



9 September 2016
9 September 2016
P.U. (A) 237

WARTA KERAJAAN PERSEKUTUAN

FEDERAL GOVERNMENT GAZETTE

PERATURAN-PERATURAN PENERBANGAN AWAM (PINDAAN) 2016

CIVIL AVIATION (AMENDMENT) REGULATIONS 2016



DISIARKAN OLEH/
PUBLISHED BY
JABATAN PEGUAM NEGARA/
ATTORNEY GENERAL'S CHAMBERS

AKTA PENERBANGAN AWAM 1969

PERATURAN-PERATURAN PENERBANGAN AWAM (PINDAAN) 2016

PADA menjalankan kuasa yang diberikan oleh seksyen 3 Akta Penerbangan Awam 1969 [Akta 3], Menteri membuat peraturan-peraturan yang berikut:

Nama dan permulaan kuat kuasa

1. (1) Peraturan-peraturan ini bolehlah dinamakan **Peraturan-Peraturan Penerbangan Awam (Pindaan) 2016**.

(2) Peraturan-Peraturan ini mula berkuat kuasa pada 12 September 2016.

Pindaan peraturan 2

2. Peraturan 2 Peraturan-Peraturan Penerbangan Awam 2016 [P.U. (A) 97/2016], yang disebut “Peraturan-Peraturan ibu” dalam Peraturan-Peraturan ini, dipinda dengan memasukkan selepas takrif “ornitopter” takrif yang berikut:

‘ “paracut naik” ertinya paracut yang ditarik dengan kabel dengan sedemikian cara yang menyebabkannya naik;’.

Pindaan peraturan 8

3. Subperaturan 8(1) Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan memasukkan selepas perkataan “kapal udara yang” perkataan “hendak”.

Pindaan peraturan 35

4. Perenggan 35(8)(b) Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan menggantikan perkataan “alkohol, apa-apa dadah atau apa-apa bahan psikoaktif,” dengan perkataan “alkohol atau apa-apa dadah,”.

Peraturan baharu 57A

5. Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan memasukkan selepas peraturan 57 peraturan yang berikut:

“Anggota kru penerbangan

57A. (1) Tiada seorang pun boleh bertindak sebagai anggota kru penerbangan melainkan jika dia memenuhi kehendak sebagaimana yang ditentukan oleh Ketua Pengarah.

(2) Pengendali hendaklah memastikan mana-mana orang yang bertindak sebagai anggota kru penerbangan memenuhi kehendak sebagaimana yang ditentukan oleh Ketua Pengarah.”.

Peraturan baharu 60A

6. Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan memasukkan selepas peraturan 60 peraturan yang berikut:

“Pemeriksa perubatan

60A. (1) Tiada seorang pun boleh bertindak sebagai pemeriksa perubatan di bawah peraturan 60 kecuali dengan kelulusan Ketua Pengarah.

(2) Permohonan bagi suatu kelulusan di bawah subperaturan (1) hendaklah dibuat kepada Ketua Pengarah mengikut peraturan 189.”

Pindaan peraturan 99

7. Peraturan 99 Peraturan-Peraturan ibu dipinda—

- (a) dengan menggantikan subperaturan (1) dengan subperaturan yang berikut:

“(1) Seseorang tidak boleh memasuki atau berada di dalam mana-mana kapal udara jika dia berada di bawah pengaruh alkohol atau apa-apa dadah.”;

- (b) dalam subperaturan (2), dengan menggantikan perkataan “alkohol, mana-mana dadah atau apa-apa bahan psikoaktif,” dengan perkataan “alkohol atau apa-apa dadah,”; dan

- (c) dengan memotong subperaturan (3).

Pindaan peraturan 157

8. Peraturan 157 Peraturan-Peraturan ibu dipinda—

- (a) dalam nota bahu, dengan menggantikan perkataan “bahan-bahan psikoaktif” dengan perkataan “alkohol atau apa-apa dadah”; dan

- (b) dengan menggantikan perkataan “alkohol, apa-apa dadah atau apa-apa bahan psikoaktif,” dengan perkataan “alkohol atau apa-apa dadah,”.

Pindaan peraturan 165

9. Subperaturan 165(2) Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan memasukkan selepas perenggan (d) perenggan yang berikut:

“(da) merupakan pemunya suatu kelab penerbangan atau ketua juruterbang kapal udara yang digunakan oleh suatu kelab penerbangan, termasuklah pemunya kelab penerbangan atau ketua juruterbang kapal udara kelab penerbangan yang diluluskan di bawah peraturan 67;”.

Pindaan Bahagian XXVI

10. Bahagian XXVI Peraturan-Peraturan ibu dipinda dengan menggantikan perkataan “insiden” di mana-mana jua terdapat dengan perkataan “insiden serius”, kecuali dalam takrif “insiden” dalam peraturan 183.

Pindaan peraturan 183

11. Peraturan 183 Peraturan-Peraturan ibu dipinda—

(a) dengan menggantikan takrif “insiden” dengan takrif yang berikut:

‘ “insiden” ertinya suatu kejadian selain kemalangan yang berkaitan dengan pengendalian kapal udara yang menjejaskan atau boleh menjejaskan keselamatan pengendalian kapal udara;’;

(b) dengan memasukkan selepas takrif “insiden” takrif yang berikut:

‘ “insiden serius” ertinya suatu insiden yang melibatkan hal keadaan yang menunjukkan bahawa terdapat kebarangkalian yang tinggi berlakunya kemalangan dan berkaitan dengan pengendalian kapal udara termasuklah—

(a) perlanggaran yang tidak dikelaskan sebagai kemalangan;

- (b) penerbangan terkawal ke dalam terain yang hampir-hampir tidak dapat dielakkan;
- (c) pelepasan terbantut di atas landasan tertutup atau digunakan, jalan teksi (tidak termasuk pengendalian helikopter yang dibenarkan) atau landasan yang tidak diperuntukkan;
- (d) pelepasan dari landasan tertutup atau digunakan, jalan teksi (tidak termasuk pengendalian helikopter yang dibenarkan) atau landasan yang tidak diperuntukkan;
- (e) pendaratan atau pendaratan percubaan di atas landasan tertutup atau digunakan, jalan teksi (tidak termasuk pengendalian helikopter yang dibenarkan) atau landasan yang tidak diperuntukkan;
- (f) kegagalan besar untuk mencapai prestasi yang diramalkan semasa pelepasan atau pemanjatan awal;
- (g) kebakaran atau asap di dalam kokpit, petak penumpang, petak kargo atau kebakaran enjin walaupun kebakaran itu telah dipadamkan dengan menggunakan agen pemadam;
- (h) kejadian yang memerlukan kegunaan oksigen secara kecemasan oleh kru penerbangan;

- (i) kerosakan struktur kapal udara atau penyepaian enjin, termasuk kerosakan enjin turbin yang tidak terbandung, yang tidak dikelaskan sebagai kemalangan;
- (j) kerosakan berbilang pada satu sistem kapal udara atau lebih yang menjejaskan dengan serius pengendalian kapal udara;
- (k) ketidakupayaan kru penerbangan dalam penerbangan;
- (l) paras kuantiti bahan api atau situasi pengagihan yang memerlukan pengisytiharan kecemasan oleh juruterbang, seperti bahan api yang tidak mencukupi, kehabisan bahan api, kebuluran bahan api atau ketidakdayaan untuk menggunakan semua bahan api boleh guna di dalam kapal udara;
- (m) pencerobohan landasan yang menyebabkan suatu pelanggaran hampir-hampir tidak dapat dielakkan;
- (n) insiden pelepasan atau pendaratan yang terlebih awal, yang terlajak atau yang lari ke tepi di luar landasan;
- (o) kegagalan sistem, fenomena cuaca, pengendalian di luar lingkungan penerbangan yang diluluskan atau kejadian lain yang menyebabkan atau boleh menyebabkan kesukaran mengawal kapal udara;

(p) kegagalan lebih daripada satu sistem dalam sistem mandatori lewahan untuk panduan dan navigasi penerbangan; atau

(q) pelepasan tak sengaja atau, sebagai tindakan kecemasan, pelepasan secara sengaja muatan tergantung atau muatan lain yang dibawa di luar kapal udara,

yang dalam hal kapal udara dengan pemandu, berlaku antara masa mana-mana orang menaiki kapal udara dengan niat untuk penerbangan hingga bila-bila masa semua orang itu turun, atau dalam hal suatu sistem kapal udara tanpa pemandu, berlaku antara masa kapal udara itu bersedia untuk bergerak bagi maksud penerbangan hingga bila-bila masa kapal udara itu berhenti pada akhir penerbangan dan sistem pendorong utama dimatikan;” dan

(c) dengan menggantikan takrif “kemalangan” dengan takrif yang berikut:

‘ “kemalangan” ertinya suatu kejadian yang berkaitan dengan pengendalian kapal udara yang, dalam hal suatu kapal udara dengan pemandu, berlaku antara masa mana-mana orang menaiki kapal udara dengan niat untuk penerbangan hingga bila-bila masa semua orang itu turun, atau dalam hal suatu sistem kapal udara tanpa pemandu, berlaku antara masa kapal udara itu bersedia untuk bergerak bagi maksud penerbangan hingga bila-bila masa kapal udara itu berhenti pada akhir penerbangan dan sistem pendorong utama dimatikan, yang—

(a) seseorang mengalami kecederaan yang membawa maut atau cedera parah akibat:

(i) berada di dalam kapal udara itu;

(ii) terkena mana-mana bahagian kapal udara, termasuklah bahagian yang telah tertanggal daripada kapal udara; atau

(iii) pendedahan terus kepada dentuman jet,

kecuali apabila kecederaan itu daripada sebab semula jadi, disengajakan atau dilakukan oleh orang lain, atau apabila kecederaan itu berlaku pada penumpang gelap yang menyorok di luar kawasan yang biasanya tersedia kepada penumpang dan kru;

(b) kapal udara itu mengalami kerosakan atau kegagalan struktur yang—

(i) memberi kesan kepada kekuatan struktur, prestasi atau ciri-ciri penerbangan kapal udara itu; dan

(ii) kebiasaannya akan memerlukan pembaikan major atau penggantian komponen yang terjejas,

kecuali bagi kegagalan atau kerosakan enjin, apabila kerosakan itu terhad kepada enjin tunggal (termasuk kowling atau aksesori), kepada bebaling, hujung sayap, antena, kuar, ram, tayar, brek, roda, reraut, panel, pintu peralatan pendaratan, cermin depan, lapisan kapal udara (seperti kemik kecil atau lubang tebukan), atau kerosakan minor kepada bilah rotor utama, bilah rotor ekor, peralatan pendaratan, dan kegagalan atau kerosakan enjin yang

diakibatkan oleh hujan batu atau serangan burung
(termasuk lubang di dalam radom); atau

- (c) kapal udara itu hilang atau tidak dapat diakses sama
sekali.’.

Pindaan Jadual Ketiga

12. Jadual Ketiga kepada Peraturan-Peraturan ibu dipinda dalam Bahagian C—

- (a) dengan memasukkan selepas peraturan 56 peraturan yang berikut:

“57A Anggota kru penerbangan”;

- (b) dengan memasukkan selepas peraturan 60 peraturan yang berikut:

“60A Pemeriksa perubatan”; dan

- (c) dalam peraturan 157, dengan menggantikan perkataan “bahan-bahan
psikoaktif” dengan perkataan “alkohol atau apa-apa dadah”.

Dibuat 7 September 2016
[(22)DCA/PUU/(S)/03; PN(PU2)38/VIII]

DATO’ SERI LIOW TIONG LAI
Menteri Pengangkutan

CIVIL AVIATION ACT 1969

CIVIL AVIATION (AMENDMENT) REGULATIONS 2016

IN exercise of the powers conferred by section 3 of the Civil Aviation Act 1969 [Act 3], the Minister makes the following regulations:

Citation and commencement

1. (1) These regulations may be cited as the **Civil Aviation (Amendment) Regulations 2016**.

(2) These Regulations come into operation on 12 September 2016.

Amendment of regulation 2

2. Regulation 2 of the Civil Aviation Regulations 2016 [*P.U. (A) 97/2016*], which is referred to as the “principal Regulations” in these Regulations, is amended by inserting after the definition of “ornithopter” the following definition:

‘ “parascending parachute” means a parachute which is towed by a cable in such a manner so as to cause it to ascend;’.

Amendment of regulation 8

3. Subregulation 8(1) of the principal Regulations is amended by inserting after the word “aircraft” the words “to be”.

Amendment of regulation 35

4. Paragraph 35(8)(b) of the principal Regulations is amended by substituting for the words “alcohol, any drug or any psychoactive substance,” the words “alcohol or any drug,”.

New regulation 57A

5. The principal Regulations are amended by inserting after regulation 57 the following regulation:

“Cabin crew member

57A. (1) No person shall act as a cabin crew member unless he fulfils the requirements as may be determined by the Director General.

(2) An operator shall ensure that any person who acts as a cabin crew member fulfils the requirements as may be determined by the Director General.”.

New regulation 60A

6. The principal Regulations are amended by inserting after regulation 60 the following regulation:

“Medical examiner

60A. (1) No person shall act as a medical examiner under regulation 60 except with the approval of the Director General.

(2) An application for approval under subregulation (1) shall be made to the Director General in accordance with regulation 189.”.

Amendment of regulation 99

7. Regulation 99 of the principal Regulations is amended—

(a) by substituting for subregulation (1) the following subregulation:

“(1) A person shall not enter or be in any aircraft if he is under the influence of alcohol or any drug.”;

(b) in subregulation (2), by substituting for the words “alcohol, any drug or any psychoactive substance,” the words “alcohol or any drug.”; and

(c) by deleting subregulation (3).

Amendment of regulation 157

8. Regulation 157 of the principal Regulations is amended—

(a) in the shoulder note, by substituting for the words “psychoactive substances” the words “alcohol or any drug”; and

(b) by substituting for the words “alcohol, any drug or any psychoactive substance,” the words “alcohol or any drug”.

Amendment of regulation 165

9. Subregulation 165(2) of the principal Regulations is amended by inserting after paragraph (d) the following paragraph:

“(da) is the owner of a flying club or pilot-in-command of an aircraft used by a flying club, including the owner of a flying club or pilot-in-command of an aircraft of a flying club approved under regulation 67;”.

Amendment of Part XXVI

10. Part XXVI of the principal Regulations is amended by substituting for the word “incident” wherever appearing the words “serious incident”, except in the definition of “incident” in regulation 183.

Amendment of regulation 183

11. Regulation 183 of the principal Regulation is amended—

(a) by substituting for the definition of “incident” the following definition:

‘ “incident” means an occurrence other than an accident associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation of an aircraft;’

(b) by inserting after the definition of “incident” the following definition:

‘ “serious incident” means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft including—

- (a) collisions which are not classified as accident;
- (b) controlled flight into terrain only marginally avoided;
- (c) aborted take-offs on a closed or engaged runway, taxiway (excluding authorized operations by helicopters) or unassigned runway;
- (d) take-offs from a closed or engaged runway, taxiway (excluding authorized operations by helicopters) or unassigned runway;
- (e) landings or attempted landings on a closed or engaged runway, taxiway (excluding authorized operations by helicopters) or unassigned runway;
- (f) gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb;
- (g) fires or smoke in the cockpit, passenger compartment, cargo compartments or engine fires even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents;

- (h) events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew;
- (i) aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident;
- (j) multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft;
- (k) flight crew incapacitation in flight;
- (l) fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation or inability to use all usable fuel on board;
- (m) runway incursions in which a collision is marginally avoided;
- (n) take-off or landing incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways;
- (o) system failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft;

(p) failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation; or

(q) the unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft,

which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft system, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down;’; and

(c) by substituting for the definition of “accident” the following definition:

‘ “accident” means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft system, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which—

(a) a person is fatally or seriously injured as a result of—

(i) being in the aircraft;

(ii) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft; or

(iii) direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew;

(b) the aircraft sustains damage or structural failure which—

(i) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft; and

(ii) would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or

- (c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.’

Amendment of Third Schedule

12. The Third Schedule to the principal Regulations is amended in Part C—

- (a) by inserting after regulation 56 the following regulation:

“57A Cabin crew member”;

- (b) by inserting after regulation 60 the following regulation:

“60A Medical examiner”; and

- (c) in regulation 157, by substituting for the words “psychoactive substances” the words “alcohol or any drug”.

Made 7 September 2016
[(22)DCA/PUU/(S)/03; PN(PU2)38/VIII]

DATO’ SERI LIOW TIONG LAI
Minister of Transport