri daripada 3.55% kepada 3.80%.

9 LIABILITI PAJAKAN

	2016 RM
Amaun dibawa bersih termasuk kelas hartanah dan peralatan	-
– Kenderaan bermotor:	285,537
Liabiliti pajakan bukan semasa	
Pada awal tempoh	-
Tambahan	193,317
Pindahan kepada liabiliti pajakan semasa	(40,285)
Baki pada 31 Disember	<u>153,032</u>
Liabiliti pajakan semasa	
Pada awal tempoh	-
Tambahan	96,683
Pembayaran balik	(40,285)
Pindahan daripada liabiliti pajakan bukan semasa	40,285
Baki pada 31 Disember	<u>96,683</u>
Jumlah liabiliti pajakan	<u>249,715</u>
Bayaran pajakan masa hadapan yang perlu dibayar:	
- Tidak lewat daripada satu tahun	104,436
- Lebih daripada satu tahun hingga lima tahun	165,308
Jumlah bayaran pajakan minimum masa hadapan	269,744
Tolak: Caj pembiayaan masa hadapan	(20,029)
Nilai kini bayaran pajakan	<u>249,715</u>

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

10 PEMIUTANG LAIN DAN PERBELANJAAN TERAKRU

	2016 RM
Perbelanjaan terakru	1,817,008
Pemutang lain	540,206
	<u>2,357,214</u>

Amaun dibawa bagi pemutang lain dan perbelanjaan terakru adalah anggaran munasabah nilai saksama pada tarikh penyata kedudukan kewangan memandangkan ia adalah bersifat jangka pendek.

11 PERBELANJAAN KAKITANGAN

	2016 RM
Gaji dan elaun	7,450,254
Caruman kepada KWSP dan Socso	833,866
Latihan kepada kakitangan	215,121
Manfaat kakitangan	283,853
	<u>8,783,094</u>

12 PERBELANJAAN PRA-PERMULAAN

Perbelanjaan pra-permulaan merujuk kepada kos yang ditanggung semasa aktiviti-aktiviti awal permulaan Suruhanjaya sehingga penubuhan Suruhanjaya pada 1 Mac 2016 dan termasuk kos-kos penubuhan seperti fi profesional dan perundingan, kos guaman dan fi penasihat.

13 PERBELANJAAN OPERASI LAIN

Kos penubuhan	2016 RM
Susut nilai hartaan dan peralatan	573,980
Pelunasan aset tak ketara	227,286
Sewa premis	1,146,358
Perbelanjaan utiliti	104,658
	<u>2,052,282</u>

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

13 PERBELANJAAN OPERASI LAIN (SAMBUNGAN)

2016
RM

Perbelanjaan pentadbiran dan umum

Fi profesional	2,334,753
Lesen dan caj	1,383,775
Elaun anggota Suruhanjaya	577,146
Perbelanjaan komunikasi	126,613
Percetakan dan alat tulis	164,799
Perjalanan dan penginapan	766,052
Lain-lain perbelanjaan pentadbiran dan umum	489,606
	5,842,744
Jumlah perbelanjaan operasi lain	7,895,026

14 PERBELANJAAN CUKAI

2016
RM

Perbelanjaan cukai pendapatan semasa

176,000

Perbezaan yang signifikan di antara perbelanjaan cukai dan keuntungan perakaunan didarab dengan kadar cukai berkanun adalah disebabkan oleh kesan cukai yang timbul daripada perkara-perkara berikut:

Lebihan sebelum cukai	25,276,152
Cukai atas pendapatan berkanun pada kadar sebanyak 24%	6,066,277
Kesan cukai bagi:	
Pendapatan tidak tertakluk kepada cukai	(14,436,597)
Perbelanjaan tidak boleh ditolak untuk tujuan cukai	8,538,957
Lain-lain	7,363
Perbelanjaan cukai	176,000

NOTA-NOTA KEPADA PENYATA KEWANGAN

Bagi Tempoh Kewangan Berakhir 31 Disember 2016 (sambungan)

15 KOMITMEN LIABILITI

Suruhanjaya mempunyai komitmen pajakan berkenaan dengan ruang pejabat, di mana ianya dikelaskan sebagai pajakan operasi. Ringkasan komitmen pajakan tidak boleh dibatalkan adalah seperti berikut:

	2016 RM
Bayaran pajakan minimum masa hadapan	
- Tidak lebih daripada satu tahun	1,375,630
- Selepas satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun	1,375,630
Jumlah komitmen pajakan perlu dibayar	<u>2,751,260</u>
Pembayaran pajakan diambilkira sebagai perbelanjaan	<u>1,146,358</u>

16 PENDEDAHAN PIHAK BERKAITAN

Pampasan anggota-anggota pengurusan utama

	2016 RM
Jumlah pampasan	<u>2,877,248</u>

17 ANGKA PERBANDINGAN

Tiada angka perbandingan kerana ini merupakan penyata kewangan pertama yang disediakan oleh Suruhanjaya sejak penubuhannya.

INDEKS



Senarai pemegang Lesen Perkhidmatan Udara (ASL) pada 31 Disember 2016

No.	Nama Syarikat	Kod IATA	Jenis Perkhidmatan	Tarikh Pengkuatkuasaan ASL	Tarikh Tamat Tempoh ASL
1	Berjaya Air Sdn. Bhd.*	J8	Penumpang	7 Mac 2016	6 Mac 2017
2	Malindo Airways Sdn. Bhd.	OD	Penumpang dan Kargo	1 September 2016	31 Ogos 2017
3	MASwings Sdn. Bhd.	MH	Penumpang dan Kargo	1 Oktober 2016	30 September 2017
4	Raya Airways Sdn. Bhd.*	TH	Kargo	1 Disember 2015	30 November 2017
5	FlyFirefly Sdn. Bhd.	FY	Penumpang dan Kargo	17 September 2016	16 September 2018
6	Malaysia Airlines Bhd.*	MH	Penumpang dan Kargo	1 September 2015	31 Ogos 2019
7	AirAsia X Bhd.	D7	Penumpang dan Kargo	1 Oktober 2016	30 September 2019
8.	AirAsia Bhd.	AK	Penumpang dan Kargo	1 Oktober 2016	30 September 2021

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) pada 31 Disember 2016

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Jenis Pesawat	Tarikh Pengkuatkuasaan ASP	Tarikh Tamat Tempoh ASP
1	Aerial Power Lines Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Februari 2016	31 Januari 2017
2	Hornbill Skyways Sdn. Bhd.	Penumpang, Kargo & Penerbangan Am	Sayap kaku dan berputar	1 Februari 2016	31 Januari 2017
3	Heviflight (M) Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Mac 2016	28 Februari 2017
4	Prima Air Sdn. Bhd.	Penumpang	Sayap kaku	6 Mac 2016	5 Mac 2017
5	Systematic Aviation Services Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan Am	Sayap kaku dan berputar	8 September 2016	7 Mac 2017
6	Myballoon Adventure Sdn. Bhd.	Penumpang	Belon udara panas	1 Ogos 2016	31 Julai 2017
7	Neptune Air Sdn. Bhd.	Kargo	Sayap kaku	1 Ogos 2016	31 Julai 2017
8	Cempaka Helicopter Corporation Sdn. Bhd.	Penumpang & Kargo	Sayap berputar	1 Oktober 2016	30 September 2017
9	PLUS Helicopter Services Sdn. Bhd.	Penumpang, Kargo & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Jun 2016	31 Mei 2018
10	Sazma Aviation Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan am	Sayap berputar	1 Julai 2016	30 Jun 2018
11	Pos Asia Cargo Express Sdn. Bhd. (terdahulu dikenali sebagai DRB-HICOM Asia Cargo Express Sdn. Bhd.)	Kargo	Sayap kaku	1 September 2016	31 Ogos 2018
12	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.	Penumpang, Kargo & Penerbangan Am	Sayap kaku dan berputar	1 Oktober 2016	30 September 2018
13	Aeromanager Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan Am	Sayap kaku	1 November 2016	31 Oktober 2018
14	Helistar Resources Sdn. Bhd.	Penumpang & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Disember 2016	30 November 2018
15	Awan Inspirasi Sdn. Bhd.	Penumpang, Kargo & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Jun 2016	31 Mei 2019
16	Weststar Aviation Services Sdn. Bhd.	Penumpang, Kargo & Penerbangan Am	Sayap berputar	1 Julai 2016	30 Jun 2019

*Diberi sebelum penubuhan MAVCOM

Senarai pemegang Permit Perkhidmatan Udara (ASP) (Kelulusan Bersyarat) pada 31 Disember 2016

No.	Nama Syarikat	Jenis Perkhidmatan	Jenis Pesawat	Tarikh Pengkuatkuasaan Kelulusan Bersyarat	Tarikh Tamat Tempoh Kelulusan Bersyarat
1	Airod Sdn. Bhd.	Penumpang	Sayap kaku	20 April 2016	19 April 2017
2	Asia Tenggara Aviation Services Sdn. Bhd.*	Penumpang	Sayap berputar	1 Julai 2016	30 Jun 2017
3	flyGlobal Charter Sdn. Bhd.*	Penumpang	Sayap kaku	1 Ogos 2016	31 Julai 2017

Senarai pemegang Lesen Pengendali Aerodrom (AOL) pada 31 Disember 2016

No.	Nama Syarikat	Aerodrom	Tarikh Tamat Tempoh AOL
1	Petroliam Nasional Bhd.*	Lapangan Terbang Kerteh, Terengganu	31 Mac 2017
2	Tanjung Manis Development Sdn Bhd.*	Padang Terbang (STOLport) Tanjung Manis, Sabah	23 Disember 2020
3	Senai Airports Terminal Services Sdn. Bhd.*	Lapangan Terbang Antarabangsa Senai, Johor Bahru	31 Oktober 2023
4	Malaysia Airports Holdings Bhd.*	Semua lapangan terbang komersial di Malaysia, kecuali: • Lapangan Terbang Antarabangsa Senai, • Lapangan Terbang Kerteh; dan • Padang Terbang (STOLport) Tanjung Manis	11 Februari 2034

Senarai pemegang Lesen Pengendali Darat (GHL) yang berdaftar dengan MAVCOM pada 31 Disember 2016

No.	Nama Syarikat	No.	Nama Syarikat
1	Aerodarat Services Sdn. Bhd.	21	Malindo Airways Sdn. Bhd.
2	Aerohandlers Sdn. Bhd.	22	MAS Awana Sdn. Bhd.
3	Bayu Aviation Services Sdn. Bhd.	23	MASKargo Logistics Sdn. Bhd.
4	BCS Contract & Supply Services Sdn. Bhd.	24	MNM Aviation Services Sdn. Bhd.
5	Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd.	25	Nusantara Aviation Services Sdn. Bhd.
6	Bukit Wang Resources (M) Sdn. Bhd.	26	Petron Malaysia Refining and Marketing Sdn. Bhd.
7	Buraqoil Supply Sdn. Bhd.	27	Petronas Dagangan Bhd.
8	Cloudera Aviation Services Sdn. Bhd.	28	Raya Airways Sdn. Bhd.
9	Conor Engineering & Services Sdn. Bhd.	29	Redland Euro Handling Sdn. Bhd.
10	D'viation Solutions Sdn. Bhd.	30	RMS Air Services Sdn. Bhd.
11	Elite Jets Sdn. Bhd.	31	Sabah Air Aviation Sdn. Bhd.
12	Evergreen Revenue Sdn. Bhd.	32	Safeair Technical Sdn. Bhd.
13	Express Rail Link Sdn. Bhd.	33	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
14	Ground Team Red Sdn. Bhd.	34	Shell Malaysia Trading Sdn. Bhd.
15	Hasrat Asia (M) Sdn. Bhd.	35	Shell Timur Sdn. Bhd.
16	Helitech Aviation Services Sdn. Bhd.	36	Skypark FBO Malaysia Sdn. Bhd.
17	Jets Fuel Sdn. Bhd.	37	Smooth Route Sdn. Bhd.
18	KLM Line Maintenance Sdn. Bhd.	38	SNI Maju Aviation & Holidays Sdn. Bhd.
19	LD Tours & Travel Sdn. Bhd.	39	Total Megalink Sdn. Bhd.
20	Pos Aviation Sdn. Bhd (terdahulu dikenali sebagai KL Airport Services Sdn. Bhd.)		

*Diberi sebelum penubuhan MAVCOM

Singkatan Lapangan Terbang

Singkatan		Singkatan	
ADL	Adelaide	KNO	Medan Kualanamu
AKL	Auckland	KTM	Kathmandu
AMM	Amman	KUL 1	KLIA
ARN	Stockholm Alanda	KUL 2	klia2
BCN	Barcelona	KUL ASEAN	PSC ASEAN bermula 2017
BKK	Bangkok Suvarnabhumi	KUL DOM	PSC domestik bermula 2017
BOM	Mumbai	KUL Long	PSC penerbangan jarak jauh antarabangsa bermula 2017
CDG	Paris Charles de Gaulle	LHE	Lahore
CGK	Jakarta	LHR	London Heathrow
CMB	Colombo	LIS	Lisbon
CNX	Chiang Mai	MAA	Chennai
CPH	Copenhagen	MAD	Madrid
CRK	Clark	MAN	Manchester
CTS	Sapporo	MED	Madinah
CTU	Chengdu	MEL	Melbourne
DAC	Dhaka	MLE	Male
DEL	Delhi	MNL	Manila
DMK	Bangkok Don Mueang	MRU	Mauritius
DPS	Denpasar Bali	NRT	Tokyo Narita
DRW	Darwin	OOL	Gold Coast
DUB	Dublin	PEK	Beijing
DXB	Dubai	PER	Perth
FCO	Rome Fiumicino	PNH	Phnom Penh
FRA	Frankfurt	PVG	Shanghai Pudong
GMP	Seoul Gimpo	RGN	Yangon
HAN	Hanoi	SGN	Bandar Ho Chi Minh
HKG	Hong Kong	SHA	Shanghai Hongqiao
HKT	Phuket	SIN	Singapore Changi
HLP	Jakarta Halim	SUB	Surabaya
HND	Tokyo Haneda	SYD	Sydney
ICN	Seoul Incheon	TPE	Taipei Taoyuan
IKA	Tehran	TRZ	Tiruchchirappalli
IST	Istanbul Ataturk	TSA	Taipei Shongsan
JED	Jeddah	UPG	Makassar
JOG	Jogjakarta	XIY	Xi'an
KCH	Kuching	ZRH	Zurich Kloten
KIX	Osaka Kansai		

Akronim dan Singkatan

ACI	Airports Council International
Akta 771	Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015
AirAsia	AirAsia Bhd.
AirAsia X	AirAsia X Bhd.
AirportIS	Airport Intelligence Services
AOL	Lesen Pengendali Aerodrom
ASK	Tempat Duduk Kilometer Tersedia
ASL	Lesen Perkhidmatan Udara
ASP	Permit Perkhidmatan Udara
ATR	Hak Trafik Udara
ATRC	Sijil Hak Trafik Udara
CAGR	Kadar Pertumbuhan Tahunan Kompaun
CASK	Kos Tempat Duduk Kilometer Tersedia
CMS	Sistem Pengurusan Aduan
DCA	Jabatan Penerbangan Awam Malaysia
Eaglexpress	Eaglexpress Air Charter Sdn. Bhd.
Firefly	FlyFirefly Sdn. Bhd.
GDP/KDNK	Keluaran Dalam Negara Kasar
GHL	Lesen Pengendali Darat
GST	Cukai Barang dan Perkhidmatan
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IMF	International Monetary Fund
KLIA	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur
klia2	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur 2
KLM	KLM Royal Dutch Airlines atau Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
MABKargo	MAB Kargo Sdn. Bhd.
MACPC	Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016
MAHB	Malaysia Airports Holdings Bhd.
Malaysia Airlines	Malaysia Airlines Bhd.
Malindo Airways	Malindo Airways Sdn. Bhd.
MAVCOM atau Suruhanjaya	Suruhanjaya Penerbangan Malaysia
Monspace Sky Airlines	Monspace Sky Airlines
MoT	Kementerian Pengangkutan Malaysia
PSC	Caj Perkhidmatan Pengguna
RAS	Perkhidmatan Udara Luar Bandar
RASK	Perolehan Tempat Duduk Kilometer Tersedia
Raya Airways	Raya Airways Sdn. Bhd.
Rayani Air	Rayani Air Sdn. Bhd.
RPK	Pendapatan Kilometer Penumpang
Sanzbury Stead	Sanzbury Stead Sdn. Bhd.
Senai Airport	Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.
Suasa Airlines	Suasa Airlines Sdn. Bhd.
World Bank	Kumpulan Bank Dunia



Suruhanjaya Penerangan Malaysia

Aras 19, Menara 1 Sentrum, 201, Jalan Tun Sambanthan

50470 Kuala Lumpur, Malaysia

T: +603 2772 0600 | F: +603 2772 0601

W: www.mavcom.my